

AUTO



**ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE**

ORGAN AUTOMOBILKUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

**REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE**

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBIL-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

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

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN**

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
Rocznie	24 zł.	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$	Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.		
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka za tekstem .	300	160	90	50	30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	4 okł. przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50	Fotografie i klisze na rachunek klienta.
		Wklejka	400	—	—	—	—	

TREŚĆ NUMERU: Stwórzmy turystykę samochodową. — Zjazd Gwiaździsty do Łodzi, *Marjan Krynicki*. — Wyścigi samochodowe w Łodzi, *M. K.* — Wyścigi samochodowe na Kocierzy, *Marjan Krynicki*. — Samochodem na Targa Florio, *Janusz Regulski*. — Automobilści krakowscy na zawodach w Wiesbaden. — Druga próba samochodu rakietowego. — Na przełęczy Taurusu, *Mieczysław Jarostawski*. — Harry R. Ricardo i znaczenie jego badań dla rozwoju silnika samochodowego, *Bolesław J. Kachel*. — Rozważanie na temat urządzeń kierowniczych samochodu, *J. K.* — Rola kredytu w handlu samochodami. — Kronika. — Nowe książki. — Ogłoszenia.

Z OSTATNICH ZAWODÓW SAMOCHODOWYCH W POLSCE



Na finiszu wyścigu łódzkiego.



Komisja sędziowska wyścigu łódzkiego.



Na starcie wyścigu na Kocierzy.



Finisz wyścigu na Kocierzy.

Własne zdjęcia Redakcji „Auto”.

**PP. AUTOMOBILIŚCI
powinni zawsze pa-
mętać, że ze wzglę-
du na pewność biegu
— należy stosować
tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które**

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet

**nabywać można we
wszystkich więk-
szych miastach Pol-
ski. Główny skład:
Warszawa, Wierzbo-
wa 8 róg Trębackiej;
telefony: 12-14, 12-15.**

Stwórzmy turystykę samochodową

W DNIACH już najbliższych wyruszymy na VII-my Raid Międzynarodowy A. P., tę największą w Polsce imprezę automobilowo-turystyczną.—Turystyczną? Chyba tylko dlatego, że zmierzają się w nim samochody typu turystycznego i że rezultaty jego dadzą nam znowu pewne wskazówki charakteru turystycznego, tak co do samochodów, jak i co do dróg. Tak — to prawda, ale charakter samej tej jazdy — parforce — jakżeż daleko odbiega od tego, co rozumiemy pod słowem turystyka. Regulamin raidu stawia uczestników w najtrudniejszych warunkach, jakie spotkać oni mogą w jeździe turystycznej, a więc wysokie tempo jazdy, nienaganne funkcjonowanie maszyny i próby szybkości. Tak — jeżeli samochód z prób tych wyjdzie zwycięsko to dowód, że nadaje się on w zupełności do wielkiej turystyki, że w najtrudniejszych warunkach, we wszelkich okolicznościach — nie zawiedzie, że jest ono przeto idealnym instrumentem dla turystyki. Oto cel raidu, a środek — to właśnie nagromadzenie trudności, to stworzenie karykaturalnych warunków jazdy, tak, aby egzamin był jaknajtrudniejszy. To jest raid, a nie normalna wycieczka turystyczna.

Ale jakżeż wiele osób traktuje u nas swoje wycieczki, swoje spacerunki na sposób raidu! Nie ma dla nich dość szybkiego tempa jazdy, nie ma dość krótkich postojów, no i nie ma innej drogi, jak najkrótsza. Z szalonej tej jazdy nie wynoszą nic, prócz zmęczenia — żadnych wrażeń, żadnej przyjemności. Nic w drodze właściwie nie widzą, nie poznają kraju, nie znają często nawet nazw miejscowości, przez które przejeżdżają. Jadą tylko kilku banalnymi szlakami: Warszawa — Kraków — Zakopane, Warszawa — Brodnica — Grudziądz — Gdańsk — Gdynia, Warszawa — Kutno — Poznań i Warszawa — Lublin — Lwów. Wielu to takich turystów znamy wszyscy — samochód dla nich to tylko środek lokomocji nie różniący się ostatecznie od kolei żelaznej, z tą jedynie przewagą nad koleją, że zaspakaja ich snobizm. Pomyślcie, co za wyższość ma bankier X nad radcą Y-kim, gdy spotkawszy go w Zopotach, powie mu: „Przyjechałem własnym samochodem“. I uważa się pan X, oczywiście, za znakomitego turystę automobilowego, gdyż jazdy swoje dla przyjemności odbywa samochodem. Nie, panie X i wszyscy panu podobni. Nie jesteście turystami, lecz jedynie zwyczajnymi podróżnymi. Samochód — to wasz indywidualny wagon — nic więcej, a wasza wycieczka do znanej miejscowości klimatycznej — to najbanalniejsza w świecie podróż.

Turysta bowiem — to marzyciel i fantasta, to eksplorator, co jedzie odkrywać (dla siebie i swych współtowarzyszy) nieznane dotąd miejscowości, nieznane krajobrazy, nieznane drogi. Turysta — to człowiek, któremu się nie śpieszy, to człowiek, który nie zna natychmiastowego terminu, to człowiek w swej wędrówce najzupełniej wolny. Wyznacza on sobie etapy — naturalnie — gdyż ułatwia mu to wycieczkę, ale nie jest on niewolnikiem swego planu: każdej chwili gotów go zmienić, o ile dowie się, że zobaczyć może jeszcze coś ciekawszego, albo jeśli miejscowość, gdzie się znalazł, przypadnie mu do gustu. Turysta patrzy i stara się wszystko widzieć, pragnie on poznać jaknajdokładniej miejscowości, przez które przejeżdża, pragnie doznać w nich pewnych wrażeń, które utrwala nazawsze w jego pamięci tę miejscowość. I jakżeż dlatego cudownym jest mu instrumentem samochód, ten najidealniejszy środek lokomocji, który, dając mu najpełniejszą indywidualną swobodę, zbliża go do natury. Samochód dla turysty niekoniecznie skracać ma przestrzeń, ale daje mu możliwość przebycia jaknajwiększej przestrzeni.

Takich turystów Zachód ma tysiące, takich na palcach u nas policzyćby można było. Właściwa turystyka samochodowa u nas jeszcze nie istnieje. Prawda — setki osób robi corocznie „wycieczki“ samochodowe, obierając sobie za cel pewną miejscowość. Wycieczka jednak taka, jak to mówiłem, zasadza się tylko na jaknajszybszym przejechaniu dzielącej od tej miejscowości przestrzeni i na zjedzeniu w miejscowej restauracji czy kawiarni posiłku, z reguły obficie „oblanego“, poczem następuje również pośpieszny powrót do domu, gdzie czeka szereg terminowych interesów. O żadnym zwiedzaniu, o poznawaniu osobliwości, czy choćby tylko o rozglądaniu się po drodze mowy naturalnie niema. Rekord szybkości — oto marzenie każdego takiego wycieczkowicza. I dlatego narzekanie na stan dróg, który nie pozwala na rozwijanie maksymalnej szybkości, narzekania na wszystkie przeszkody, które zwalniają tempo jazdy.

Powie niejedyn, iż w naszych warunkach, przy zafaniu naszych miast, nie mówiąc o wsiach i osadach, turystyka jest szeregiem niewygód i przykrości. Prawda. Dla turystów, zwłaszcza automobilowych, t. j. turystów zamożniejszych, o wyższych wymaganiach komfortu, nasza prowincja — to kraj jeszcze na poły dziki. Poza miastami wojewódzkimi i kilku osiedlami fabrycznymi (nie mówię tu o zachodnich



Mars na samochodzie Studebaker uzyskał najlepszy czas dnia w klasie maszyn turystycznych.

Do art. „Wyścigi samochodowe na Kocierzy”.

Własne zdjęcie red. „Auto”.

dzielnicach, które pod tym względem są „Europą”) — nie znaleźć znośnego noclegu i jadalnego posiłku. O garażach dla samochodów mowy nawet niema. Stodoła, jeśli czas jest przedźniwny, a najczęściej brudne podwórko, w którym samochód turysty służy za grzędę dla miejscowego drobiu, koła zaś jego zastępują wiernym Kruczkom i Burkom słupy uliczne lub narożniki budynków. Przyznaję, że aby na tego rodzaju narażać się niewygodny, potrzeba pewnej dozy abnegacji i zwłaszcza wiele miłości przyrody i przywiązania dla swego kraju. Ale stajemy tu wobec błędnego koła. Automobiliści dowodzą, że nie sposób uprawiać turystyki w kraju, gdzie niema czystych hoteli i znośnych restauracji, hotelarze i restauratorzy zaś twierdzą, że żadne inwestycje im się nie opłacą, gdyż turystów nigdy prawie nie widują, a ich przedsiębiorstwa w zupełności odpowiadają skali wymagań miejscowej ludności. I jedni i drudzy mają słuszną rację, ale jednak ktoś musi zrobić początek. Nie wymagajmy od prowincjonalnych restauratorów i właścicieli zajazdów, aby wykładali pieniądze na luksusowe urządzenia, gdy nie widzą natychmiastowej w tym korzyści. Obiecywanie im w przyszłości sutych zarobków, gdy rozwinie się turystyka, będzie dla nich tylko gołębiem na dachu. Nie, to nie oni powinni zrobić początek, lecz turyści. Gdy coraz większe rzesze automobilistów wędrować poczną po kraju, gdy coraz częściej prowincjonalni hotelarze i restauratorzy spotykać się będą z żądaniami zamożnych przejezdnych, to bezwątpienia dojrzą wtedy swą korzyść i zrozumieją własny interes. Tylko żywa turystyka stwo-

rzy na naszej prowincji te wszystkie kulturalne urządzenia, które zachwycają nas w najmniejszych miasteczkach Zachodu. Ale zrobmy tu tylko małe porównanie. Jeśli zdarzyło nam się kiedyś zajechać do najmniejszego choćby miasteczka Francji, Szwajcarii, Niemiec, czy choćby Czech, to musiała nas zadziwić ilość przejezdnych osób w jednym miejscowym hoteliku i ilość samochodów w jego garażu. To wszystko byli turyści, z których czerpie bardzo dobre zyski właściciel miejscowego hotelu, restauracji i garażu. A u nas? Zdarzyło mi się nieraz przejeżdżać przez miejscowości słynne ze swoich pamiątek lub ze swojej malowniczości — weźmy choćby Sandomierz czy Szydłowiec. Rozglądając się po mieście, zajrzawszy do miejscowego hoteliku, do restauracji, do kawiarni, przekony-

wałem się najczęściej, że jestem tego dnia jedynym turystą. Klientela hotelu i restauracji składała się wyłącznie ze skromnych i niewymagających komiwojażerów i przyjezdnych z najbliższych okolic, czasami może ktoś z zamiejscowych urzędników, skrupulatnie liczący grosze swoich djet podróżnych. Cóż dziwnego, że dla tej niewymagającej, a oszczędnej klienteli hotelik prowadzony jest więcej niż prymitywnie, a restauracja więcej niż skromnie?

Tak — automobiliści nasi muszą okazać trochę odwagi i abnegacji — i rozpocząć uprawiać turystykę, prawdziwą turystykę, pomimo niewygód, na które przez lat kilka narażeni jeszcze będą. A czy na to nie możnaby znaleźć też wyjścia? Camping, z takim ferworem uprawiany w Anglii i w Ameryce, jest wskazany dla tych turystów, co przyzwyczać się nie mogą



Mały Opel po wyjeździe z lasu rozpoczyna najtrudniejszy odcinek drogi.

Do art. „Wyścigi samochodowe na Kocierzy”.

Własne zdjęcie red. „Auto”.

do pluskiew w żydowskich hotelikach i brzydzą się niesamowicie wyglądającym kotлетem wieprzowym z cuchnącym ogórkiem i herbatą dwuznacznego koloru z wyschniętym na kamień i upstrzonym muchami wiejskim serem. Camping wymaga naturalnie również pewnej rezygnacji z wygod, pewnego zahartowania, a zwłaszcza nieliczenia się zbytnio z czasem, ale wśród naszych pseudoturystów znam dziesiątki, jeśli nie setki osób, które potrafią przez bitych kilka godzin przesiadzić w małomiasteczkowej knajpie z widokiem na brudne podwórko, lub conajmniej na cuchnący rynsztok. Czyż nie lepiej i nie zdrowiej spędzićby mogli oni ten czas w rozstawionym ad hoc namiocie, jeśli stan pogody tego wymaga, w malowniczej miejscowości, obranej przez nich samych, i przy posiłku stanowczo zdrowszym i apetyczniejszym, który przyrządzić mogą z przywiezionych ze sobą zapasów. Ta forma turystyki jest szeroko na Zachodzie uprawiana, pomimo obfitości wszędzie czystych restauracji, nieraz o przysłowiowo dobrej kuchni. Ale na to trzeba być prawdziwym turystą, trzeba kochać przyrodę i historię ojczystą i trzeba umieć na krótko stać się czasami Robinsonem, a czasami nawet poetą, co po długich miesiącach zawodowej szarej pracy nikomu chyba zaszkodzić nie może.

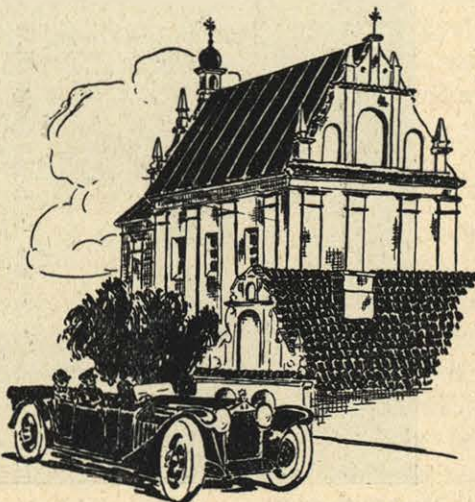
Tak, ale u nas do tej pory w klasie automobilistów niema jeszcze prawie wcale prawdziwych turystów, są tylko sontagsmajówkowicze, traktujący zbyt realnie wszystko w czasie swych krótkich wycieczek. Piękno drogi oceniają oni tylko z punktu widzenia stanu jej nawierzchni, malowniczość miejscowości — tylko przez pryzmat wypitego w niej alkoholu, a zabytki historyczne — to o ich istnieniu nawet nie słyszeli. Co w tem wszystkim najciekawsze, to to, że wielu z tych pogardliwie w tej chwili przezemnie potraktowanych swojskich pseudoturystów, z chwilą wydostania się za granicę kraju — stają się nagle pasjonowanymi, wytrawnymi i przykładnymi turystami. Nie jest wcale przesadą twierdzenie, iż między naszymi automobilistami znajdziemy bez porównania więcej osób znających dokładnie z odbytych wycieczek wszystkie osobliwości Szwajcarii, Francji i Niemiec, niż tych, co znają własny kraj. Czemu to przypisać? Oczywiście snobizmowi, który jest główną pobudką zwiedzania osławionych i rozreklamowanych miejscowości.


Tu dotykamy sedna sprawy Kraj nasz posiada cudowne krajobrazy, przepyszne zabytki historyczne i dużą ilość różnych osobliwości natury. Pod tym względem nie ustępujemy wielu krajom, w których kwitnie turystyka, a nawet różnorodnością i bogactwem charakteru krajoobra-

zowego przewyższamy, wiele krajów Zachodu. Tylko że nikt o tem nie wie, nikt nie rozgłasza i nie reklamuje piękności setek naszych miejscowości, bo nikt prawie nie rozumie własnej naszej w tem korzyści. Gdybyśmy na świat cały rozreklamowali piękność naszego Ojcowa, naszych Pienin, Gorganów jezior pomorskich i t. d., gdyby do nich zaczęli zjeżdżać się obcy, to i nasi turyści uważaćby poczuli za ujmę sobie, za pewien wstyd, ignorowanie tak sławnych miejscowości.

Chcąc stworzyć turystykę, należy wzbudzić nie tylko zaciekawienie dla danych miejscowości, ale i otoczyć je nimbem, aureolą, obliczoną na snobizm ludzki. Trzeba je, jednym słowem, opatentować, zareklamować, trzeba wmówić w tłumy, że są one najciekawsze i najpiękniejsze, no i najmodniejsze na świecie. Wszędzie w ten sposób tworzą turystykę. Ci, którym zależało na stworzeniu ruchu turystycznego — więc państwo, gminy, zrzeszenia i t. d., nawet jednostki postępowały w ten sposób, a wszystkim nam wiadomo, że nie żałowano superlatywów. Propaganda drukowana, propaganda zapomocą afiszów, obrazów i kinomatografów, propaganda zapomocą biur podróży, towarzystw kolejowych, autobusowych i okrętowych, jednym słowem głośna i narzucająca się wszędzie propaganda. I doprowadzono do tego, że na Zachodzie w letnich miesiącach dosłownie pół ludności wędruje bliżej i dalej kolejami, okrętami, samochodami, motocyklami, rowerami i pieszo. Stworzono wielki ruch turystyczny, ruch o doniosłym znaczeniu kulturalnym i gospodarczym.

Dziś turystyka samochodowa wszędzie przeważa. Jest ona bezwątpienia najwygodniejszą i najprzyjemniejszą formą turystyki i kogo tylko na Zachodzie stać na samochód przedewszystkiem odbywa szereg wycieczek turystycznych. U nas, niestety, turystyka znajduje się jeszcze w powijakach, a właściwa turystyka samochodowa prawie że wcale nie istnieje. Narzekamy wszyscy na zły stan naszych dróg, na brak map, na zacofanie naszej prowincji i t. d., a wszak jednym z najpotężniejszych środków na usunięcie tych wszystkich bolączek jest szeroko rozwinięty ruch turystyczny. On to bowiem, stawiając nowe, wysokie wymagania i stwarzając nowe potrzeby, jest jednym z najpotężniejszych krzewicieli kultury. Turystyka samochodowa w silniejszym jeszcze od innych form turystyki stopniu. I dlatego, w imię ideałów kulturalnych i w imię interesów gospodarczych rozwinąć winniśmy turystykę samochodową, ale prawdziwą turystykę, a nie tę do tej pory u nas uprawianą niesmaczną jej karykaturę.





Na całym obszarze świata więcej ludzi jeździ na oponach GOODYEAR, aniżeli na jakichkolwiek innych. Wszędzie coraz bardziej utrwala się przekonanie, że opony GOODYEAR posiadają większą trwałość, większe bezpieczeństwo wobec uszkodzeń i lepsze właściwości przeciślizgowe, aniżeli uważane było za możliwe do osiągnięcia.

GOODYEAR

Zjazd gwiazdzisty do Łodzi

NIE BYŁO jeszcze w Polsce zawodów automobilowych, któreby zgromadziły równie wielką ilość współzawodników, co wyznaczony na dzień 19 maja Zjazd gwiazdzisty do Łodzi. Wzrastająca stale ambicja sportowa polskich automobilistów sprawiła, iż dla zdobycia nagród przechodnich każdy Klub afiljowany wysłał na Zjazd pewną liczbę samochodów. Nie zabrakło również konkurentów, nie będących członkami Klubów, tak, iż w rezultacie, po raz pierwszy w Polsce, ujrzelśmy w Łodzi samochody, opatrzone numerami konkursowymi, wyższymi od setki.

W rzeczywistości uczestniczyło w Zjeździe 96 samochodów, z których dziewięć nie doszło do celu lub przybyło po ostatecznym terminie, a pięć zostało zdyskwalifikowanych, tak iż klasyfikowanych było 82 wozy. Jest przytem godne uwagi, iż wszystkie panie, biorące udział w Zjeździe w liczbie 10, ukończyły konkurs ze znakomitymi wynikami, co daje raz jeszcze chlubne świadectwo o wysokim poziomie sportowym naszych dzielnych kierowczyń.

Zasada konkursu oparta była na klasycznych podstawach, to znaczy na regulaminie Zjazdu gwiazdzistego do Monte Carlo, i nie przedstawiała dla współzawodników żadnych specjalnych trudności. Każdy konkurent mógł wyruszyć z obranej przez się miejscowości, nie wcześniej jednakże, jak w nocy z 18 na 19 maja, o godzinie 0.01, i jechać mógł do Łodzi dowolną drogą, z tem tylko zastrzeżeniem, aby dwa razy nie przejeżdżał po tej samej szosie. Przyjazd do Łodzi wyznaczony był między godzinami 16 i 18, z tem udogodnieniem, iż spóźnić się wolno było do godziny 19, za co jednakże otrzymywało się punkty karne. Wynik każdego współzawodnika został następnie obliczony na punkty według ilości przebytych kilometrów, ilości przewiezionych pasażerów i uzyskanej szybkości średniej, i ten konkurent, który zdobył największą ilość punktów, ogłoszony został zwycięzcą.

Regulamin Zjazdu, ułożony naogół poprawnie, posiadał jeden punkt nielogiczny, który poddać muszę krytyce. Powiedziane było mianowicie, iż szybkość średnia powyżej 40 klm./godz. nie będzie brana pod uwagę przy klasyfikacji, a pomimo to liczono każdą ilość kilometrów, przebytą przez współzawodnika. Miało to ten skutek, iż żaden konkurent nie zwracał uwagi na szybkość, starając się tylko pokryć jaknajwiększą ilość kilometrów.

Jest więc rzeczą najzupełniej niezrozumiałą, pociągnięto do regulaminu przepis o nieliczeniu szybkości powyżej 40 klm./g. Podobny przepis istnieje coprawda i w regulaminie Zjazdu gwiazdzistego do Monte Carlo, ale tam jest o tyle inaczej, że za rozwinięcie średniej szybkości powyżej 40 klm./g. grozi uczestnikowi dyskwalifikacja i w ten sposób uzyskuje się pewność, że konkurs turystyczny nie przeistoczy się w wyścig samochodowy. Tymczasem regulamin Zjazdu do Łodzi wypaczył najzupełniej tę ideję, gdyż samo nieliczenie szybkości ponad 40 klm./g. nie było

żadną sankcją przeciwko współzawodnikom jadącym w tempie wyścigowym i nie zmuszało nikogo do ograniczania szybkości. A trudno pojąć, jaki mógłby być inny powód wprowadzenia tego przepisu do regulaminu, jeżeli nie chęć przeprowadzenia konkursu w warunkach ściśle turystycznych, to znaczy z normalną turystyczną szybkością.

Mogąc się nie liczyć ze średnią szybkością, większość współzawodników obrała sobie ogromne tury i wyruszyła w drogę w najwcześniejszym terminie, to jest 19 maja w minutę po północy. Takich konkurentów, którzy postanowili przejechać jedynie określoną przez regulamin, jako minimalną, przestrzeń 300 klm., było bardzo niewiele, co świadczy o ogromnym zapale sportowym uczestników Zjazdu.

Większość współzawodników wybrała sobie na trasę jazdy doskonałe szosy pomorskie i poznańskie, chociaż nie brakło takich, którzy woleli nieco gorsze, ale zato idealnie proste i odznaczające się słabym ruchem, szosy północno-wschodniej Polski. Z zagranicy startowały jedynie cztery wozy członków Krakowskiego Klubu Automobilowego, którzy brali udział w zawodach w Wiesbaden.

Kontrola przebytej drogi uskutecznioną została w ten sposób, iż każdy współzawodnik otrzymał książeczkę, w której był obowiązany przywieźć do Łodzi poświadczenia przejazdu przez poszczególne miejscowości. Poświadczenia te otrzymywali uczestnicy konkursu w komisariatach policji, w urzędach pocztowych, kolejowych, lub gdziekolwiek indziej, gdzie tylko można było uzyskać pieczęć i podpis urzędnika. Dzięki wytężonej propagandzie prasowej oraz komunikatom, nadawanym przez Polskie Radio, we wszystkich niemal miastach Polski wiedziano o Zjeździe i uczestnicy konkursu mogli wszędzie, bez trudu i zbytnich formalności, uzyskać poświadczenie przejazdu.

Po przybyciu do Łodzi samochody były parkowane na placu Dąbrowskiego. Niestety, park został rozwiązany o godzinę zawczasie, bo już o szóstej po południu. Z niezrozumiałej przyczyny i wbrew przepisom regulaminu nie czekano na samochody spóźnione, lecz rozpoczęto defiladę przez miasto. Spowodowało to wiele nieporozumień, gdyż kilka spóźnionych wozów zgubiło się w ścisiku defilady i nie mogło dotrzeć do żadnej urzędowej osoby, która poświadczyła rzeczywistą godzinę przyjazdu do Łodzi.

To było jedyne niedociągnięcie w organizacji, która naogół, zawdzięczając energii komandora p. Kauczyńskiego, stała najzupełniej na wysokości zadania. Niektórzy uczestnicy konkursu byli poza tem niezadowoleni z przydzielonych im pokoi w hotelach (niżej podpisany również należy do ich grona), ale trzeba wszak mieć wyrozumiałość dla Klubu łódzkiego, który nie jest winien, iż w jego mieście znajduje się jeden tylko przyzwoity hotel, w którym niepodobieństwem było pomieścić wszystkich uczestników Zjazdu.

Po żmudnych obliczeniach, dokonanych przez delegatów wszystkich Klubów Afiljowanych, pod przewodnictwem delegata A. P. p. mec. Sznarbachowskiego, ustalone zostały rezultaty Zjazdu. Pierwsze miejsce uzyskał p. Stanisław Żychoń z Krakowskiego Klubu Automobilowego, który na samochodzie Erskine przejechał 1103 klm., zdobywając 381 punktów. Drugim był p. Edmund Tesche na samochodzie Austro Daimler, który zdobył 376 punktów. Następnie równą ilość 368 punktów uzyskali: hr. Stefan Tyszkiewicz na polskim samochodzie Stetysz i pani Helena Haller-Hallenburg na samochodzie Lancia. O klasyfikacji tych dwóch konkurentów zdecydował mniejszy litraż, który postawił na trzecim miejscu dzielną kierowczynię, a na czwartym miejscu twórcę pierwszego polskiego samochodu. Piąte miejsce zajął p. Wacław Krzeczkw-



ski na samochodzie Chrysler, który zdobył 366 punktów. Konkurencja zespołów klubowych o nagrody przechodnie wzbudzała największe zainteresowanie, gdyż wobec ogromnej ilości startujących maszyn trudno było przewidzieć, któremu Klubowi nagrody te zostaną przyznane. W rezultacie rozgrywaną po raz pierwszy nagrodę przechodnią Komisji Sportowej Ł. A. K. zdobył Automobilklub Polski, podczas gdy nagrody przechodnie Śląskiego Klubu Automobilowego i Towarzystwa „Vesta” przypadły Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu. Dwie ostatnie nagrody były już raz rozgrywane w roku ubiegłym na Zjeździe gwiazdzistym do Katowic i wtedy wygrał je również Krakowski Klub Automobilowy. Klub ten zdobył zatem te dwie nagrody po raz drugi z rzędu.

Marjan Krynicki.

Wyścigi samochodowe w Łodzi

ORGANIZATORZY łódzkich zawodów automobilowych mieli szczęśliwą rękę. Zjazd gwiazdzisty do Łodzi rozrósł się do imponujących, niespotykanych dotąd w Polsce rozmiarów, a urządzony w dniu następnym, t. j. w niedzielę 20 maja, wyścig samochodowy zachwyił wszystkich sprawnością organizacji, widokiem rasowych wyścigowych wozów i doskonałymi rezultatami.

Jako teren wyścigów wybrany został pięciokilometrowy odcinek szosy, biegnącej z Lutomska do Aleksandrowa, bezwątpienia znacznie lepszy od zeszłorocznej trasy Konstantynów — Zgierz. Szosa była w tym roku znacznie szersza i niemal zupełnie prosta, co pozwalało na rozwijanie maksymalnych szybkości. Niestety, nawierzchnia jej pozostawiała dużo do życzenia i stwarzała wiele trudności, szczególnie dla szybkich samochodów wyścigowych.

Organizacja wyścigów niebywale sprawna i precyzyjna, przynosi zaszczyt Komisji Sportowej Łódzkiego Automobil-Klubu, a w szczególności niestrudzonemu komandorowi inż. Karolowi Kauczyńskiemu i vice-komandorowi K. Poznańskiemu, których energii i ofiarnej pracy zawdzięczać należy w głównej mierze tak znakomite przeprowadzenie imprezy. Biegi rozpoczęły się punktualnie, a starty następowały tak szybko po sobie, iż cały wyścig trwał niewiele ponad dwie godziny. Porządek na trasie panował wzorowy. Telefon i chronometr elektryczny, prowadzony przez pp. Wachowskiego i Krasieńskiego, funkcjonowały sprawnie. Jedynie tylko bufet był nikczem-

ny, ku ogromnemu rozgoryczeniu licznie zgromadzonej publiczności.

Przepiękna pogoda ściągnęła na tor wyścigowy kilka tysięcy widzów. W parku samochodowym nalicyć było można około 400 wozów, noszących znaki wszystkich województw.

Do wyścigu, rozegranego na dystansie 5 klm. ze startem z miejsca, zgłoszono bardzo pokaźną cyfrę 25 maszyn, z których na starcie stanęło 22. W tej liczbie było siedem samochodów wyścigowych, co najlepiej świadczy o powadze i wartości konkursu. W zawodach brali udział niemal wszyscy wybitniejsi kierowcy polscy.

Wyścig otworzył Knapik, który jechał na maleńkim, bardzo zresztą interesującym, samochodzie Hanomag. Niestety, pierwszy ten konkurent nie został zastopowany, gdyż przez czyjąś nieuwagę tuż przed jego przejazdem zerwany został kabel od chronometru elektrycznego i czas jazdy nie mógł zostać zmierzony.

Nagrodą za ten zawód był dla publiczności następny z kolei start Frühlinga na wyścigowym samochodzie Bugatti, który przeszedł przez finisz w tempie 170 klm./g., wzbudzając szmer zachwytu i entuzjastyczne oklaski. Następnie kolejno przechodziły inne maszyny, wykazując w poszczególnych kategoriach następujące czasy i szybkości:

Samochody sportowe:

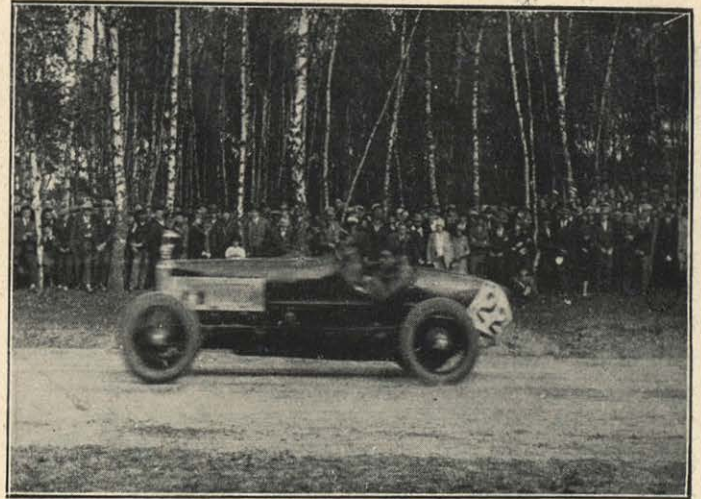
Kat. 1100 cm.³: 1. Rahmenfeld (Fiat) 3 m. 49,16 sek., szybkość średnia na



Znany sportsman automobilowy p. Tadeusz Winicki powrócił do czynnego życia sportowego i wziął udział w wyścigach w Łodzi, wygrywając na sam. Bugatti w klasie maszyn sportowych.



Przy chronometrze elektrycznym.



Załuski na sam. Fiat pierwszy w kat. wyścig. 1100 cm.³

Własne zdjęcie red. „Auto”.

godzinę 78,5 klm.; 2. Kirszen (Fiat) 3 m. 56,08 s.; 3. Kuczewski (Tatra) 4 m. 53,64 s.

Kat. 1500 cm.³: 1. Fürstenberg (Fiat) 4 m. 03,54 s., szybkość średnia na godzinę 73,9 klm.

Kat. 2000 cm.³: 1. Schweikert (O. M.) 3 m. 35,94 s., szybkość średnia na godzinę 83,4 klm.; 2. Mohuczy (Steyr) 4 m. 23,17 s.

Kat. 3000 cm.³: 1. Winicki (Bugatti) 2 m. 43,81 s., najlepszy czas samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 109,8 klm.; 2. Dzierliński (Austro Daimler) 3 m. 01,09 s.; 3. Pani Poznańska (Austro Daimler) 3 m. 03,90 s.; 4. Zaturski (Chrysler) 3 m. 46,33 s. Poza konkursem: Jan Ripper (Lancia) 3 m. 05,15 s.

Kat. 5000 cm.³: 1. Kuczyński (Peugeot) 3 m. 17,54 s., szybkość średnia na godzinę 91,2 klm.

Kat. 8000 cm.³: 1. Seyfert (Skoda - Hispano Suiza) 2 m. 48,64 s., szybkość średnia na godzinę 106,6 klm.; 2. Osser (Minerva) 3 m. 33,47 s.

Samochody wyścigowe:

Kat. 1100 cm.³: 1. Załuski (Fiat) 3 m. 15,89 s., szybkość średnia na godzinę 91,9 klm.; 2. Koziański (Amilcar) 3 m. 30,19 s.

Kat. 1500 cm.³: 1. Frühling (Bugatti) 2 m. 09,93 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 138,5 klm.; 2. Vetterli (Bugatti) 2 m. 19,02 s.

Kat. 3000 cm.³: 1. Cieński (Austro Daimler) 2 m. 33,07 s., szybkość średnia na godzinę 117,5 klm.; 2. Szwarcsztejn (Bugatti) uszkodzony w drodze. Poza konkursem: Potocki (Austro Daimler) 2 m. 41,03 s.

Jak zatem widzimy, wyścigi zakończyły się jenerałnym sukcesem samochodów Bugatti, które osiągnęły najlepsze czasy zarówno w klasie wyścigowej, jak i sportowej. Rezultat powyższy jest objawem bardzo pocieszającym, gdyż świadczy on o tym, że rozwój sportu samochodowego w Polsce postępuje normalną drogą. Nasi sportowcy automobilowi, dojrżeli już do posiadania szlachetnych, rasowych maszyn wyścigowych i jest rzeczą naturalną, że sprowadzają sobie w pierwszym rzędzie te cudowne arcydzieła techniki, jakimi są niedościgłe wozy alzackiej fabryki, wstawione tyłoma zwycięstwami we wszystkich częściach świata.

Najlepszy czas dnia uzyskał na półtoralitrowym, czterocylindrowym samochodzie Bugatti, zaopatrzonym w kompresor, młody, wybijający się kierowca Frühling z Krakowa. Muszę tu specjalnie podkreślić, iż osiągnięta przezeń na nienadzwyczajnej szosie średnia szybkość 138,5 klm. jest znakomita, i nie ustępuje najzupełniej rezultatom osiąganym w tego rodzaju biegach przez najlepszych kierowców zagranicznych. Rezultat młodego kierowcy, każe mu wróżyć wielką przyszłość; niejeden z pewnością sukces będzie jeszcze jego udziałem.

Drugi z kolei czas dnia wykazał



Zwycięzca wyścigu łódzkiego, Frühling, na samochodzie wyścigowym Bugatti przechodzi przez finisz w tempie 170 klm./g.

Własne zdjęcie red. „Auto”.

doskonały również kierowca Vetterli, na identycznym samochodzie Bugatti. Na trzecim miejscu za wynikiem tych dwóch jeźdźców, postawić należy rezultat Winickiego. Ten sławny as polskiego automobilizmu, którego powrót do czynnego życia sportowego powitać należy z jaknajwiększą radością, zrobił najlepszy czas dnia w klasie wozów sportowych, prowadząc trzylitrowy, ośmiocylindrowy samochód Bugatti, skarosowany jako limuzyna. Na ten piękny wynik złożyła się zarówno niezrównana wartość maszyny, jak i wysoka klasa kierowcy.

Ogólny faworyt Szwarcsztejn, który jechał na czwartym samochodzie Bugatti, skończył bieg, nie siłując się wcale na wyrobienie czasu, gdyż stopiły mu

się świece, nieodpowiednie dla tak szybkobieżnego silnika.

Jedynym konkurentem, który zrobił czas zbliżony do wyniku świetnych samochodów Bugatti, był Cieński na trzylitrowym wozie Austro Daimler. Potocki osiągnął również rezultat zadowalający, szkoda tylko, że poza konkursem.

Z pośród samochodów sportowych szybkość ponad sto kilometrów na godzinę uzyskał, oprócz Winickiego, jedynie tylko Seyfert na wielkiej karecie Skoda-Hispano Suiza, czego się zresztą należało spodziewać po maszynie o tak dużym litrażu. Pozostałe rezultaty nie wnoszą się niczem ponad poziom przeciętny.

M. K.

Wyścigi samochodowe na Kocierzy

PRZEŁĘCZ Kocierz znana jest w historii polskiego sportu automobilowego. Na wzniesieniu tem, łatwiejszem znacznie pod względem zakrętów od klasycznej trasy Zakopane — Morskie Oko, jednakże bez porównania od niej trudniejszym pod względem kąta wzniesienia, urządzone były już kilkakrotnie górskie próby szybkości Raidów Międzynarodowych Automobilklubu Polski. Kocierz jest morderczą próbą dla silników, i niema chyba drugiej szosy w Polsce, któraby jej pod tym względem dorównała.

To też cieszyć się należy, że Kluby automobilowe Krakowski i Śląski, które na tamtejszym terenie rozwijają ożywioną działalność, zdecydowały się na urządzenie górskiego wyścigu na Kocierzy i czynić to będą, bezwątpienia, co roku. Wyścig ten mieć będzie bowiem ogromne znaczenie, jako trening do Raidu Międzynarodowego i pozwoli z pewnością odkryć niejedną gwiazdę z pośród mniej znanych kierowców, którzy nie będą mieli odwagi stanąć do trudnej imprezy międzynarodowej, jaką jest wyścig na szosie do Morskiego Oka.

Pierwszy wyścig na Kocierzy zorganizowany został z dużym pośpiechem i odbył się w niedzielę 3 czerwca. Pośpiech odbił się w sposób niekorzystny na organizacji, która pod wieloma względami nie stała na wysokości zadania. Zwłaszcza przykro raził ogromny nieporządek, panujący na trasie. Tłumy publiczności spacerowały sobie po szosie, przeciwko czemu nie występowali wcale zrzadka rozstawieni policjanci. Szczęśliwie tym razem obeszło się bez wypadku, ale na przyszłość taki stan rzeczy nie może być tolerowany.

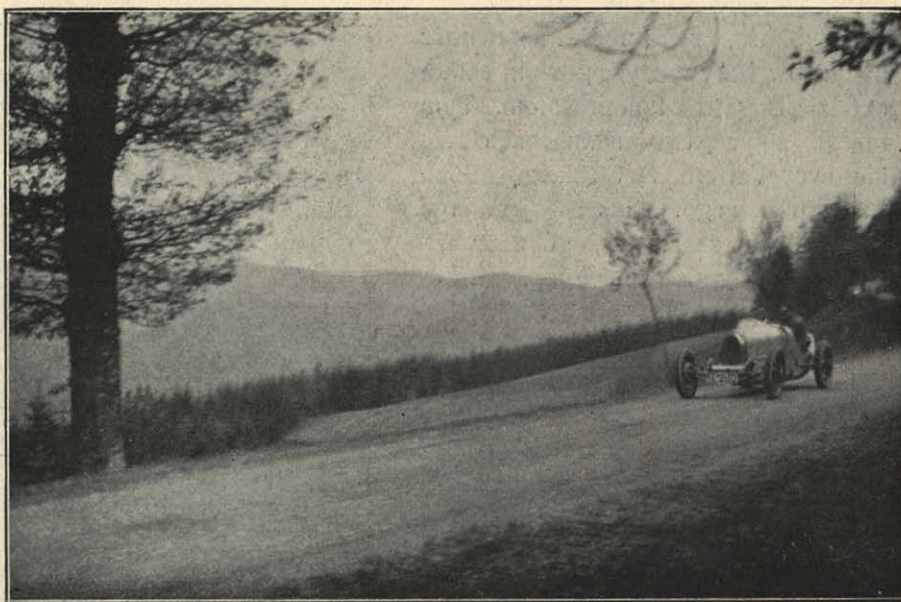
Szosa na Kocierz znajduje się obecnie w stanie najzupełniej dobrym, za wyjątkiem serpentyn, które są rozorane i zarzucone kamieniami. Pozatem w niektórych miejscach jest droga nie-

równa ubita. Podczas wyścigu szosa była zupełnie sucha, oprócz odcinka, przebiegającego w lesie, błotnistego i bardzo śliskiego.

Kierownictwo wyścigów spoczywało w rękach Prezesa Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Wilhelma Rippera, który pełnił funkcję komandora. Vice-komandorami byli pp. Bukowski i dr. Macudziński, a komisarzami sportowymi pp. hr. Rostworowski, marsz. Wolny i dr. Hładij.

Samochody, podzielone na trzy klasy: turystyczną, sportową i wyścigową, (według postanowień, zanadto, powiedziałbym, skomplikowanego regulaminu), odebrała Komisja techniczna, złożona z pp.: płk. Piotrowskiego (przewodniczący), kpt. Szydelskiego (zastępca), inż. Rotowskiego i inż. Deutscha. Ogółem startowało w wyścigu 21 samochodów, co nazwane być może bardzo pięknym sukcesem.

Najlepszy czas dnia uzyskany został, podobnie, jak w Łodzi, na bezkonkurencyjnym, jeżeli chodzi



Zwycięzca wyścigu na Kocierzy, Vetterli na Bugatti, na prostej przed finiszem.

Własne zdjęcie red. „Auto”.



Bukowiecki na samochodzie Fiat 520 na trudnej serpentyńce.

Własne zdjęcie red. „Auto”.

osiągając również rezultat bardzo dobry, jak na maszynę bez kompresora.

Trzeci czas i zarazem najlepszy czas samochodów sportowych uzyskał Jan Ripper na samochodzie Lancia. Jest to jeden z najpiękniejszych wyników dnia, który świadczy raz jeszcze o wysokiej klasie młodego kierowcy.

Z pośród samochodów turystycznych najlepszy czas osiągnął Mars na potężnym samochodzie Studebaker, skarosowanym jako limuzyna.

Szczegółowe rezultaty wyścigu są następujące:

Samochody turystyczne.

Kat. 1100 cm.³: 1. Zagórski (Opel) 7 m. 11,60 sek., szybkość średnia na godzinę 40 klm. 871 m.; 2. Wielgus



Hr. Adam Potocki przed startem.

Własne zdjęcie red. „Auto”.



Żmłgrod na samochodzie Dodge.

o szybkość, zwrotność, sprawność hamulców i zryw, wyścigowym samochodzie Bugatti z kompresorem. Tym razem zwycięstwo uśmiechnęło się kierowcy Vetterli ze Śląskiego Klubu Automobilowego. Sukces jego był najzupełniej zasłużony, gdyż wyróżnił się on bardzo umiejętną, doskonałą taktyczną jazdą, nie nadużywając szybkości na skrętach, a zato na krótkich, prostych, wykorzystując całą moc szybkoobrotowego silnika i cały błyskawiczny zryw maszyny. To też na tak trudnym torze, jakim jest szosa na Kocierz, uzyskał on na dystansie 4900 metrów ze startem z miejsca doskonałą szybkość średnią 67 klm./g.

Drugi z kolei czas dnia wykazał hr. Potocki na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Austro Daimler,



Zychoń na samochodzie Erskine.

Własne zdjęcie red. „Auto”.

(Opel) 7 m. 12,59 sek.; 3. Dygat (Tatra) 8 m. 27 sek.; 4. Rostwowska, prowadzi Harkawy (Tatra) 8 m. 47,01 sek.

Kat. 1500 cm.³: 1. Wawreczka (Alfa Romeo) 5 m. 33,79 s., szybkość średnia na godzinę 52 klm. 844 m.; 2. Fürstenberg (Fiat) 6 m. 35,71 sek.

Kat. 2000 cm.³: 1. Gold (Citroën) 7 min. 34 sek., szybkość średnia na godzinę 39 klm. 172 m.

Kat. 3000 cm.³: 1. Bukowiecki (Fiat) 5 m. 52,93 s., szybkość średnia na godzinę 49 klm. 968 m.; 2. Mikszan (Erskine) 6 m. 29,79 s.; 3. Żychoń (Erskine) 7 m. 46,53 sek.; 4. Reichman (Erskine) 10 m. 45,85 sek.

Kat. 5000 cm.³: 1. Malinowski (Dodge) 5 min. 37,57 sek., szybkość średnia na godzinę 52 klm. 254 m.

Kat. 8000 cm.³: 1. Mars (Studebaker) 5 m. 06,30 s., najlepszy czas samochodów turystycznych, szybkość średnia na godzinę 57 klm. 589 m.; 2. Dąbrowski, prowadzi Judasz (Gräf & Stift) 5 m. 11,42 sek.

Samochody sportowe.

Kat. 500 cm.³: 1. Knapik (Hanomag) 7 m. 43,91 sek., szybkość średnia na godzinę 38 kilometrów 023 metr.

Kat. 3000 cm.³: 1. Ripper (Lancia) 4 m. 44,63 s., najlepszy czas samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 61 klm. 974 metr.

Kat. 5000 cm.³: 1. Zangl (Steyr) 4 m. 59,01 s., szybkość średnia na godzinę 58 klm. 993 m.

Samochody wyścigowe.

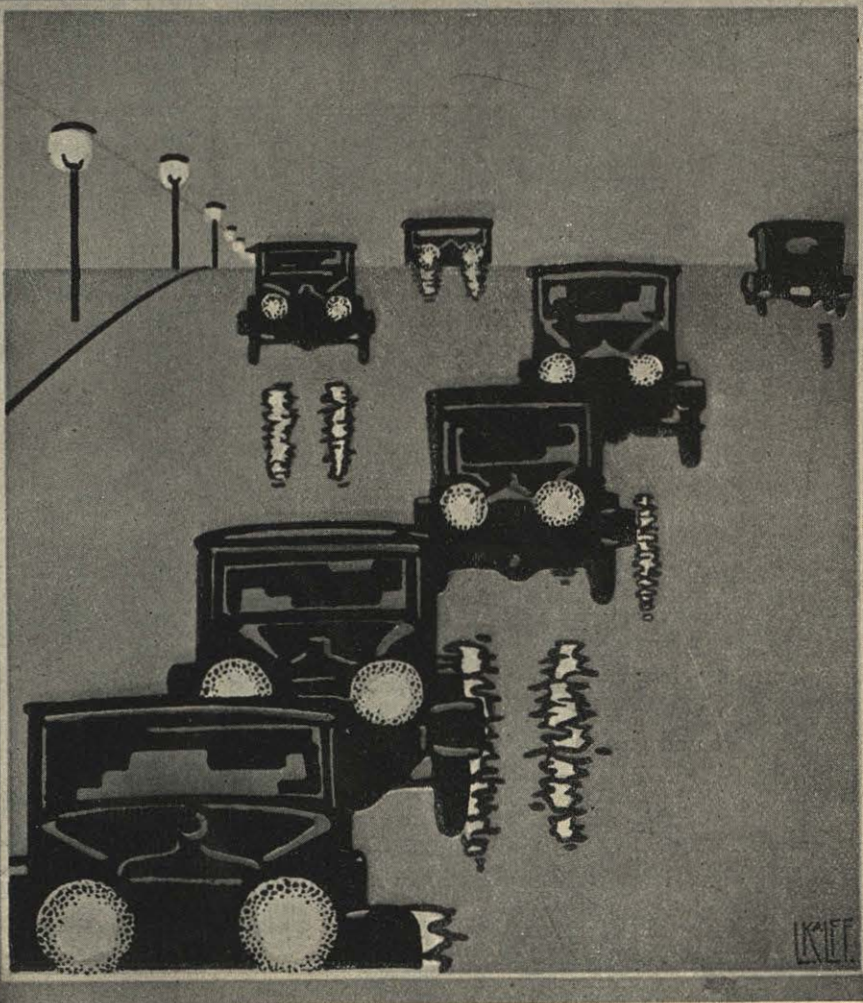
Kat. 1500 cm.³: 1. Vetterli (Bugatti) 4 m. 22,62 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 67

klm. 169 metr. Kat. 3000 cm.³: 1. Potocki (Austro Daimler) 4 m. 37,06 s., szybkość średnia na godzinę 63 klm. 666 m.

Czasy mierzone były chronometrem elektrycznym pod kierownictwem p. Maryańskiego z Warszawy.

Marjan Krynicki.

PHILIPS



A U T O - L A M P K I

„VESTA” BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU

ZAŁOŻONY W ROKU 1873

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci; właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. — Koncern „VESTA” jest czysto polski, jest jednym z najważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w roku 1916 zebrał przeszło 9.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych.

Oddziały: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 stycznia 10; Katowicach, 3 maja 26; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu, „VESTA” Bank, Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Biskupia 12; Gdańsku, Stadtgraben 18.

- - - - - Reprezentacje i Agenty we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej - - - - -

CHRYSLER

Samochód o Rewelacyjnej Wytrzymałości



Zwycięscy kierowcy PP. Henryk Koch, inż. Stanisław Hahn i inż. Wacław Krzeczkowski przy samochodzie Chrysler model „72” Royal Sedan na oponach „Fisk”, który odbył próbę wytrzymałości.

WYKAZAŁ NA PRÓBIE WYTRZYMAŁOŚCI

ODBYTEJ POD KONTROLĄ AUTOMOBILKLUBU POLSKI, AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI i DELEGATÓW MIN. SPRAW WOJSK. i MIN. ROB. PUBL., ŻE JEST JEDYNYM WOZEM DO DŁUGICH PODRÓŻY i WIELKICH SZYBKOŚCI PRZECIĘTNYCH, USTALAJĄC RÓWNOCZEŚNIE PIERWSZE POLSKIE SZOSOWE REKORDY SZYBKOŚCI,

przebywszy w 8 dniach 11,706 km. bez naruszenia plomb, założonych przed próbą przez Komisję na motorze, skrzynce biegów, dyferencjale i kierownicy. Komisja, która przeprowadziła badania techniczne wozu, po próbie, stwierdziła protokularnie:

„że samochód Chrysler model „72”, odbył próbę wytrzymałości bez zmiany lub reperatury jakiegokolwiek części silnika, skrzynki przekładniowej, dyferencjału lub mechanizmu kierowniczego oraz, że poszczególne części tych organów bądź wcale nie wykazały zużycia, bądź też wykazały zużycie bardzo małe w stosunku do odbytej drogi”.

W czasie próby używane były wyłącznie oliwa i smary:

Gargoyle Mobiloil firmy Vacuum Oil Company S. A.

Zobacz i wypróbuj Chrysler'a, a nie zawahasz się w wyborze!

Jeneralna Reprezentacja na Polskę i w. m. Gdańsk: „AUTO-KONCERN”, Warszawa.
SALON WYSTAWOWY: ul. Wilcza № 9a, tel. 123-27. — BIURO: ul. Wierzbowa № 8, tel. 123-29.



W wyścigu górskim Brno-Sobesice
w dniu 20-go maja r. b.

6-cyl. TATRA

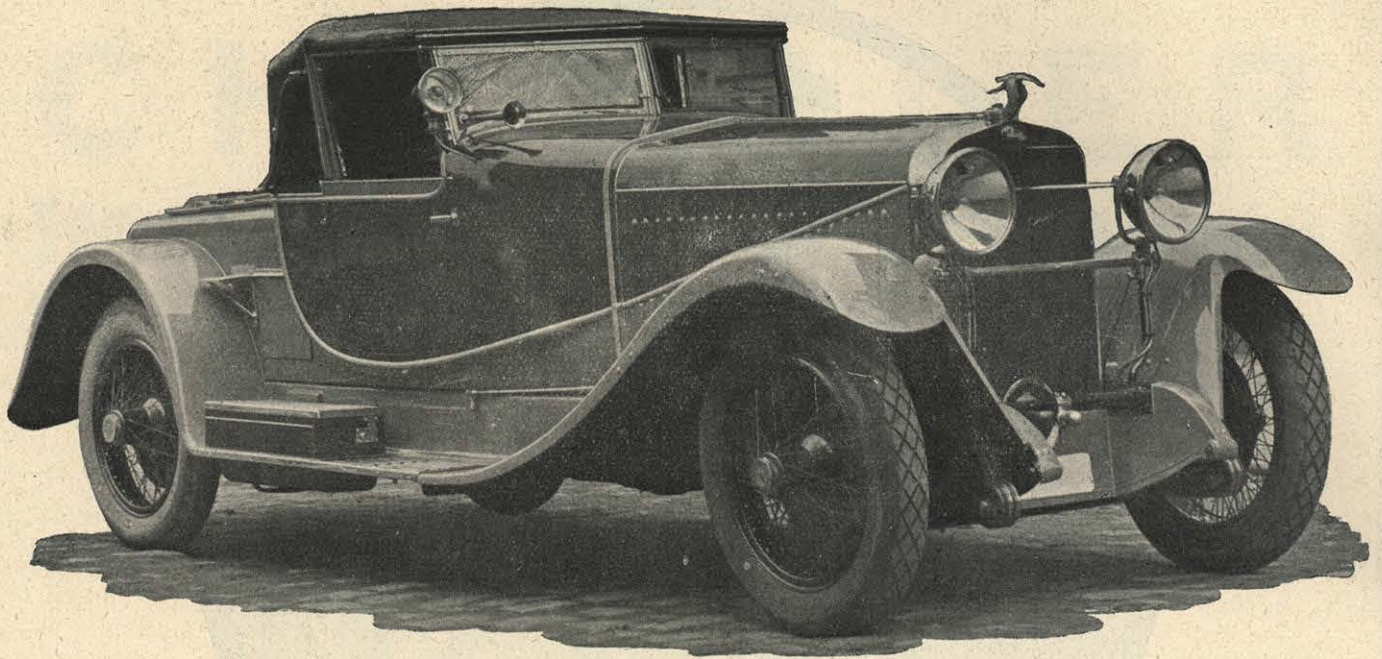
zdobyła pierwsze miejsce w kategorii trzech litrów, uzyskując
najlepszy czas dnia z pośród wszystkich samochodów turystycznych.

„TATRA-AUTO“

SP. z OGR. ODP.

Warszawa, Aleja Jerozolimska № 14. Telefony: 409-22 i 213-69

Filja: Poznań, ul. Kantaka 7. Zastępcy: Łódź, Küster i synowie, ul. Piotrkowska 165;
Lublin, inż. Wolski i Czerwiński ul. Kawia № 12; Kraków, „Automotor“, ul. Smoleńska № 33; Lwów, „Automotor“, ul. Batorego; Cieszyn, J. Cichy, ul. Różana № 1.



!!NIEZWYKŁY SUKCES TECHNIKI EUROPEJSKIEJ!!
Zwycięstwo HISPANO-SUIZA na torze w Indianopolis
w 25.000-dolarowym match'u 24-godzinnym!

SALON SAMOCHODOWY
SKODA-HISPANO-SUIZA
 UL. MAZOWIECKA № 11, TELEFON 309-59



POLSKIE TOW. ZAKŁADÓW SKODY
 WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA № 10
 TELEFON № 10-44

**UNIWERSALNY
 OLEJ SAMOCHODOWY**

SHELL

VOLTOL

nadaje się do każdego
 typu wozu,
 na każdą porę roku

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ OLEJÓW i SMARÓW SAMOCHODOWYCH

SHELL

Dom Handl.-Kom. „SAIR” Sp. Akc., WARSZAWA, PLAC ŻEL. BRAMY № 2
 Telefony: 526-01, 526-02, 526-03, 526-04, 526-05, 93-16



Targa Florio. Na punkcie zaopatrywania firmy Alfa Romeo: zamiana kół, benzyna, oliwa i obiad kierowcy, wszystko razem w 56 sekund! Oto jak się to odbyło: 1. w oczekiwaniu przyjazdu, 2. przyjechał, 3. już gotowe!

Samochodem na Targa Florio

NIEMA automobilisty, któremu byłoby obcem z brzmienia i treści magiczne słowo „Targa Florio“.

Ten wspaniały turniej gorący, jak to słońce, pod którym się odbywa, rokrocznie rozpoczyna wielki międzynarodowy sezon walek automobilowych.

I rzecz dziwna. U progu każdego sezonu w kołach automobilowych budzi ogromny niepokój pytanie, czy wielkie firmy i wielcy kierowcy wezmą udział w przewidzianych w kalendarzu sportowym imprezach klasycznych, i czy aby, wskutek braku zapisów, nie będą musiały one być odwołane.

Że obawy te nie są płonne, widzimy to z przykładu Grand Prix Francji, Belgji i Niemiec, które na rok bieżący zostały zaniechane.

Nie mówi się jednak tak nigdy o Targa Florio.

Zawody te miały miejsce już 19 razy i zawsze były terenem wspaniałych walek i pięknych wyczynów sportowych, zawsze najwięksi potentaci kierownicy licznie brali w nich udział, a odniesione w nich zwycięstwo było, jest i będzie najpiękniejszym wawrzynem sportowym.

Czem to się dzieje, czem różni się zawody te od innych, stało się dla mnie jasnym dopiero wtedy, kiedy je zobaczyłem.

Nie będę tu mówił o wysokich nagrodach pieniężnych, ani też o tym specyficznym rozmachu sportowym Włochów, które to przyczyny, naturalnie, poważnie przyczyniają się do powodzenia Targa Florio.

Głównym jednakże momentem są ogromne trudności, jakie ten przepiękny tor naturalny stawia kierowcom i maszynom.

Nie wystarcza mieć tu maszynę, która na prostej linii, czy też paru wirażach, ciągnie 200 klm. na godzinę, jak również nie wystarcza przeciętne uzdolnienie i siły kierowcy.

I maszyna i kierowca muszą dać

maximum z siebie i dlatego osiągnięcie zwycięstwa jest sukcesem, przynoszącym sławę światową.

Zobaczyć tę wspaniałą imprezę na własne oczy, było zawsze moim głęboko utajonym celem. To też po zesłano:cznym tournée na Grand Prix Francji, Belgji i Niemiec, w roku bieżącym, naturalnie, ruszyłem na Sycylię.

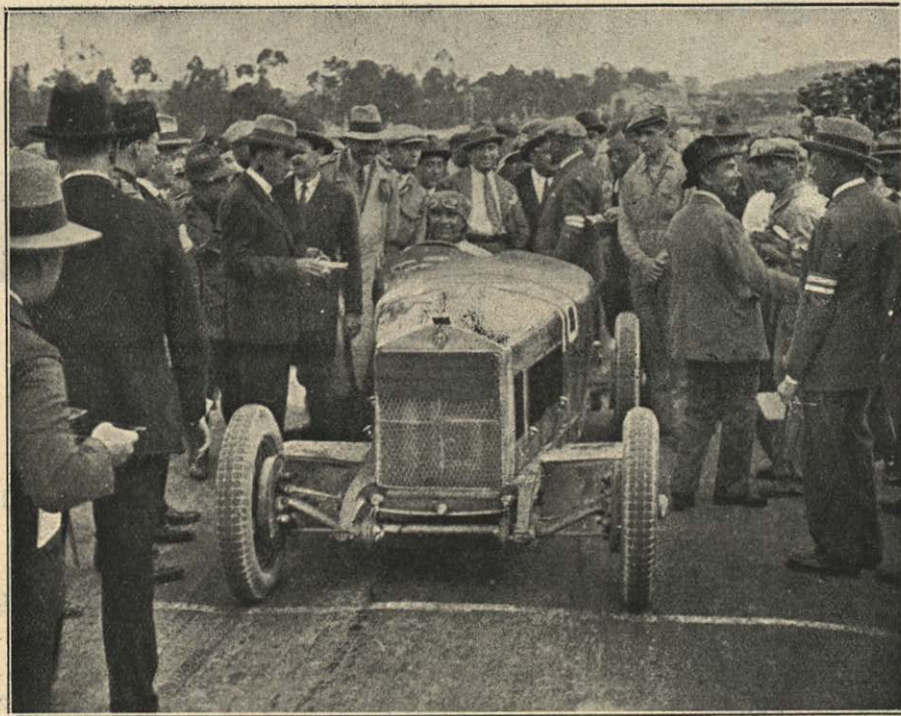
Osiągnięcie tego celu, samego przez się tak fascynującego, tem większą daje satysfakcję, że droga doń prowadzi przez piękną, słoneczną Italię, z jej przepiękną naturą i wspaniałymi pomnikami sztuki i kultury, a powrót — przez wspaniałe w swej grozie Alpy.

Wrażenia swe z tej podróży, która prawie na każdym z 6.300 przebytych kilometrów pokazała mi coś pięknego i ciekawego, opowiem i zilustruję fotografiami w jednym z następnych numerów „Auta“.

Dziś ograniczam się tylko do opowieści z Targa Florio, zastrzegając się, że słowa me są tylko słabem i nieudolnym odbiciem wrażeń rzeczywistych.



Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski reprezentował przy starcie Automobilklub Polski.



Campari na Alfa Romeo rusza ze startu.

Zaraz po przybyciu do Palermo, w przeddzień wyścigów znalazłem się w sycylijskim klubie samochodowym, by złożyć wizytę jego prezesowi, a zarazem twórcy i głównemu organizatorowi tych światowej sławy zawodów, p. V. Florio.

Pogoda, siła i zdrowa pewność siebie bije od tej pięknej postaci. Widać od razu, że on tu jest głównym motorem, jego głową wszystko tu się dzieje i dobrze się dzieje.

Przerzywa na chwilę ostatnie przed wyścigiem posiedzenie, by powitać w mojej osobie Automobilklub Polski, a zarazem zaprosić mnie do asystowania przy starcie.

Start o g. 8 rano, o 6 więc byliśmy już w drodze do położonej o 40 klm. od Palermo stacji Cerda.

Tuż obok u stóp olbrzymiej góry Madonie, od której wziął nazwę sam tor, znajdują się trybuny i ma miejsce start i finisz.

Przeróżne budynki dla pomieszczenia widzów, sędziów, punktów zaopatrywania i t. d., malowniczo rozrzucone po obu stronach toru, obficie przybrane zielenią, a w szczególności festonami ze zwieszającymi się pomarańczami i cytrynami, wszystko to skąpane w promieniach słońca sycylijskiego, przedstawia niezwykle jasny, miły i ponętny widok.

Może być, że na Montlhery, czy Nürburgringu, to wszystko jest znacznie większe i potężniejsze, bardziej rozbudowane, pyszniące się masą betonu, szkła i żelaza.

Ale czyż największa nawet bu-

dowla współczesna, gdzieś pod Paryżem czy Koblencją, może się równać choć ze skromnym, ale przybranym w cytryny i pomarańcze, w obramieniu egzotycznej przyrody, domkiem, o bieli, roziskrzanej cudownym słońcem sycylijskim?

Na torze ruch ogromny, za pół godziny start. 37 maszyn, uszeregowane za linią startu, mienia się barwną wstęgą. Wśród nich aż 18 Bugatti, skromnych, a tak rasowych, 5 Maserati, 3 Alfa Romeo, 4 Fiaty.

Ostatni przegląd motorów, hamulców i gum.

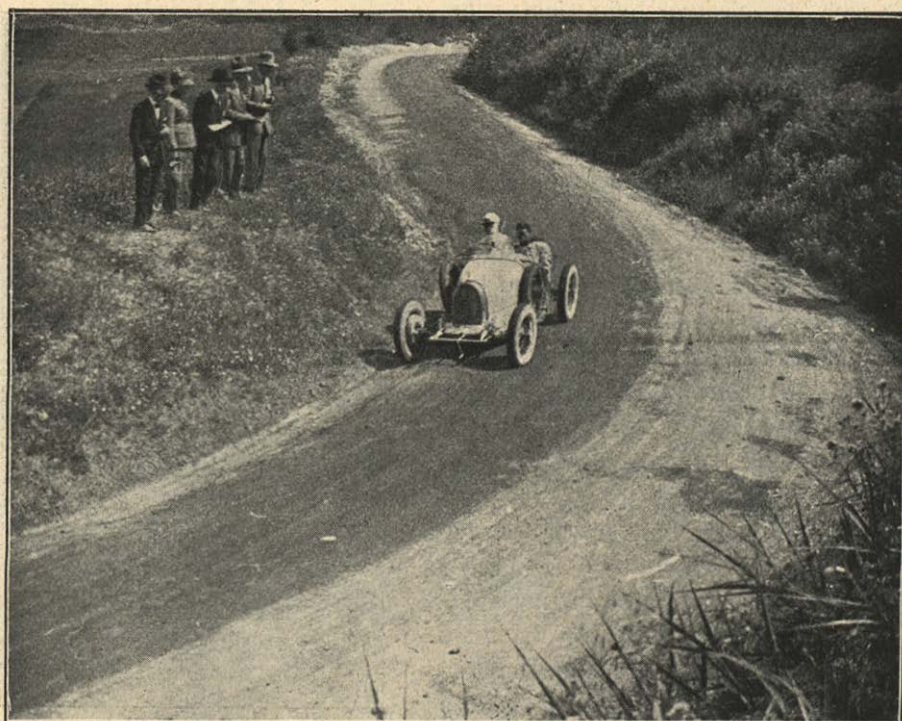
Kierowcy w otoczeniu przyjaciół i osób bliskich. Niczem przed wyprawą jakąś, czy też podróżą zamorską.

I nic w tym dziwnego, bo to, co ich czeka, to na co oni się wazą, jest czymś tak niezwykle trudnym i ryzykownym, jest walką zaciętą w warunkach tak ciężkich, że lekkie drgnię-

cie ręki, chwilowe niedopisanie, pracujących w najwyższym napięciu, nerwów, już spowodować może katastrofę.

Proszę sobie wyobrazić ten tor Madonie, innemi słowy zwykłą szosę, o dobrej nawierzchni, ale wąską, która na przestrzeni 108 kilometrów zamkniętego obwodu, wije się w niesamowitych zygzakach i to z taką zaciętością, że jeśliby ktoś umyślnie chciał coś trudniejszego stworzyć, napewno nie powiodłoby mu się to.

Dość powiedzieć, że na tych 108 klm. jest 1100 skrętów, czyli przeciętnie 10 na każdym kilometrze,



Conelli na Bugatti na jednej z serpentyn.

że droga biegnie po zboczach gór, to znów przez ich szczyty, wykazując różnicę poziomów od 10 do 900 mtr. Dodajmy do tego szereg wązkich mostów o kamiennych krawężniach, przeważnie rozłokowanych na skrętach, a wyobrazimy sobie trudności przy ciągnięciu w tej powodzi skrętów i na wąskiej szosie, i dopiero zrozumiemy, na jak szaloną próbę wystawiona jest maszyna i jej kierowca, jakiego wysiłku nadludzkiego i talentu potrzeba, ażeby pięć razy koło to przejechać, co równa się 540 kilometrom, i zrobić przeciętną 75 klm. na godzinę.

Przyglądam się jeźdźcom, rozmawiam z wieloma, fotografuję ich.

Największe sławy wyznaczyły sobie tu rendez-vous.

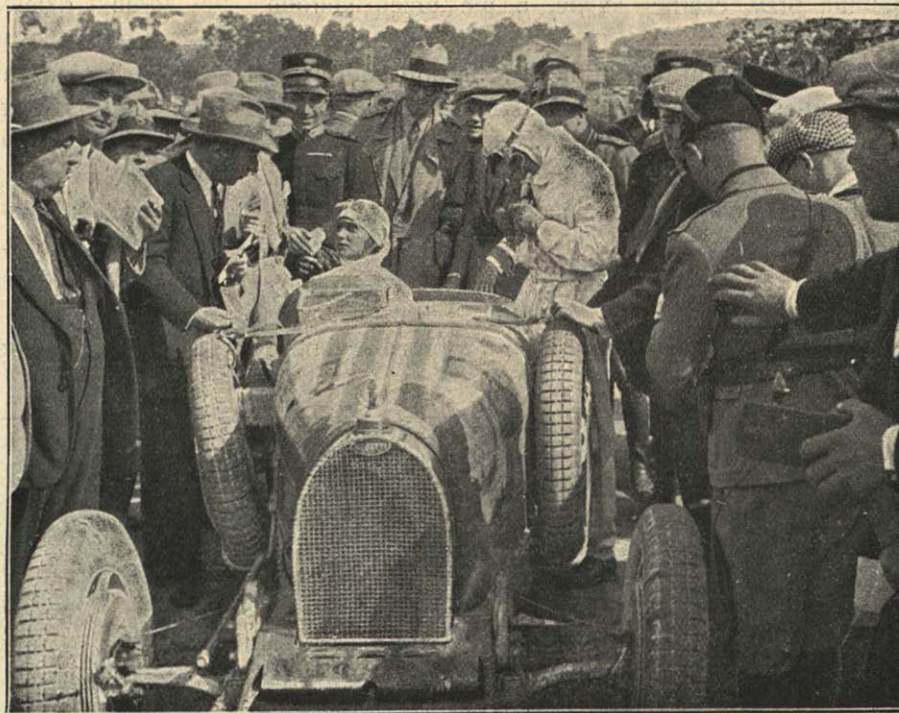
A więc na czele najliczniejszej grupy Bugatti stoją Divo, Conelli, Materassi, Chiron, Brilll-Peri, Minoia, Lepori i szereg innych.

Okrasą tej grupy, nie bez pewnego odcienia sensacji, były dwie niewiasty: sympatyczna czeszka, dziś już światowej sławy kierowca, pani Junek, oraz hrabina Einsiedel, austriaczka, która również doskonale wywiązała się z trudnego zadania.

Alfa Romeo, do niedawna niezwyciężona marka wyścigowa, powierzyła swe szanse znanemu z niezwykłej brawury, no i talentu kierowniczego, Campariemu. Rezerwą jego był Marinoni.

Wreszcie dość niebezpiecznej i pełnej nadziei grupie 5 Maserati, przewodzili sam Maserati i Maggi.

Jak widzimy więc sznurek pereł automobilowych, najczystszej wody.



Pani Junek na Bugatti — startuje.

Poznaję się z Chiron, młodym, a rokującym jak najlepsze nadzieje, jeźdźcem, dziś jednym z filarów marki Bugatti.

Jest doskonałej myśli. Z prawdziwie francuskim humorem rzuca mi:

— Swoje zrobimy, nie damy się! Będzie ciężka robotal

Heusser, starszy już zawodowiec ma mniej dobre przecucia, szczególnie co do siebie.

— Mało mam szans, dali mi Bugatti 2,3 litra. Dziś już nie są one najlepsze na ten tor. Chiron, spodziewany zwycięzca, dostał dwulitrowkę. To samo Materassi i Brilll-Peri. To są najlepsze maszyny.

Ściskam mu dłoń i ruszam do zeszłorocznego zwycięzcy Materassiego. Uśmiechnięty, ze spokojem wytrawnego jeźdźcy, stoi na boku, zaciągając się papierosem.

Obok niego stary wyga, z twarzą, nieco przekrzywioną, dużą szramą — Brilll-Peri.

— Bugatti, to cudowna maszyna — mówi mi Materassi — tylko nieco za krótka. Na tych skrętach wolałbym dłuższą, taką na przykład jak Alfa.

Brilll-Peri tylko szczyrzy zęby w szerokim uśmiechu i nic nie mówi.

Pani Junek otoczona tłumem wielbicieli i ciekawych. Nie można się do niej dostać.

Prezes Florio przysiadł się na kole maszyny i obejmuje ramieniem sympatyczną czeszkę, jakby chciał ją bronić przed tą masą natrętów.

A ona roześmiana, swobodna, niby



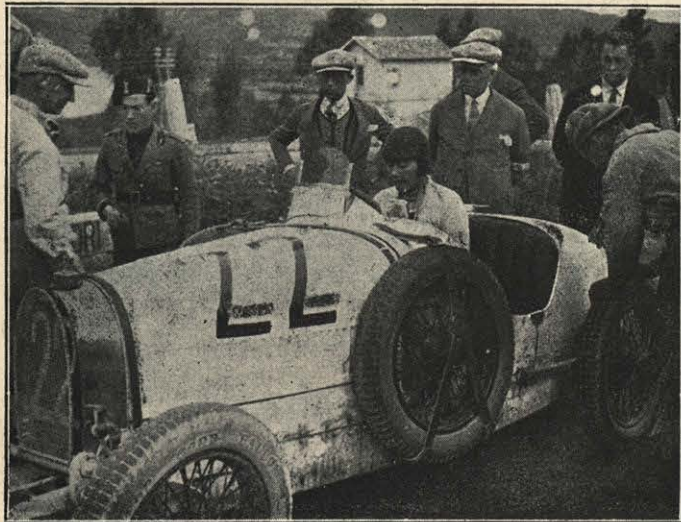
Prezes V. Florio słucha wrażeń pani Junek.

w salonie przy czarnej kawie, a nie przed startem na Targa Florio.

Sygnal startu. Do linii podjeżdża na półtoralitrowce Bugatti Inglese. Motor działa doskonale. Naraz przed samym startem zgasł. Zaczyna się gwałtowne, nerwowe kręcenie korbą. Nic nie pomaga. Już tylko minuta do startu. Parę osób rzuca się do maszyny, pchają ją w tył, potem naprzód. Pyk, pyk i nic.

W końcu sygnał odjazdu, a motor wciąż milczy.

Przynajmniej z 8 osób rzuciło się do maszyny i z rozmachu klusem wypchnęli ją, aż przed trybuny.



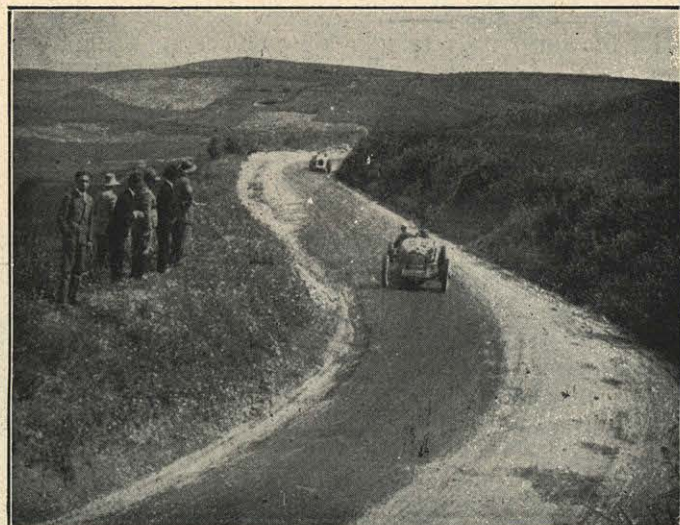
Pani Einsiedeln sięga po wawrzyny pani Junek.



Riccioli na samochodzie Fiat, zwycięzca w kat. 1100 cm.³



Tak wyglądało koło Campariego po jednym zarzuceniu.



Bugatti w pogoni za Materassim.

Nareszcie motor zapalił i, zrozpaczony, zlany z emocji potem, Inglese pojechał.

— Ten miał pecha — mówię do przechodzącego p. Florio.

— Wszystko jedno, on i tak nic nie zrobił!

Znał dobrze swych pupilów p. Florio. Inglese już w drugim okrążeniu wycofał się.

Jedna za drugą, co 2 minuty, ruszały maszyny, żegnane owacyjnymi krzykami swych sympatyków.

Kiedy pojechał Campari, całe trybuny się trzęsły. Pani Junek zrobiono bodaj jeszcze większą owację.

Kierowca ani drgnął, a mechanik jego po nieudanych próbach reperacji, zwyczajnie przywiązał linkę do osi i... pojechali.

Wprawdzie, jak się spodziewać należało, nie dojechali do końca, ale bez hamulca na Targa Florio 1½ okrążenia zrobili. Tupet niemały!

Po starcie ostatniej maszyny, idę parę kilometrów wzdłuż toru, szukając ciekawszego wirażu.

Huk wystrzału i widzę wysoko w górze pękającą raketę dymną. To sygnał nadjeżdżającej maszyny.

Po chwili zdaleka przy drodze ukazuje się olbrzy-



Divo oczekuje sygnału startu.

nia tablica z numerem maszyny. W ten sposób w około całego toru sygnalizowany jest optycznie i słuchowo przejazd wszystkich maszyn.

Z wzgórza obserwuję dwa skręty.

Przed 9¹/₂ ukazała się pierwsza maszyna, a potem już jadą korowodem jedna za drugą, a chwilami i po dwie razem.

Przed wirażami silnie hamują i spokojnie je biorą.

Inni, mniej wytrawni, albo bardziej nerwowi, wpadają ostro na skręty, tną je aż koła wewnętrzne wychodzą po za obręb szosy.

Pisk kół i hamulców, jęk podwozi, wycie gwałtownie akcelerowanych motorów.

Już po pierwszym okrążeniu wydatniła się grupa jeźdźców, pomiędzy którymi rozegra się walka o pierwsze miejsce.

Chiron, Divo, pani Junek, Conelli, Materassi, wszyscy na Bugatti, a wśród nich, wychodzący ze skóry Campari na Alfa Romeo. Różnice pomiędzy nimi stanowią zaledwie sekundy.

To nic, myślę sobie, to początek, potem rozciągną się.

Po drugim okrążeniu wracam przed trybuny, przy których są dwa wiraże, dość ostre, ale pozwalające na szybszą jazdę. Takie są zwykle najniebezpieczniejsze, a już szczególnie przed frontem publiczności, której każdy chce pokazać, co potrafi.

Chwilami aż strasznie było patrzeć. Na Bugatti nie znać było jakiegoś nadmiernego wysiłku. Prawie wszystkie przechodziły gładko.

Natomiast pretendujące do lepszych

miejsc Maserati, a szczególnie Alfa Romeo, widocznie nie dorównywały w walorach swym fenomenalnym francuskim konkurentom, jedynie niesłychaną brawurą i ryzykiem na wirażach mogły poprawić swe szanse.

Campari przechodził te wiraże na pełnym gazie. Miało się wrażenie, że cała maszyna się rozleci na drobne kawałki.

Widać było szalony wysiłek kierowcy, żeby utrzymać się na torze.

I tak 5500 razy. Trzeba mieć nadludzkie siły, żeby to wytrzymać!

Campari na drugim okrążeniu, na wirażu zarzuca tak mocno, że cała opona na tylnym kole zdiera się do płótna. Proszę zwrócić uwagę na fotografii, że pozostały z niej właściwie tylko strzępy.

Zmienia koło i jedzie dalej.

Chiron w tem samym okrążeniu zawadza o mur, jednak wyrównywuje i tylko z 3-minutowym opóźnieniem

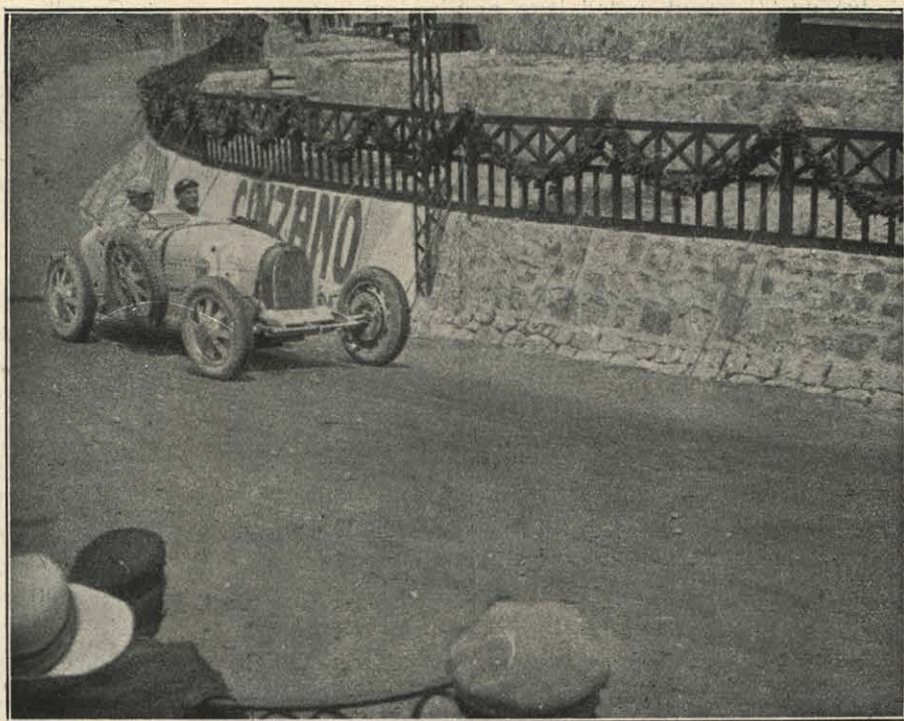
kończy okrążenie. To samo i prawie równocześnie spotyka Brilli-Peri, tylko z gorszym skutkiem, gdyż zdeformował oś.

Pani Junek idzie jak zegarek. Cały miesiąc mieszka w Palermo i codziennie trenuje.

Pierwsze okrążenie zrobiła w 1 g. 27 m. 2 sek., drugie — prawie w identycznym czasie i jest na pierwszym miejscu.

Rewolucja! Niewiasta, amatorka bije najlepszych zawodowców świata!

Poznaję się z paroma Czechami, znajomymi pani Junek. Zdradzają mi oni jej tajemnicę.



Divo na Bugatti na zakręcie przed trybunami.

Otóż, pomimo że ma ona swój oficjalny punkt zaopatrywania przy trybunach, jest tak przezorna, że urządziła sobie drugi punkt, ściśle na połowie drogi, a więc w połowie 3-go okrążenia.

Zdała od ludzi ciekawych, a może i niezawsze w czynach swych... bezstronnych.

Na zmianę wszystkich kół i nabrania benzyny i oliwy wyznaczyła sobie dwie minuty.

I ściśle tego dotrzymała. Campari wyszedł wobec tego w trzecim okrążeniu na pierwsze miejsce, ale miał teraz dopiero zmieniać koła.

On jednak, a może fabryka, był jeszcze dowcipniejszy.

Czekałem na moment przyjazdu Campariego na punkt zaopatrywania, spodziewając się czegoś ciekawego. Jednakże to, co zobaczyłem, przeszło moje oczekiwania.



Conelli, jeden z filarów marki Bugatti.

Już na 20 minut przed jego przyjazdem, po czterech rogach miejsca, w którym miał się zatrzymać, stało czterech ludzi każdy z kołem i młotkiem w rękę. Jeden z przodu i jeden z tyłu z lewarami. Z boku na rusztowaniu beczka benzyny i jeden człowiek koniec węża trzyma w rękę, drugi z jakąś butelką i cytryną z drugiego boku. Pośrodku dyrektor, kierujący tą operacją.

Sygnal gwizdkowy — zamarłem w oczekiwaniu.

Huk motoru, tuman kurzu — i Campari stoi już pośrodku.

W oka mgnieniu zawrzała praca.

Ledwie zdążył zrobić zdjęcia, usłyszałem znów huk motoru i maszyna, zepchnięta z tylnego lewara, jak szalona ruszyła naprzód.

Zmiana kół, nabranie benzyny i oliwy, nakarmienie i orzeźwienie kierowcy trwało... *56 sekund!*

Załączone fotografie ilustrują ten niezwykły moment.

A więc po 4 okrążeniach Campari swe pierwsze miejsce przed panią Junek utrzymuje, choć dzieli ich już tylko jedna minuta.

Divo po walce odbiera trzecie miejsce Conellemu, piąty jest Chiron. Materassi zatarł tłoki i odpadł.

Ostatnie okrążenie. Napięcie nerwów dochodzi do zenitu.

Przez megafon sygnalizują zaciętą walkę pomiędzy Camparim i Conellim, który w olbrzymim wysiłku dochodzi. Na połowie okrążenia mają już jednakowy czas, a więc Conelli wyrównał 2 $\frac{1}{2}$ -minutowe opóźnienie.

Na trybunach, jak w ulu. Wszyscy biegają, gestykulują, wszyscy namiętnie wykrzykują, a nikt nikogo nie słucha. Cisza zalega tylko na chwilkę, kiedy megafon mówi.

Wśród szalonego entuzjazmu kończy bieg Campari. Wszyscy uważają go za zwycięscę, wynoszą go na rękach z maszyny, ściskają, całują. On pewno myśli o wygranych 120.000 lirach.

Radość niebywała, bo ulubiona włoska maszyna zwyciężyła.



Pp. Regulski, Prezes K. S. A. P., i Widawski, członek, posilają się.

Conelli przyjeżdża w czasie zaledwie o 14 sekund gorszym.

Mechanik jego z furją wyskakuje z maszyny i rwąc sobie włosy z głowy, krzyczy, że Fagioli na Maserati przez dłuższy czas zajeżdżał Conellemu drogę, nie puszczając go naprzód.

Naraz zalega cisza. Daje się zauważyć wśród osób oficjalnych jakieś zamieszanie.

Przejechał Divo na Bugatti (2,3 litra) i okazuje się, że w ostatniej połowie okrążenia zdobył się na taki wysiłek, że nie tylko odrobił jednonumitowe opóźnienie, ale zrobił czas o półtorej minuty lepszy od Campariego.

W standzie Bugattiego twarze już niespokojne i pochmurne — zabłyśły.

A więc Bugatti po raz czwarty z rzędu zwycięża.

Pierwsze wybuchy entuzjazmu mijają. Campari siedzi smutny na ziemi i gryzie pomarańcze.

Co się dzieje z panią Junek? Przyjeżdża już czwarty z kolei Chiron, a jej niema jeszcze, choć deptała po piętach Campariego.

Cóż, taki już zły los ściga niewiasty. Nawet tam, gdzie im się to słusznie należy, naturalnie tylko na

forum publicznym, nie mogą sobie jeszcze dać rady z tymi mężczyznami.

W ostatnim okrążeniu pani Junek, jadąca jak młody bóg, musi zmieniać aż dwa razy koło i schodzi na piąte miejsce.

Pomiędzy pierwszą a piątą maszyną różnica w czasie, po przejechaniu 540 klm., była zaledwie 9 minut, a pomiędzy pierwszymi trzema — 2 min. 23 sek.!

Rozentuzjazzmowani, pełni wrażeń opuszczaliśmy Cerdę.

Był to najpiękniejszy dzień sportowy w mem życiu.

Nawet o jedzeniu zapomnieliśmy, boć w ciągu całego dnia zjedliśmy tylko po talerzu cudownych poziołek z sokiem pomarańczowym (panie gospodynie

raczą sobie ten przysmak zapamiętać), no i we trójkę wypiliśmy butelkę wina, zagryzając suchą bułką.

Następnego dnia, w drodze do Taorminy, przejechaliśmy znaczną część toru.

Licząc powiązane z sobą w przedziwnych splotach wirażę, nie wiedzieliśmy, co bardziej podziwiać. Talent, odwagę czy siłę moralną i fizyczną tych, co wczoraj wiedli tutaj tę walkę niezapomnianą.

W promieniach zachodzącego słońca, oddaliśmy cześć pamięci sławnego kierowcy, hr. Masetti, który w miejscu, upamiętnionem skromnym pomnikiem, przed dwoma laty zginął podczas zawodów.

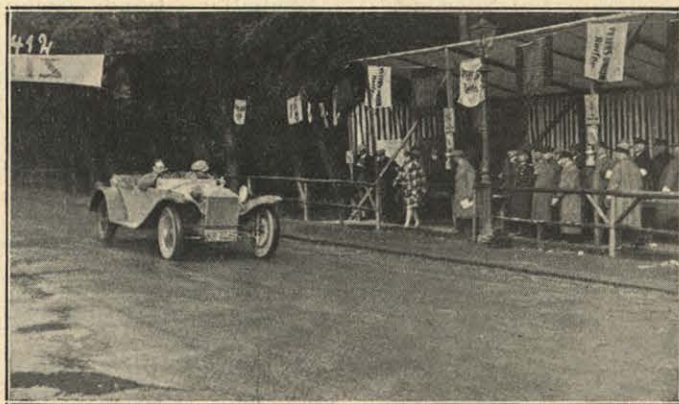
Janusz Regulski.

Automobiliści krakowscy na zawodach w Wiesbaden

ZAWSZE pełen ruchliwości i inicjatywy

Krakowski Klub Automobilowy wysłał czterech swych reprezentantów na międzynarodowe zawody do Wiesbadenu. Zawody te, które odbyły się w połowie maja, składały się ze zjazdu gwiazdzistego, gymkhany, konkursu piękności, wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel i stukilometrowego wyścigu „Rund um die Neroberg“.

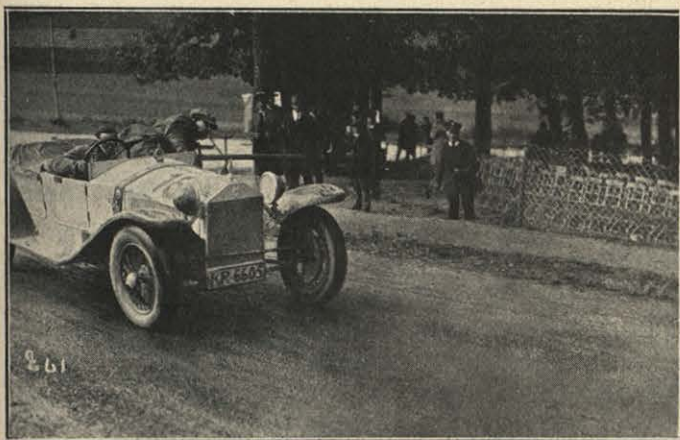
Obsada polska w składzie: Wilhelm Ripper (Lancia), Oborski (Fiat), Lanz (Erskine) i Dygat (Fiat) ukończyła zjazd gwiazdzisty w doskonałej formie. Wszystkie samochody przybyły do celu, klasyfikując się w czołowej grupie maszyn, które przejechały więcej, niż 800 klm. w linii powietrznej, i wszystkie zdobyły wielkie srebrne plakiety. Poza to p. Dygat zdobył jedną z ośmiu nagród honorowych, o które ubiegało się 52 współzawodników, przybyłych do Wiesbadenu.



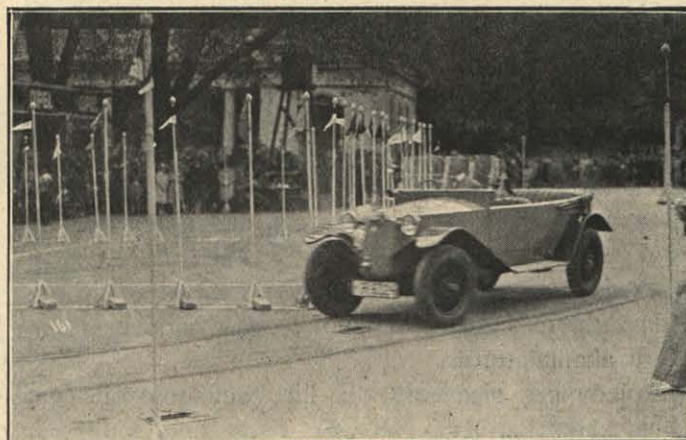
Jan Ripper na sam. Lancia w biegu stukilometrowym.

W niezmiernie trudnej gymkhanie czwarte miejsce zdobył p. Jan Ripper na samochodzie Lancia swego ojca. Później młody jeździec bronił barw polskich w obu wyścigach, gdzie dał się poznać jako pierwszorzędną siłą, wzbudzając ogólny podziw i uznanie swą piękną technicznie i odważną jazdą.

W wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel, rozegranym na dystansie trzech kilometrów, który musiał być przebyty trzykrotnie, zajął Ripper trzecie miejsce w kategorii trzylitrowych wozów sportowych, ulegając tylko dwom, znacznie szybszym od jego seryjnej maszyny, samochodom Austro Daimler. W biegu stukilometrowym uzyskał Ripper czas 1 g. 24 m. 30 sek., zdobywając drugie miejsce w swej kategorii, znowu w walce z Austro Daimlerem, prowadzonym przez tak wybitnego kierowcę, jak Stuck, który miał w tym wyścigu najlepszy czas dnia w klasie samochodów sportowych. Ciekaw-



J. Ripper na sam. Lancia w wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel.



Dygat na samochodzie Tatra w czasie gymkhany.

wym jest przytem fakt, iż znany kierowca von Wentzel Mosau na wielkim Mercedesie z kompresorem miał czas zaledwie o trzy minuty lepszy od naszego dzielnego jeźdźca.

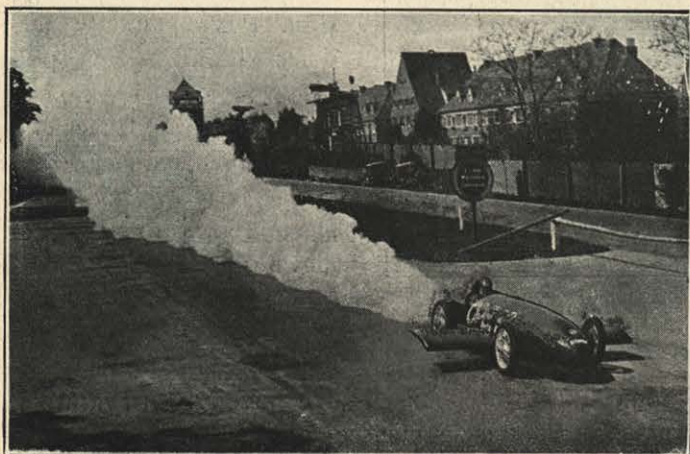
Występ automobilistów polskich w Wiesbaden udało się więc w zupełności. Dzięki zapałowi i staraniom członków Krakowskiego Klubu Automobilowego, polski sport samochodowy dał się poznać na między-

narodowym terenie z jaknajlepszej swej strony. Nawiązany został przytem kontakt z automobilistami zagranicznymi, co się bezwątpienia odbije na powroźdzeniu i rozgłosie naszych imprez sportowych. To też dzielnym Krakowianom należy się jaknajwyższe uznanie od wszystkich polskich automobilistów.

Brawo, Klub Krakowski!

Druga próba samochodu rakietowego

WŚRÓD olbrzymiego zainteresowania odbyła się w dniu 23 maja na berlińskim torze Avus druga z kolei próba pojazdu o popędzie rakietowym. Pierwsza próba, o której pisaliśmy w poprzednim numerze, dała wyniki tak przemawiające, iż firma Opel, która finansuje sensacyjny pomysł inżyniera Maxa Valiera i pyrotechnika Sandera, nie zawahała się przed budową drugiego samochodu rakietowego który właśnie ostatnio wypróbowany został w Berlinie.



Samochód rakietowy Opel podczas jazdy na torze Avus.

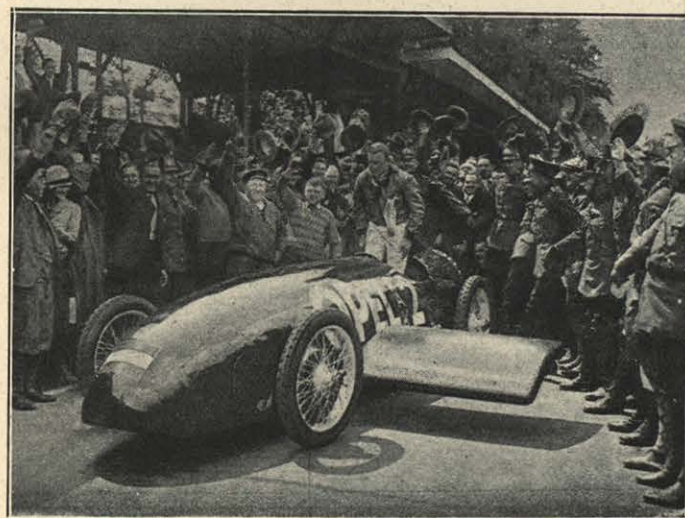
Drugi samochód rakietowy Opel posiada formę, specjalnie opracowaną na podstawie doświadczenia, zdobytego podczas pierwszych prób. Wóz jest bardzo długi i niski; rozstawienie osi wynosi 3 metry, rozstęp kół 1 m. 60. Karoserja została sprofilowaną na wzór bolidów, przeznaczonych do pobijania rekordów szybkości. Po obu stronach karoserji, na wysokości ramy, znajdują się płaszczyzny oporowe, długie na 1 m. i szerokie na 1 m. 50. Płaszczyzny te, wykonane z blachy aluminiowej, mogą być przy pomocy lewarka ustawiane pod różnym kątem. W ten sposób, zależnie od szybkości samochodu można zmniejszać lub zwiększać ciśnienie powietrza, przygniatające do drogi przód maszyny. Jest to bardzo ważne, gdyż w przedniej swej części samochód rakietowy nie posiada żadnych ciężkich organów, za wyjątkiem tylko baterji akumulatorów.

Pojedyńcze siedzenie dla kierowcy położone jest w osi karoserji. Koło sterowe ustawiono pionowo.

Koła druciane typu Rudge Whithworth. Hamulce działają na wszystkie koła. Zawieszenie na resorach pół-eliptycznych. Pneumatyki normalne.

Za siedzeniem dla kierowcy, w dziobie karoserji, znajduje się skrzynka, zawierająca 24 rury, każda o długości 1 metra i średnicy 9 cm. Rury te wystają na zewnątrz z tylnej ściany karoserji. W każdej z rur mieści się 5 kilogramów czarnego prochu. Zapalenie jego uskutecznia się przy pomocy baterji i cewki, umieszczonych pod maską. Prąd włącza kierowca przy pomocy pedału. Czas spalania każdego ładunku wynosi około 4 sekundy. Teoretycznie szybkość wydmuchu gazów spalinowych wynosi 1500 metrów na sekundę, tak, iż impuls reakcji powinien zapewnić samochodowi szybkości wprost fantastyczne.

Podczas prób na torze Avus samochód rakietowy, prowadzony przez Fritza von Opel, osiągnął bez trudu



Drugi samochód rakietowy Opel.

szybkość 230 klm./g. To też już w najbliższym czasie firma Opel zamierza zbudować wóz rakietowy, poruszający się na szynach, na którym pobite zostaną wszystkie światowe rekordy szybkości. Wynalazcy spodziewają się uzyskać szybkość 800 klm./g. Poza tem ma być zbudowany rakietowy motocykl, zdolny rozwinąć szybkość 220 klm./g., na którym podczas jesiennych zawodów we Fryburgu, zaatakowany zostanie światowy rekord szybkości motocyklowej.

**NAJPOTEŹNIEJSZA
FABRYKA SAMOCHODOWA
W EUROPIE**

CITROËN



PRODUKCJA W ROKU 1927: 400 WOZÓW DZIENNIE



JEDEN JEDYNY MODEL B. 14 6/25 HP.

Sp. Akc. André Citroën z kapit. 300.000.000 fr. 143 Quai de Javel, Paryż

GENERALNA REPREZENTACJA

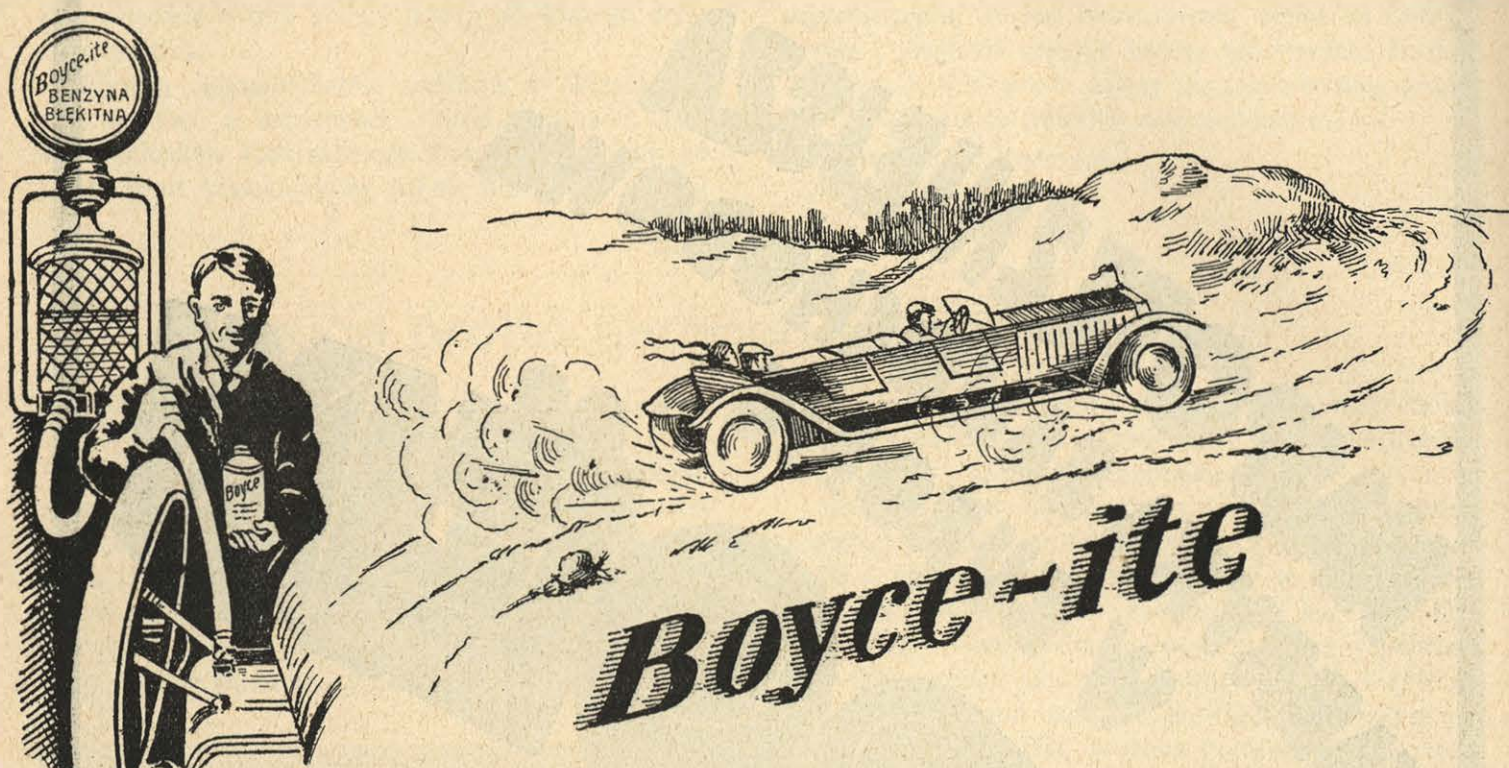
FABRYKI w PARYŻU:
CLICHY, GRENELLE, JAVEL,
LEVALLOIS, ST.-OUEEN, ORAZ
W BRUKSELI, KOLONJI,
LONDYNIE, MEDYOLANIE



WARSZAWA, WIERZBOWA 6

ODDZIAŁY I REPREZENTACJE
POZNAŃ, ŚW. MARCIN № 48
LWÓW, PASAŻ MIKOLASCHA
KRAKÓW, UL. WISLNA № 12
ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA № 175
KATOWICE, POPRZECZNA 8

Automobiliści używajcie



Żądajcie Benzyny Błękitnej ponieważ: 1) usuwa osady koksujące; 2) zapobiega stukaniu motoru; 3) ułatwia ruszanie z miejsca; 4) daje lepszy czas kilometrowy; 5) czyści samoczynnie świece, wentyle i motor. **BOYCE-ITE powiększa siłę motoru; BOYCE-ITE czyści motor i oszczędza benzyny; BOYCE-ITE zmniejsza koszt utrzymania motoru.**

Wyłączne zastępstwo na Polskę: Fabryka Olejów i Tłuszczów Technicznych „TARGÓWEK” Warszawa, Leszno 8, Telefon 172-11, 239-67
Zastępstwa rejonowe: **Poznań:** Hurtownia olejów skalnych, L. Ruciński i St. Jankowski, Al. Marcinkowskiego 7; **Lwów:** „Automobile” S-ka z ogr. odp. Pasaż Mikolascha. **Gdańsk:** „Baltoil” Mineralöl u. Betriebsstoff A. G. Schichaugasse 11; **Katowice:** H. Schwidewski, Szosa Wełnowska etc.

PODRĘCZNIKI

NAGRODY
PILNOŚCI

BIBLIOTEKI

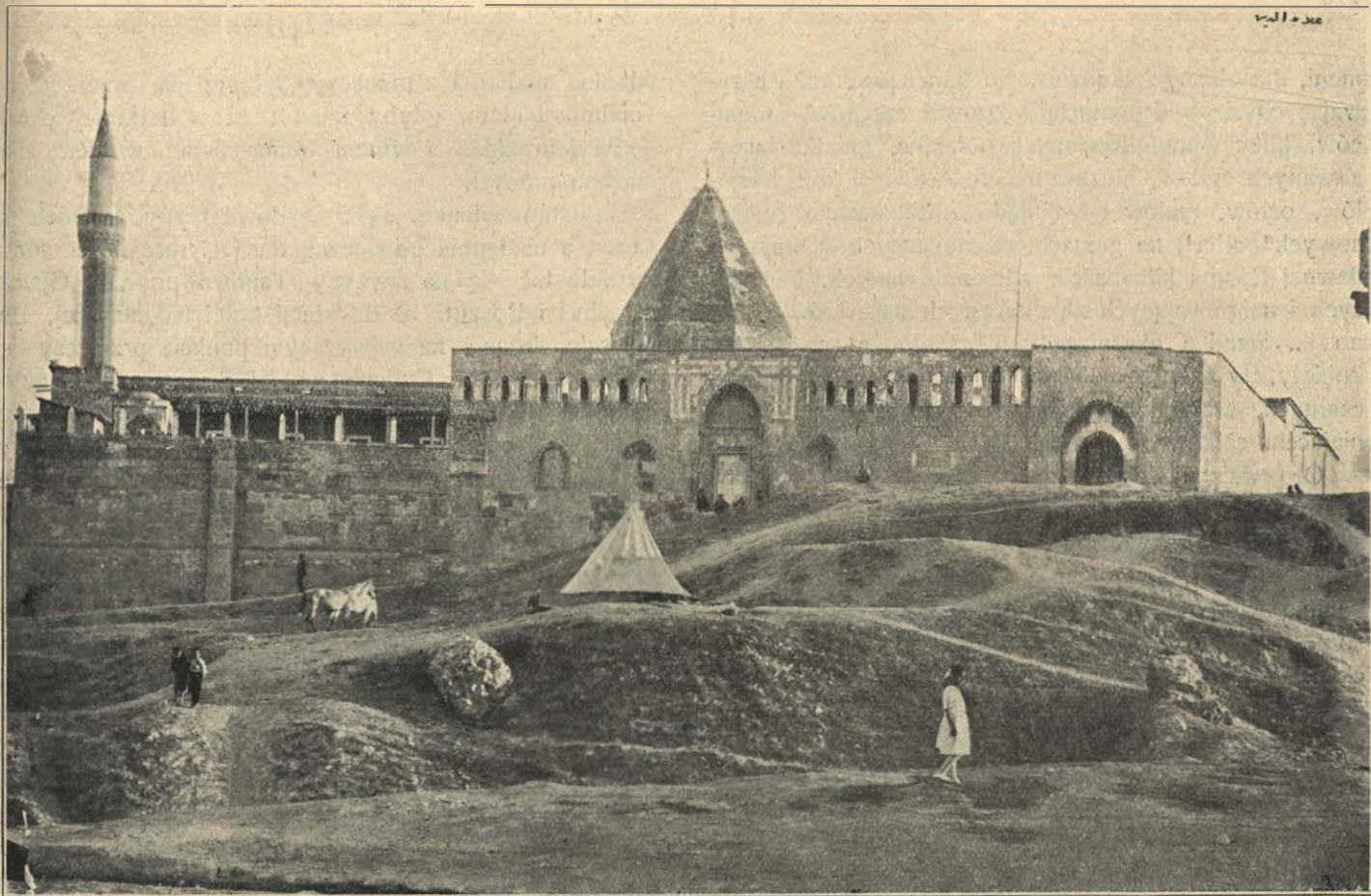


M. ARCT

ZAKŁADY WYDAWNICZE, SP. AKC.
KSIĘGARNIA I SKŁAD NUT
WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 35
P. K. O. 196.

POWIEŚCI HISTORYCZNE J. I. KRASZEWSKIEGO w 80 tomach po 80 gr. tom.
ZUCHWAŁY LOT: Powieść sensacyjno lotnicza w 40 zeszytach dla młodzieży po 50 gr.
MOJE PISEMKO: Tygodnik obrazkowy dla dzieci zł. 3.50 kwartalnie wraz z przesyłką.
SŁOWNIKI: Ortograficzny, Frazeologiczny, 31.000 wyrazów obcych, Skrótów i inne.

WSZELKIE KSIĄŻKI O AUTOMOBILIŹMIE



Jedna z najstarszych arabskich świątyń w Turcji, meczet Ala-eddina.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

Na przełęczy Taurusu

TRENING POMYSŁU LITERACKIEGO NA TLE WRAŻEŃ Z PODRÓŻY NA WSCHÓD

NIEWĄTPLIWIE należy to do wyjątków, jeżeli ktoś odbywa podróż bez wyraźnego celu, a więc wprost tylko na to, aby się przewietrzyć. Zwykle jeden jedzie po to, aby coś stracić, inny, żeby zarobić. Istnieje jednak i kategoria takich, którzy jadą szukać guza, przeżywać jakieś niezwykle awantury, chociaż — prawdę rzekłszy, dzisiaj w wieku cywilizacji nawet u hotentotów niezmiernie o to trudno, o ile nie wpada się w konflikt z... kodeksem karnym.

Pozatem można w podróży wykoleić się i dostać odszkodowanie 100,000 rs., jak Reymont, spaść z aeroplanu i otrzymać epitet... warjata, połamąć sobie nogi i ręce podczas wycieczki automobilowej i zdobyć rekord, można wreszcie zatonać wraz z Titanikiem i przedostać się nawet do prasy sensacyjnej, w towarzystwie amerykańskiego milionera. Wszystko to pojętne, byleby nie naraz. Oto dlaczego ludzie odbywają tak częste podróże i oto dlaczego podróże te należy z reguły nazywać celowymi.

Ja pojechałem na Wschód tym razem po... kobiecie! No, nie — taką do powieści. Pojechałem po tło do tematu, który w zasadniczych swych linjach był się już narodził na niwie ojczystej.

Nic też dziwnego, że starałem się wszędzie po dro-

dze szukać tła jaknajbarwniejszego, tła, umożliwiającego przygodę i, że tak powiem, lażłem wszędzie tam, gdzie nie tylko można było guza szukać, ale gdzie guzy wprost czekały.

Przechodzę do opisanie momentu, w którym miałem opracować „uratowanie“ i ponowne „porwanie“ głównej bohaterki mojej powieści — niejkiej Dżelalet.

Dla ścisłości dodaję: powieść ma się nazywać: „Biała mniszka“ Dżelalet, którą postaramy się wyciosać z przyrody — jest ową mniszką.

Znalazłem się w Adanie, mieście wilajetowym Cylicji, leżącym na południu Małej Azji, nieopodal wybrzeża Morza Śródziemnego. Miasto samo przez się, zarówno jak i wiele innych miast tureckich, nie przedstawiało wartości ani wybitnie romantycznych, ani artystycznych, a co najmniej już warunków dla turystyki automobilowej. Szare, przyziemne, rozwalające się budowle, burzone przez zreformowany zarząd miasta uliczki wąskie i niechlujne, kilkanaście przeciętnych meczetów, bazar kryty zbutwiałymi workami od kukurydzy i zardzewiałą blachą z puszek od konserw, sady oliwkowe i pomarańczowe, dworzec na drodze bagdadzkiej, starożytny konak z czasów panowania seldżuków, no i turcy, arabi, fellachowie, kurdy, turk-

meni, dla okraszenia kilkunastu francuzów, kilku ukrywających się pod postacią węgry i czechów — niemców, kilku wynarodowionych polaków, garstka kurtyzowanych żydów, niezliczona ilość owiec, kóz, bawołów, osłów, mułów i wielbłądów, kilkanaście „luksusowych“ arba¹⁾ na gumach, pochodzących z licytacji dawnej Rosji i kilkanaście zdemontowanych, klekocących i naigrawających się z naiwnych pasażerów — aut, no i... zrzadka ukazujące się kobiety, a może i nie kobiety, tylko podobne do nich kukły w czarczafach czarnych, szarych i niebieskich, oraz w pecze, zasłaniającem całkowicie twarze.

Oto wszystko, oprócz zepsutych przeważnie konserw greckich i włoskich w magazynach, jaj na śniadanie, obiad i kolację, aloesów w doniczkach na dachach, mówiącego po francusku wali'ego²⁾ i dwóch redakcji dzienników, którymi mogłaby się nawet poszczycić nie jedna... Warszawa. A w tym wszystkim serce, poczciwe, naiwne serce autochtona, przesiąkniętego potem, czosnkiem i własną żoną, która żyje tylko drugim przykazaniem dekalogu i w tym celu czeka na możliwie szybkie wprowadzenie reformy rodzinnej.

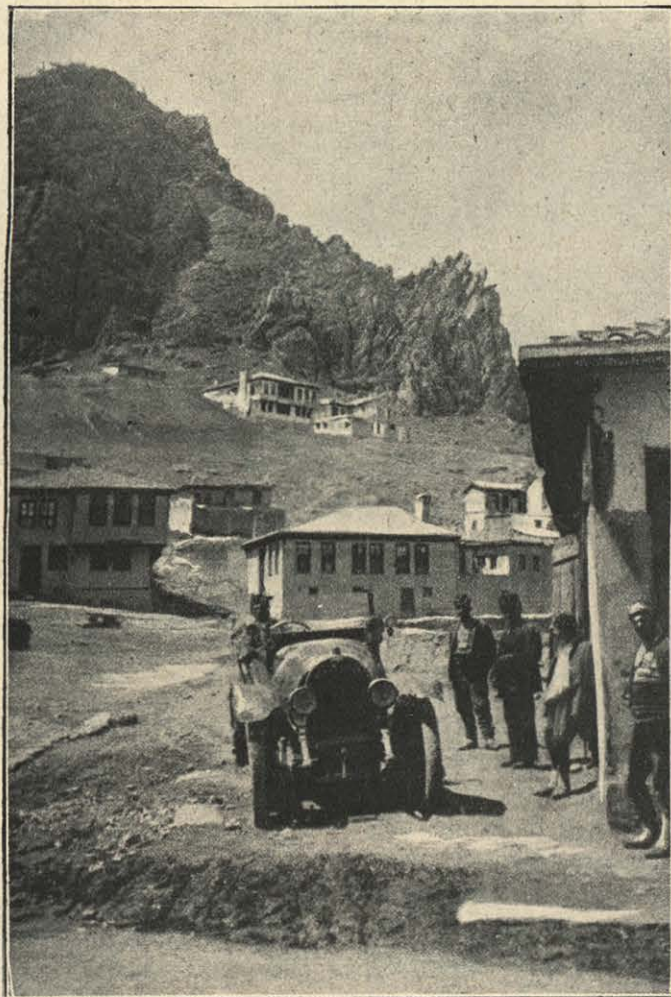
Przyznacie, Czytelnicy, że to niewiele, choć wszystko to, razem wzięwszy, podmalowane egzotykiem, któremu barw dodaje kilkadziesiąt kiwających się ponad płaskimi dachami miasta, a zakurzonych niemilosiernie palm daktylowych, trochę agaw, wiele drzew figowych i oliwkowych, jeszcze więcej pomarańczowych, a po za miastem rozległe plantacje bawełny.

I w tych skromnych, nieomal rodzinnych warunkach ja szukałem przygody, przytem przygody niezwykłej! Włóczyłem się więc nocą podczas ramazanu³⁾, zaglądałem do palarni opjum, próbowałem nargilli i gęstej jak smoła czarnej kawy, cztery razy zmieniałem „hotel“ i w każdym zastawałem tylko mężczyzn, usiłowałem się zakochać w żonie mego przewodnika, która w rezultacie, po zdjęciu pecze⁴⁾, okazała się zbyt dojrzałą węgierką; ba — marzyłem nawet o tem, żeby

dostać malarji i z rozpaczy byłbym już przeszedł na mahometanizm, gdyby nie to, że w ostatniej chwili odkryłem skład z winem francuskim i w niem znalazłem pomysł.

Postanowiłem wybrać się do Mersyny, zawrócić na Tars, a następnie odwieczną trasą Cyrusa i Xenofonta przedostać się na wyżyny Taurusa poprzez Gjulek, Boghas i Bosanti aż do stacji kolei bagdadzkiej, Ulu Kyszla, leżącej na najwyższym punkcie przełęczy imponujących gór Cylicyjskich. I wszystko to — automobilem! Ideja dosyć ciężka do urzeczywistnienia wyprzedziła z mej głowy poprzednie niezdrowe pomysły.

Wczesnym rankiem, kiedy słońce jeszcze nie bardzo prażyło, stanęło przed Murade Palace Hotelem (Allahul ukarż właściciela, że tak śmiało tę budę nazwać), monstrum, zwane tu powszechnie dotąd autem dla braku innych o tej nazwie wozów, poruszających się bez pomocy koni, z którymi można byłoby to monstrum porównać i zdegradować je do roli zabytków muzealnych. „Auto“ owe było już w tym czasie bezpłciowe, czyli, wyrażając się popularnie — bezfirmowe. Zapewne zmontowała je kiedyś jakaś fabryka samochodowa, ale przeszło ono już przez tak wielką ilość domorosłych warsztatów ślusarskich i kowalskich najniższego gatunku tureckiego, które na tym obiekcie uczyły się poznawać, co to jest auto, nie dając mu w zamian nic, oprócz swoich kowalskich intencji — że straciło już całkowicie wygląd jakiegś



Ostatni postój na przedgórzach Taurusu.

przynależności, wynarodowiło się, wyfirmiło się, wynucilo się i spadło do rzędu dobrze znanych i jeszcze lepiej słyszanych autochtonów adańskich.

Zamknąłem oczy. Siedliśmy. Jęknęło, chociaż nie wiedziało jeszcze, jaka droga je czeka. Przez dobre dziesięć minut szofer-turek w pocie czoła kręcił korbą, wskakiwał chytrze do środka, wyskakiwał, kłął, modlił się, wzywał Allaha i jego proroka, Mahometa, licząc na to, że ten zna przecież to auto, z jego czasów pochodzące, wreszcie splunął i... ruszył. Nie wierzyłem jeszcze, ale pierwsza potężna dziura w ulicy, złośliwy resor i stercząca w ceratowej poduszce sprężyna przekonały mnie, że jedziemy nie na żarty.

Tymczasem ruszyło za nami i południowe słońce, które, spiesząc się, nie przestało nas przypiekać, i roz-

¹⁾ Dorozka. ²⁾ Gubernator.

³⁾ Wielki post przed świętem Bajram. ⁴⁾ Kobięca zasłona na twarz, którą w Turcji noszą nawet i nie mużulmanki.

grzewać coraz dotkliwiej warstwy kurzu na naszych plecach.

Przygoda zapowiadała się nieźle. Auto, zgrzytając całkowitym zapasem swego metalu, pędziło z niewiarogodną szybkością dwudziestu kilometrów na godzinę, humory nasze były pod psem, po drodze w niewiadomy nam bliżej sposób, a najwyraźniej przez dziurę pod siedzeniem wypęły trzy pieczone kury, chleb, duziko¹⁾ i zapas czosnku dla szofera; przejechaliśmy psa, który wstał zaraz i w arogancki sposób nam nawymyślał, że nie umiemy tego uczynić po europejsku, wpadliśmy na pół metra w jakieś bajorko wsi przydrożnej, omijając bawiące się na drodze nagie turczęta i po kilku zakrętach stanęliśmy naraz przed stromym traktem, na którym przecież ani Semiramida, ani Xenofont wraz z Darjuszem nie doznali takiej niespodzianki, choć jechali niewątpliwie tylko na wielbłądach, a może nawet na osłach.

Szofer obrócił się ku nam z szelmowskim uśmiechem. Zrozumieliśmy, że to kosztuje pierwszego funta bakczisza²⁾. Po otrzymaniu go, szofer zaczął zmieniać biegi, cofać się, zaglądać do motoru, poprawiać coś w nim, łączyć sznurkiem i drutem, wreszcie siadł, zamknął drzwiczki... zatrąbił przeraźliwie.

Spojrzelśmy ze zdziwieniem po sobie. Tymczasem auto ruszyło i znów się ukazało tym razem trjufujące oblicze naszego Izmajła. Najoczywiej jechaliśmy i to pod górę i to — stromą i to — dziesięć kilometrów na godzinę.

Bywa tak czasem z osłem, ale żeby naraz z autem?... Widocznie auto w tym kraju zautochtonizowało się i nabrało miejscowych narowów.

Tak więc auto nasze wspinało się już na Taurus... No, nie tak jeszcze zaraz, we wszelkim razie miało najlepsze intencje, a szofer też, o ile i nasze... funty. Zaczynałem wierzyć, że cel podróży zostanie osiągnięty, żal mi tylko było pieczonych kur, choć za to cieszyłem się z utraty czosnku, który zatruwał mi od chwili wyjazdu powietrze.

Mijaliśmy rzucone wśród skał przy trakcie płaskodache wsie tureckie, lepione z gliny i tłuczonego kamienia, mijaliśmy przydrożne kawiarnie, zajazdy — Kawak-han, Jeni-han, Mesar Oluk-han, żegnając się stopniowo nie tylko z jakimkolwiek ożywieniem gór, ale

i z roślinnością. Na wysokości 1200 metrów spotykamy już tylko mizerne lasy sosnowe i przedzierające się przez nie strome ściany skał, z których np. Giulek Kale Dag malowniczo wznosi się ponad ruinami starożytnej fortecy arabskiej Assa Kaliba.

I kiedy pomyśli się, że tędy przechodziły w zamierzonych czasach zbrojne hufce Semiramidy, Xerxesa, Darjusza, Cyrusa, Aleksandra Wielkiego, Hasun-al-Raszida, Gotfrieda de Bouillon i wielu innych wodzów, znanych... z podręczników historii, kiedy się pomyśli o tych pochodach i porówna się je z naszą przeprawą tem starożytnym autem — budzić się zaczyna w człowieku łechtliwy nastrój tajemniczej łączności z pokutującą tu epoką.

Spierzające się góry już walą się na nas. Coraz mocniej zwierają się ściany kotliny, w której rzeki Bosanti-Su i Tarbas Czai, ujawszy się pod ramiona, wyprawiają dzikie harce i, niby swawolne dziewczęta,

skaczą poprzez wyszlizgane głazy, przesadzają wodospadami większe skały, walczą ze stromymi ścianami brzegów, rwą się w szaleństwie naprzód i zbierają w siebie po drodze srebrne wstążki strumyków. Szmer cichy, to znów zgietkliwy alarm tych spotkań robawionych potoków wypełniają zamkniętą kilkusetmetrowymi



Doroczna powódź w Adanie na południu Turcji.

ścianami przestrzeń wąwozu. Spieszą junackie wody po pochyłościach, skarpach, wytryskają naraz ze szczelin skalnych, z załamań i spadają na łeb, na szyję, niosąc plotki o starych, brodatych górach, gdzie więzione były w postaci śniegu przez długie miesiące. Spieszą w dół ciekawe opowieści z nieznanego świata, bo słońce, rozwiązując je dzisiaj z uścisku wielkorządcy białych szczytów — mrozu, cichą pieśczętą gorącego pocałunku podnieciło ich śpiące jeszcze w dziewictwie namiętności i chłopięcą chęć swawoli. Więc biegną żądz pełne młodych i oplatają wszystko po drodze uściskiem białych ramion i rozszalałe wpadają w wartki nurt rzeki, podniecają ją swoją młodzięcością i nurzają się białością grzyw swoich w jej seledynowem, prężąc się ponad głazami łonie.

Tuż obok tych rozigranych wód biegnie trakt — droga 2 — 3 metrowej szerokości. Chwilami urywa się naraz pod groźnie sterczącą kilkusetmetrową ścianą; wtedy zniemacka wyrasta łukowy mostek kamienny i przerzuca ją pod przeciwległą ścianę za rzeczkę. I tak bez odpoczynku rzeka walczy ze skałami i na-

¹⁾ Wódka turecka. ²⁾ Napiwek.

pastującą ją drogą, a droga nieustępliwie idzie, przedreptując z boku na bok kotliny, czepia się pochyłości, niby ptak zmęczony, zganiany — skrzydłami i szponami czepia się stromej i ponurej opoki granitowej.

Zdawało nam się już chwilami, że drogi dalej nie ma, że zginie wreszcie rzeka pod naporem pnących się w niebotyczne dale bloków, że przepaściste, milczące podziemie pochłonie lada chwila niesforne objawy dokuczliwego życia. Wtedy rzeka znajdowała przepaście pod zagapioną skałą, a droga, niby wąż kąśliwy, wgryzała się w jej wnętrze i ciemniejsza luka przesywała je na wylot.

Ale oto naraz głazy, powstałe z wybuchów wulkanicznych, jakby się zmówiły i skoczyły wszystkie razem naprzód, zwały się, żeś ręką mógł sięgnąć od jednego ku drugiemu — tuż przed nimi urywała się rzeka i... droga.

Niepodobieństwem było jechać dalej. Dziw, żeśmy dotarli aż tutaj, ryzykując każdej chwili to ześlizgnięcie się w głąb wąwozu, to uderzenie o wiszące nieraz bardzo nisko ponad drogą skalne guzy. Wysiadaliśmy niejednokrotnie z auta, byleby je przepchnąć tylko dalej i dalej ku mniej stromej i mniej niebezpiecznej pochyłości. Zsuwaliśmy się na hamulcach pokręconą serpentyną, znajdowaliśmy się każdej nieomal chwili na włos od katastrofy i, nie wiem, czemu to przypisać, żeśmy nie połamali dotąd jeszcze resorów i nie rozbili do reszty naszego gruchota, wpadając w doły i skacząc po zasypujących ten mizerny skrawek drogi zwietrzałych głazach. Trzeba było niezmiernie trzeźwej ręki szofera, trzeba było wielkiej ofiarności z jego strony i niepospolitej wprawy w podobnym lawirowaniu, żeby nie zakląć i nie zawrócić. Tak, nie zawrócić... To nas może jeszcze ratowało, bo, istotnie, o zawróceniu nie mogło być nawet mowy. Jakże miał zawrócić nasz niepospolity szofer, kiedy szerokości drogi zaledwie mu starczało dla rozpięcia kół. Trzeba było jechać naprzód, albo cofać się w tył. Z dwojga złego to pierwsze było jeszcze mniej ryzykowne.

Tym razem jednak już i naprzód nie można było jechać. Jak mówiłem, jaka taka droga urywała się, a wspinając się pod kątem 45 stopni w górę, przechodziła w jakąś dostępną tylko dla kozy górskiej ścieżkę.

Wysiedliśmy. Pod skalną ścianą w mroku kotłowała się głąb żywołu. Woda z grzotem spadała z granitowego wnętrza z wysokości kilkudziesięciu metrów. Ponad nami, hen wysoko, pomiędzy ośnieżonymi czubami granitowych kolosów wyrastało sta-

lową smugą przerażone, uciekające chmurami niebo. Nie mieliśmy wiele czasu na zastanawianie się. Trzeba było auto odwrócić na tylnych kołach, przednie unosząc ponad pochyłą ścianą wąwozu i wracać. Ale w tym celu należało szukać do pomocy ludzi.

Gdzieś wysoko usłyszeliśmy naraz głuchy turkot toczących się wagonów. Ponad nami znajdował się tor drogi żelaznej, łączącej Konstantynopol z Bagdadem.

Zmrok zapadał szybko. Zaledwie słońce usunęło się kędyś pomiędzy szczyty, a już dzień z paniczną szybkością jał opuszczać przestrzeń, zawartą w rozpadlinie, ustępując miejsca czarnym woalom, podnoszącym się z niezgłębionych czeluści górskich.

Auto pozostawiliśmy więc na opatrności losu, który nie groził mu niczem, bo można było gwarantować za to, że w nocy nie przejedzie tędy żywy duch. Nad ranem zaś mieliśmy zdążyć mu z pomocą.

Zaledwie zdążyliśmy się wdrapać pieszo na plant kolejowy, a ciemności obszyły już nawet najbliższe kontury skał w nieprzenikalne zasłony. Do stacji Ulu Kyszle, położonej na najwyższym punkcie przełęcz, mieliśmy zapewne jeszcze 7 — 8 kilometrów. Oczywiście, przestrzeń tę mogliśmy przejść tylko plantem kolejowym, aby nie zabłąkać się i nie zmarznąć w górach. Leżało przed nami na tej przestrzeni zapewne jeszcze kilkanaście tuneli z ogólnej ilości siedemdziesięciu, przecinających Tau-

rus pomiędzy stacjami Bosanti a Dorak. Kilka z nich sięgało długości do 3500 metrów. Inaczej mówiąc, prawie całą przestrzeń mieliśmy przebyć tunelem. Ze względu na łatwość zaziębienia się w górach, spacer takim korytarzem, oczywiście, był dobrze pomyślany, ale zajęć tu jednak mogły inne, mniej ponętne okoliczności...

Przygoda zaczęła zbliżać się szybko wraz z nocą i nowymi warunkami naszej wycieczki. I słuszne. Powieściowe przygody najchętniej bowiem odbywają się nocą, czyli w czasie, kiedy czytelnik nie jest w stanie skontrolować ich konieczności logicznej, w czasie, kiedy zarówno autor, jak i jego bohaterowie, poddają się wrażeniu otaczających ich wszystkich niesamowitościom terenu, ciszy i ciemności.

Szliśmy tedy powoli, ostrożnie. Z obu bowiem stron plantu majaczyły albo poszarpane wybuchowemi materiałami ściany skał, albo naraz otwierały się przepaście i kotliny, wypełnione tajemniczym mamrotem rozpędzonych potoków.

Kiedy wchodziliśmy w pierwszy tunel, którego końca nie było przecież widać, mój towarzysz podróży



Palacze margilli na bazarze w Mersynie.

Karoserie

F. BERCHOLC

W A R S Z A W A

Wspólna 46 (róg Marszałkowskiej). Tel. 211-13

Ciężarowe, Furgony
Reklamowe i Autobusy

W Y K O N Y W A

Na podwoziach
do wszystkich typów
- - - samochodów - - -

zagadnął mnie głosem opanowanym i jakby nie z jego gardła wychodzącym:

— A co, jeżeli w tej chwili z przeciwległej strony wpadnie pociąg?

— Wszak przed godziną przeszedł — starałem się uspokoić jego i siebie samego. — A wiadomo nam, że tylko raz na dzień idzie tędy pociąg z Konstantynopola.

— Tak, nie wiemy jednak, który z dwóch mijających się na tej linii pociągów przeszedł — replikował jeszcze ciszej mój towarzysz.

— Napewno ten, któregośmy się obawiali — odparłem spokojnie i uprzytomniłem sobie natychmiast, że nie wiem, którego należało się więcej obawiać. To mniemanie moje podzielił i mój towarzysz, kiedy westchnął rezygnacyjnie:

— Ha, trudno, obadwa przecież jednakowo są dla nas niebezpieczne.

— Ponieważ jednak jeden już przeszedł, szanse naszego bezpieczeństwa zwiększyły się o 50% — odparłem z dodającym otuchy przekonaniem.

Towarzysz mój wrzucił ramionami i zniknął w ciemności tunelu. Przez chwilę stałem jeszcze i nasłuchiwałem. Wokoło panowała niepokojąca cisza. Wyobraźnia moja zaczynała pracować. Mój niewidoczny towarzysz zdawał mi się teraz być bohaterem mojej powieści, szlachetną postacią, która uratowała z rąk dzikich barbarzyńców Wschodu piękną Dżelalet. A Dżelalet?

W pewnej chwili odniosłem wrażenie, że znajduję się pomiędzy nami, że oto słyszę jej lekkie kroki. Rzeczywiście, nie widziałem nic, zatem supozycja taka co do obecności bohaterki wśród nas mogła się nasunąć łatwo, a to tembardziej, że przeczulony już słuch chwycił skwapliwie głucho dudniące w tunelu stąpania, nie mogąc ich już odróżnić od echa.

Pod takim wrażeniem przeszliśmy już kilka tych potwornych luk, wyrąbanych u podnóża kilkusetmetrowych głazów. Było tak ciemno, że o wylotach tunelów zawiadamięło nas tylko echo, które przy wyjściach wrywało się, jak szalone w kotłinę i objęło się bezradnie o pnące się ku niebu ściany skał. Cza-

sami kotliny te o tak nieznacznej były średnicy, że szarzały kilku zaledwie gwiazdami gdzieś w nieskończoności. Nowe pieczary pochłaniały nas znów i znów. Staraliśmy się przed każdym wejściem zawsze na chwilę przystanąć. Wtedy mój towarzysz przykładając ucho do szosy lub żelaznych podkładów i nasłuchiwał, czy nie pędzi pociąg. Zdawało się, żeśmy szli tak bez końca. Rozmyślałem teoretycznie o wartościach Dżelalet. Nie mówiła — była zatem bohaterska i skromna. Napewno była nie mniej zmęczona, niż my. Mój towarzysz powinien ją być podtrzymywać. Może szepotali? W wyobraźni mojej układała się romantyczna ich rozmowa. Groził im obojgu pościg. Usiłowali się przedostać ze Wschodu, gdzie kobieta nie przestała być niewolnicą — na Zachód, gdzie czekała ją wolność. Każdy ich krok w tym kierunku wypełniał ich nadzieją, zwierzał ich ramiona nawet wtedy, kiedy lęk niebezpieczeństwa zamykał im usta do rozkosznych zwierzeń. Twarz Dżelalet przykryta peczem nie znana była nikomu po za nim. Musiało to być oblicze tajemniczego Wschodu, oblicze haremowe w rozkwicie pierwszych wiosen dojrzałości.

Urok bohaterski rósł. Obraz jej rysował się coraz wyraźniej.

Jakoż weszliśmy w tunel, może ostatni już... Szliśmy nim długo już, może kwadrans, może pół godziny... Był to zapewne tunel, odległy zaledwie o jakieś 3 — 4 kilometry od stacji Ulu Kysle — tunel o długości 3000 metrów. Powoli zrazu, potem coraz natarczywiej poczęło nas ogarniać jakieś dławiące uczucie, które, niby zaraźliwa choroba w postaci niedostrzegalnego jeszcze prawie dreszczu szło przez nasze ciała.

A ciała tych znajdowało się teraz w tunelu... cztery. Ja, mój towarzysz, szofer i... Dżelalet! Tak — i Dżelalet! (tak silną potrafi być w chwilach napięcia autosuggestja). Byliśmy skuci w jedno niesamowitego oczekiwania na coś, co jak cierń dokuczliwie poczynęło wpijać się w mózgi i stalową klamrą ścisnąć serca.

Był to lęk, potem — trwoga i wreszcie trzęsące już wyraźnie ciałami — strach i przerażenie. Jęk roz-



Magazyn Wykwintnej Galanterji W. GOLIŃSKA

Warszawa, Plac Teatralny pod Filarami

Telefon Nr. 107-63

Poleca wielki wybór wytwornych nowości
po cenach konkurencyjnych

paczy i gniotące uczucie zamkniętej przestrzeni, wysięk nerwów nad opanowaniem zamroczającego szалу, ostatni nakaz woli, dawany mięśniom, które cierpły, truchlały, odmawiały już posłuszeństwa — wszystko to mobilizował instynkt samozachowawczy, a w uszach szumiało jedno potworne słowo: koniec! koniec!

Biegliśmy już, potykając się. I każde z nas bało zapytać się drugiego, czemu biegnie. I, o rozpaczyl! — zdawało się nam, że stoimy na miejscu...

A za nami już szło to coś straszne, nieuniknione. Biegłol!

Wnętrzem tunelu naraz wstrząsnął ryk długotrwały, mrozący resztki krwi niezastygłej jeszcze z przerażenia. Hałas, trzask, łomot wypełniły dygoczącą naszym spazmem przestrzeń i cisnęły istnienia nasze w szal panicznej ucieczki.

Za nami w tunelu pędził pociąg — nic nie wiedzący o naszej obecności, a rozwścieczony, zdyszany zwierz-automat o gorącym oddechu i żarem nalanych ślepiach. Pędził na nas. Z obu stron poszarpanych ścian tunelu było zaledwie tyle miejsca, że starczyło na wąskie żłoby do odpływu ściekającej obficie ze skalnych żył wody. Szyny świeciły się już przed nami...

Wtedy usłyszałem tuż obok mnie spazm krzyku i w tejże chwili z wyobraźni mej wydarł się obraz Dżelalet. Byłem pewien, że jest tutaj, że to jej krzyk.

Nie wiem, jak szarpnął mnie ktoś i wciągnął za sobą w niszę, gdzie zostały jeszcze porzucone sprzęty dokonywanej w tunelu pracy... Zaledwie oparliśmy się o jej wnętrze, a smuga ognia zionęła w nas razem z żarem pieca i warem pary.

Leciały oświetlone okna... Gwizd maszyny rozległ się daleko i natychmiast szarpnął sklepieniem tuż nad naszymi głowami i spadał i podnosił się i tłukł się w nieskończoność.

Nagle z jednego okna spojrzała ku nam twarz dzika, o oczach nawskroś przeszywających, nieustępliwych, a ujrawszy coś, czy kogoś w mroku tunelu, drgnęła, cofnęła się i zda-

wało mi się, że brunatna ręka w wagonie wyciągnęła się do sygnału alarmowego...

— Prześladowca Dżelalet! — prześwidrowała mnie myśl dławiąca.

I znów usłyszałem krzyk trwogi — nie wiem, czy mój jakiś wewnętrzny, czy też tuż obok. Czym się obejrzał i w jaką stronę — nie wiem. Dostyc, że w tejże chwili zobaczyłem drugą twarz — twarz o cudnych rysach wschodniej kobiety. Schwyciły mnie szeroko rozwarte, czarno ocienione oczy i rozchyliły się zlekka cierpieniem usta. W uszach dudnił łomot oddalających się kół.

— Przeleciał — usłyszałem obok siebie głos mego przyjaciela. — Teraz nie mamy się już czego spieszyć. Zdamy. Ale gdyby nie ta nisza po drodze...

— Gdyby nie Dżelalet, która nas ostrzegła i w nią wciągnęła! — chciałem zaprotestować i zdziwiłem się, że to powiedziałem ja, a nie mój towarzysz.

Po chwili jednak, wychodząc już z tunelu, nieomal tuż przed stacją górską Ulu Kyszle, uśmiechałem się, medytując nad podnietami, które z wyobraźni potrafią w pewnej chwili wykrzesać obrazy, jakoby rzeczywiście istniejące.

Było nas już tylko trzech. Ale scena powieściowa z Dżelalet była już zrobiona.

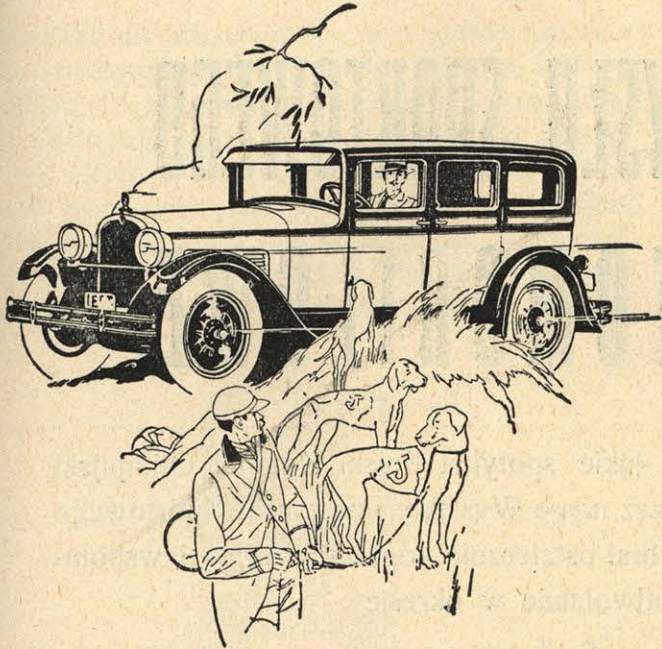
Po rozgrzaniu zmarzniętych członków gorącą, przydymioną herbatą z mangału, zanotowałem przygodę wraz z towarzyszącymi jej wrażeniami i z adnotacją: „Biała Mniszka — powieść“ schowałem do portfela, aby fragment ten wydobyć kiedyś w odpowiedniej chwili.

Noc przespaliśmy, szczękając zębami. O świcie wyruszyliśmy z ludźmi, aby zawrócić auto i po dwugodzinnej jeździe w dół, nieomal bez benzyny, stanę-

liśmy na ciepłej plaży w Mersynie, gdzieśmy zażyli rozkosznej kąpieli morskiej, pełną piersią wchłaniając sło neczną rzeczywistość Śródziemnego morza.

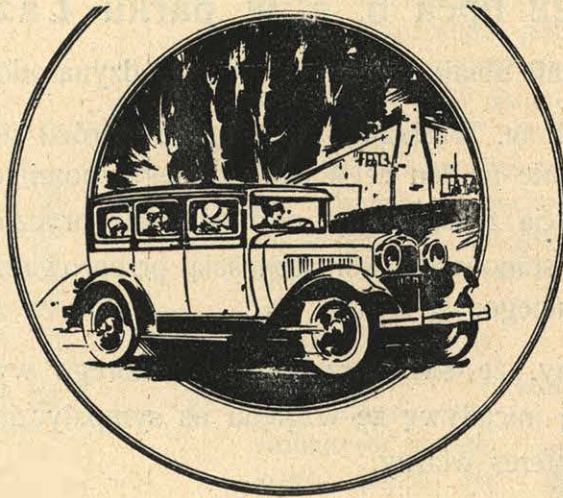
A „Biała Mniszka“? Ukaże się na jesieni.



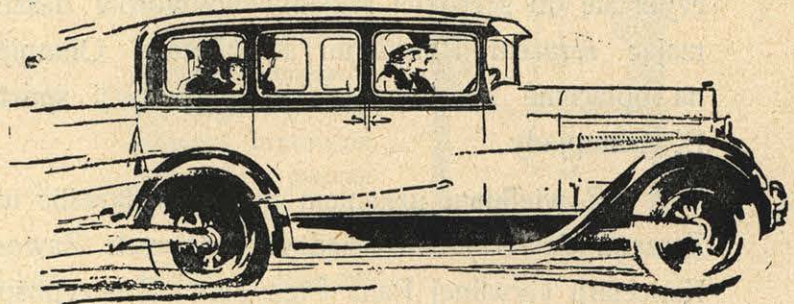


„Senior“ — 6 cylindrów,
hamulce hydrauliczne na 4 koła,
najwytworniejszy
Sedan 4 — 5 osobowy,
Coupe i Cabriolet 4-osobowy.

„Victory“ — 6 cylindrów,
hamulce hydrauliczne na 4 koła,
luksusowy
Sedan 4 — 5 osobowy,
Brougham 4-osobowy
Coupe 4-osobowy
i Torpeda.



„Standard Six“ — Praktyczne
Sedany 4—5 osobowe, Coupe Cabrio-
let 4-osob.: 6 cylindrów, hamulce na 4 koła,
karoserje o estetycznych linjach.



„VARSOVIE AUTOMOBILE“
WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6
tel. 237-22 i 236-64

„AUTO-PRZYBORY“ s. ŻMIGROD
KATOWICE, MŁYŃSKA 1
tel. 3

Przedstawicielstwo Samochodów

DODGE BROTHERS

M
O
D
E
L
E
1
9
2
8
r.

WYSTAWA PRZEMYSŁU SPORTOWEGO i TARGI AUTOMOBILOWE

Pomimo całego szeregu trudności, jakie spotykał Polski Komitet Olimpijski na drodze do zrealizowania zamierzonej przez niego Wystawy Przemysłu Sportowego i Targów Automobilowych, zamiar ten przybrał ostatecznie konkretną formę i wspomniana Wystawa oraz Targi odbędą się nieodwołalnie w okresie

od 7 — 22 lipca b. r. w parku Łazienkowskim

w obrębie i na terenie Stadjonu Towarzystwa Międzynarodowych Konkursów Konnych.

Magistrat st. m. Warszawy, do którego zwrócił się Polski Komitet Olimpijski z prośbą o udzielenie na ten cel Placu Saskiego, pomimo zgody władz wojskowych i życzliwego poparcia z ich strony, odmówił kategorycznie niezbędnego zezwolenia, motywując swoje stanowisko koniecznością przeprowadzenia w tym roku jeszcze regulacji Placu Saskiego.

Nie wątpimy, że świat przemysłowy, którego wytwórczość związana jest ze sportem, poprze tę inicjatywę ze względu na sympatyczny cel imprezy oraz na dobrze zrozumiany interes własny.

Reprezentacyjny charakter Wystawy i szczęśliwe tradycje konkursów hippicznych ściągają zapewne liczne rzesze zwiedzających i osób zainteresowanych, co przyczyni się do szerokiej reklamy wytworów naszego przemysłu sportowego, przysparzając zarazem Polskiemu Komitetowi Olimpijskiemu funduszy przeznaczonych na opłacenie kosztów polskiej ekspedycji sportowej do Amsterdamu na Igrzyska IX Olimpiady.

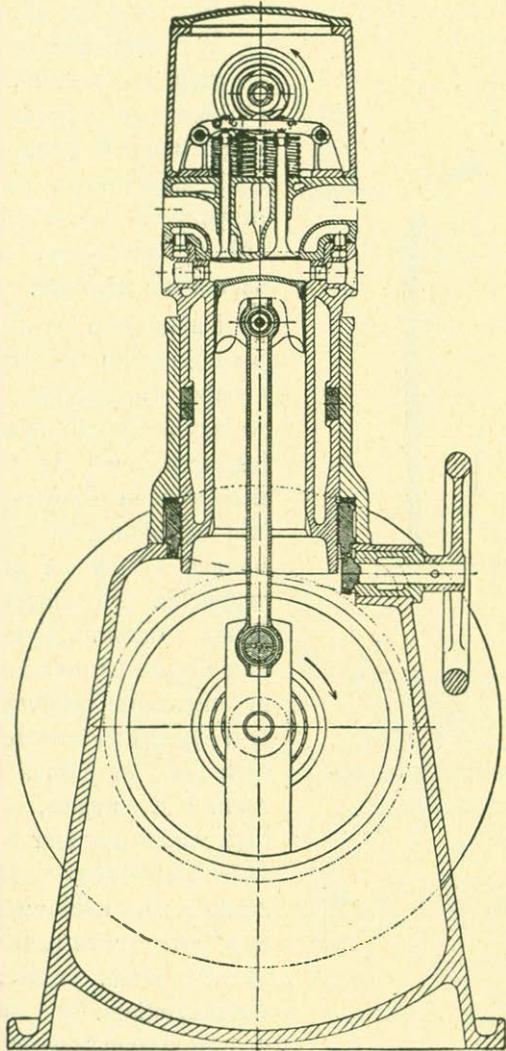
Z wielkim uznaniem należy podkreślić w tym wypadku życzliwe stanowisko Zarządu Towarzystwa Międzynarodowych Zawodów Konnych, a przede wszystkim Kancelarii Cywilnej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, która okazała Polskiemu Komitetowi Olimpijskiemu szerokie poparcie, udzielając zezwolenia na urządzenie tej imprezy w reprezentacyjnym parku Łazienkowskim.

Informacji udziela Zarząd Wystawy Przemysłu Sportowego i Targów Automobilowych — WARSZAWA, UL. SENATORSKA № 19, TELEFON № 524-19.

Związek Polskich Związków Sportowych
Polski Komitet Olimpijski.

HARRY R. RIKARDO I ZNACZENIE JEGO BADAŃ DLA ROZWOJU SILNIKA SAMOCHODOWEGO

RICARDO nie jest uczonym. Jego sposób myślenia nazwaćby można „prymitywnym“, jest on bowiem całkowicie pozbawiony pierwiastka akademickiego, a dzieło jego p. t. „Szybkobieżne silniki spalinowe“ — niestety, dotychczas niespolzczone — nie stanowi bynajmniej jakiegoś compendium czy vademecum. Silnik jest dla Ricardo zespołem problemów, zgrupowaniem niedokładności, z których nie jest on zadowolony. Zadowolenie znajduje dopiero z chwilą

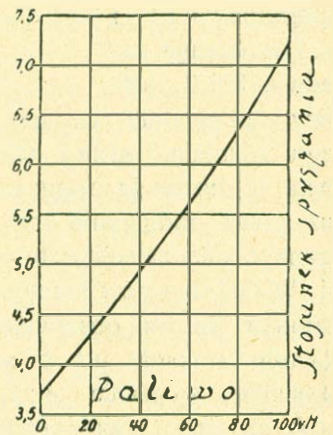


Rys. 1.

usunięcia tych przez siebie dostrzeżonych przeszkód. Gdy zdaje mu się, iż teoretycznie rozwiązał jakieś zagadnienie, naówczas buduje aparaty i maszyny i rozpoczyna próby. Jeśli próby te dają rezultat pomyślny, Ricardo zna już drogę do usunięcia przeszkód. To jest jego system pracy. W ten sposób, krok za krokiem, zdobywa on coraz więcej tajemnic tej skomplikowanej maszyny, jakim jest silnik spalinowy. Ricardo przez długi czas badał sposoby jaknajlepszego wykorzystania paliwa. Nie znając paliwa innego, zdawał sobie sprawę, iż źródła benzyny kiedyś wreszcie wyczerpią się i należy oszczędzać je jaknajwięcej.

Ricardo poczynił szereg doświadczeń termodyna-

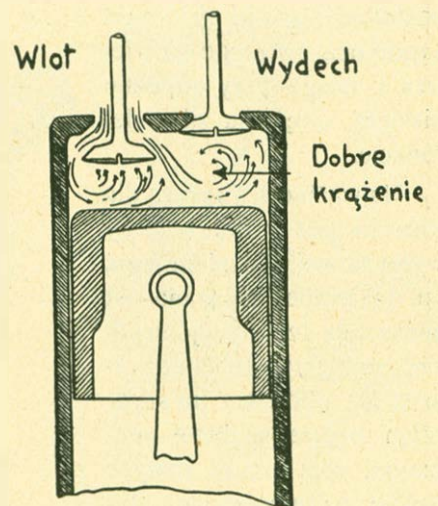
micznych, które przede wszystkim naprowadziły go na myśl zwiększenia kompresji silnika. Czyniąc próby zwiększenia kompresji, zauważa on, iż niektóre gatunki benzyny wywołują silne stukanie silnika, inne pozwalają bez stukania na zwiększanie kompresji. Dla dokładniejszego zbadania swych spostrzeżeń buduje Ricardo swój silnik doświadczalny (rys. 1), na którym czyni próby zmieniania kompresji w granicach 3.7:1 do 8:1. Na tym silniku doświadcza on różnych gatunków paliwa, zmniejszając stopniowo kompresję dopóty, dopóki silnik nie pocźnie stukać. Rezultatem takiej próby jest wykres (rys. 2) i wniosek Ricardo: „Wnioskowanie o nadawaniu się paliwa na podstawie jego ciężaru właściwego jest błędne m. Zasadniczym wskaźnikiem jest skłonność do stukania“. Następnym krokiem Ricardo jest stwierdzenie pochodzenia stukania, nie znając go bowiem, nie może go Ricardo zwalczyć. W tym zakresie rozumowanie jego jest następujące: mieszanka zapala się od iskry świecy nie od razu, lecz stopniowo; początkowo zapala się pewna ilość mieszanki, położona bezpośrednio przy świecy, na skutek czego natychmiast następuje miejscowy wybuch, ściśniętą pozostałą i jeszcze niezapaloną mieszankę. Ciśnienie to pociąga za sobą natychmiastowe



Rys. 2.

zwiększenie temperatury. przekraczające granicę samozapłonu, a więc wywołujące wybuch niezapalanej dotychczas mieszanki. Wybuch ten działa na ścianki cylindra, jak uderzenie młotka; detonacje są tedy zależne od szybkości poruszania się w komorze wybuchowej pierwotnie zapalanej części mieszanki i od możliwości usunięcia zbędnej temperatury.

Ricardo idzie najzupełniej konsekwentnie dla dowiedzenia tej teorii. Zanim jednak wyciągnie ostateczne wnioski, pragnie usunąć wszelkie możliwe niedopatrzienia i dzieli zagadnienie na szeregi drobniejszych py-



Rys. 3.

Ricardo idzie najzupełniej konsekwentnie dla dowiedzenia tej teorii. Zanim jednak wyciągnie ostateczne wnioski, pragnie usunąć wszelkie możliwe niedopatrzienia i dzieli zagadnienie na szeregi drobniejszych py-

tań. Bada tedy przedewszystkiem, skąd mianowicie pochodzi i od czego zależy szybkość spalania. Niektórzy — powiada on — twierdzą, iż od końcowej temperatury sprężania. Ricardo jednak jest innego zdania, opierając się na swych doświadczeniach i odpowiadając na ich zasadzie, iż różnica pomiędzy stosunkiem sprężania 4:1 i 6:1 powoduje zaledwie 39° C. różnicy temperatury co jest, jego zdaniem, różnicą tak małą, iż można ją osiągnąć już przez podgrzanie mieszanki o kilka zaledwie stopni. W dodatku przy jednym gatunku paliwa obserwuje Ricardo stukanie już przy stosunku sprężania 4:1, podczas gdy przy innym jeszcze stosunek 6:1 stukania tego nie wywołuje. Natomiast wielkie znaczenie posiada czystość mieszanki i Ricardo czyni następujące doświadczenie: usuwa pozostałości spalin sztucznie zapomocą świeżego powietrza i osiąga przy zupełnie niskim sprężaniu silne detonacje.

Najważniejszą rzeczą dla Ricardo jest profil komory wybuchowej. Zdaniem jego, im dokładniej związana jest mieszanka, tem lepiej i szybciej następuje spalanie całości jej, albowiem im szybszym będzie spalanie mieszanki, tem mniej danych będzie na wywołujące stukanie silnika rozchodzenie się fali mieszanki sprężonej, tem mniej szans będzie na samozapłon. Dobry rezultat osiągnąć można im bardziej komora sprężania będzie zwartą. Z tego też punktu widzenia są — zdaniem Ricardo — najlepszymi zawory wiszące (rys. 3), przy ich bowiem zastosowaniu mamy do czynienia z pozbawioną jakichkolwiek załamań komorą sprężania.

Do teorii detonacji Ricardo należy twierdzenie, iż wzrost temperatury naówczas doprowadza do samo-

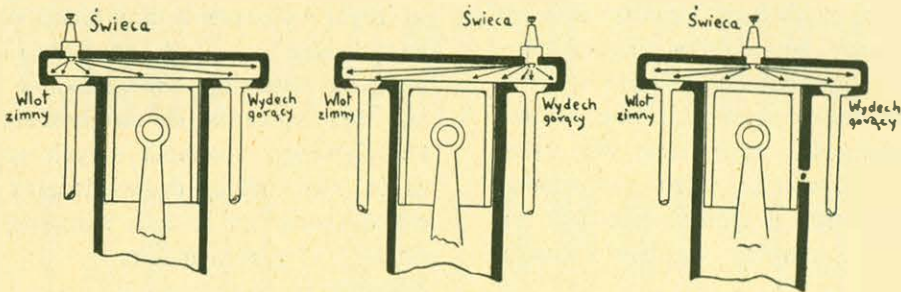
zapłonów, gdy ścianki cylindra nie są w stanie przejąć temperatury. Niewielkie bowiem cząsteczki benzyny, rozgrzane przez ciśnienie, okazują skłonność do osi-

dania na chłodzonych ściankach cylindra, tworząc tu warstwę, przeszkadzającą ściance cylindra w roli pochłaniania ciepła. Jeśli jednak ruch wirowy cząsteczek paliwa jest właściwy, to nie zachodzą przeszkody należytego pochłaniania ciepła.

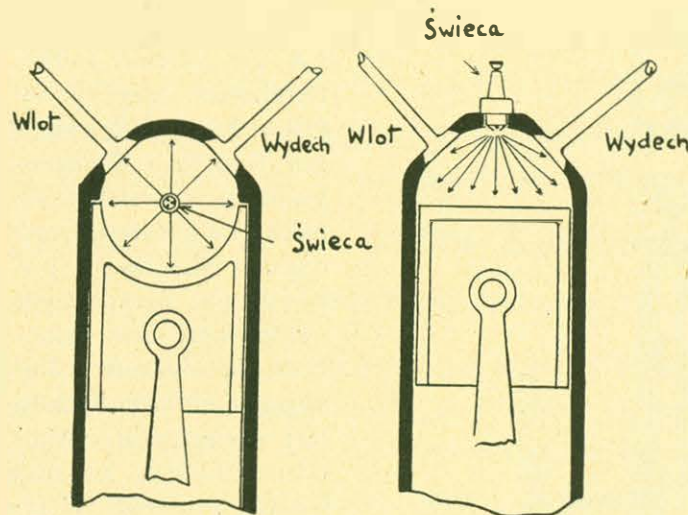
Oprócz tego mieszanka, wirując, niesie z sobą cząsteczki zapalonego paliwa i przyczynia się w ten sposób do szybszego przenoszenia się zapłonu.

Następnym czynnikiem, wywołującym detonacje w komorze sprężania i wpływającym na ich wywołanie jest położenie świecy, od niej bowiem rozpoczyna się fala zapalania, bezpośredni mająca wpływ na przebieg wybuchu. Im dłuższą jest droga od iskry świecy do najdalej położonej cząsteczki mieszanki wybuchowej, tem wyraźniej uwidatni się ruch fal; im jednak gorętszym jest miejsce, do którego iskra dociera, tem łatwiej przekroczyć się daje granica samozapłonu. Słuszność swej teorii potwierdził Ricardo nader prostym doświadczeniem. Brał on przedewszystkiem przedwojenny silnik z komorą sprężania w kształcie litery T i ze stojącymi po obu stronach zaworami (rys. 4), w którym świeca normalnie była zmontowana nad zaworem wlotowym. Ten typ silnika miał skłonność do stukania już przy niewielkim stosunku sprężania. Według Ricardo ta skłonność wynika z dwu przyczyn: 1) droga od świecy

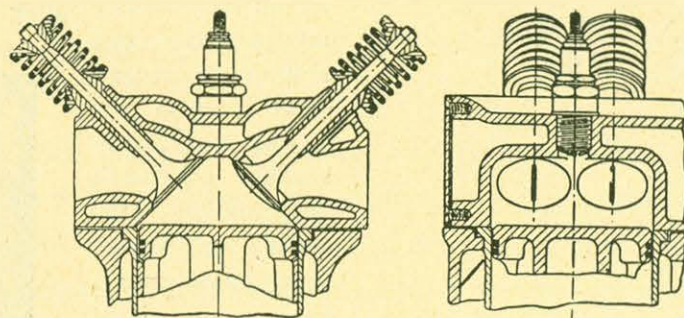
do najdalej położonych cząsteczek mieszanki jest zbyt daleka i 2) w tem odległym miejscu znajduje się najbardziej rozgrzana część silnika, zawór wydechowy. Ricardo eliminuje przypuszczenie drugie i przestawia świecę



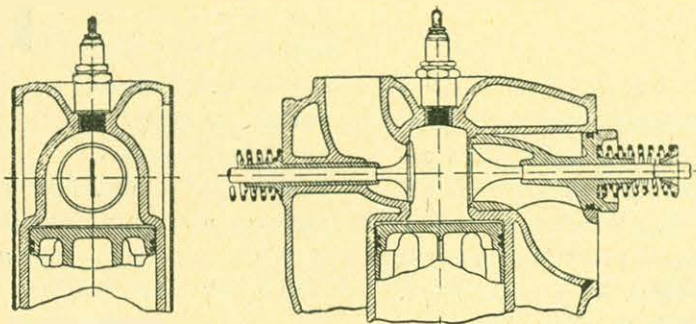
Rys. 4, 5 i 6.



Rys. 7 i 8.

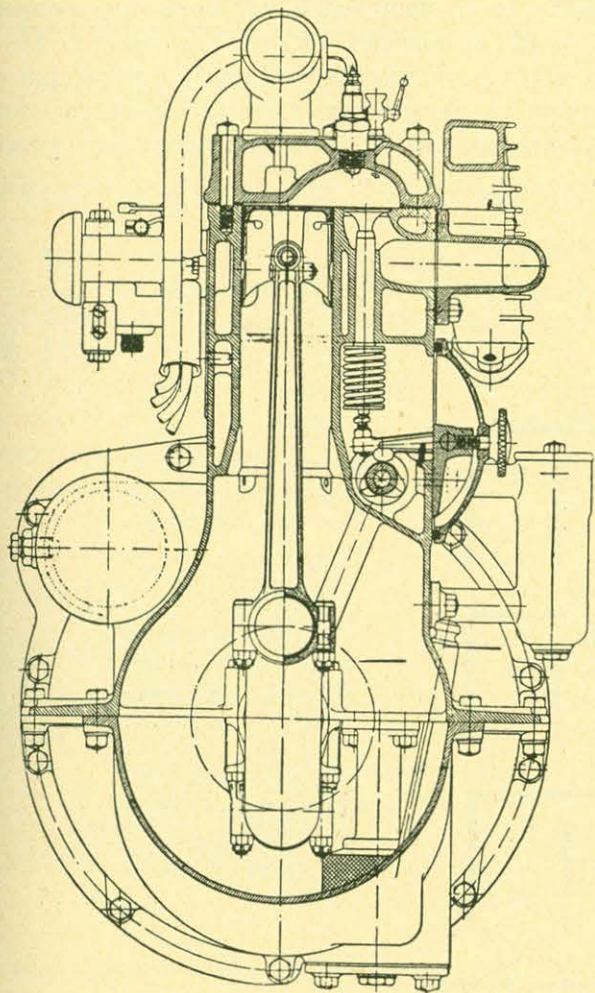


Rys. 9.



Rys. 10.

nad zawór wydechowy (rys. 5). Droga przebiegu wybuchu pozostaje ta sama, lecz krańcowym jej punktem jest chłodny zawór wlotowy. Natychmiastowym rezultatem tego jest możliwość zwiększania stosunku sprężania. Dalej jeszcze idzie Ricardo, stosując świecę pośrodku komory sprężania (rys. 6), przez co uzyskuje



Rys. 11.

zmniejszenie się o połowę odległości pomiędzy iskrą a najdalej położonymi cząsteczkami mieszanki. W tym stanie rzeczy zwiększa on stosunek sprężania jeszcze znacznie, zmniejszając drogę wybuchu o połowę. To doświadczenie jest typowym przykładem sposobu rozumowania Ricardo i jego sposobu dochodzenia przyczyn złego i usuwania ich. To doświadczenie też zezwoliło mu na odszukanie środka do zbudowania właściwej komory sprężania i do utrwalania swego nazwiska przy nazwie głowicy. Dalsze bowiem rozumowanie Ricardo jest następujące.

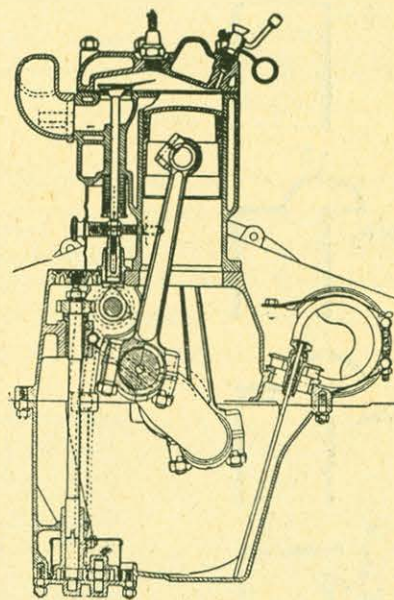
Najkrótsza odległość od świecy do wszystkich miejsc ścianek cylindra i równocześnie właściwy przebieg zapalania osiągniemy naówczas, gdy komorze sprężania nadamy formę ściśle kulistą i świecę umieścimy pośrodku tej kuli (rys. 7). Ze względów jednak technicznych jest to nieosiągalne, gdyż świeca związana jest ze ścianką cylindra i najmniejsza odległość od świecy do przeciwległej ścianki zawsze równać się będzie średnicy tej kuli. Dlatego też najszluszniejszą i najbardziej odpowiednią koncepcją będzie półkula ze

skośnie wiszącymi w niej zaworami (rys. 8) i świecą, umieszczoną pośrodku. Ta forma, która utrzymała się według recepty Ricardo, jako podstawa dla konstrukcji większości dzisiejszych silników wyścigowych, w praktyce została jednak nieco zmieniona, przede wszystkim przez różne zastosowania położenia zaworów. Zmieniła się częściowo i owa półkula, jak wskazują rys. 9 i 10, otrzymując od Ricardo nazwę „dachowej“, zmieniło się położenie zaworów, które ułożone są poziomo i przeciwnie. Niemniej zasada Ricardo pozostała.

Ricardo nie jest jednak jedynie teoretykiem. Zdaje on sobie sprawę, iż nie każda konstrukcja teoretyczna idzie w parze ze względami ekonomicznymi tanioci produkcji. Rozwiązania konstrukcyjne, jak widzimy na rys. 9 i 10, wymagają każde dwu wałów rozrządnych na łożyskach i wielu innych cennych i drogich części. To zaś jest zbyt drogie i nie dla każdego dostępne, nie wpłynie tedy na rozpowszechnienie automobilizmu. Formą najbardziej dostępną jest tedy ustawienie zaworów bocznych w jednym rzędzie. Z tego właśnie założenia wychodząc stworzył Ricardo rozwiązania kompromisowe, t. zw. głowicę Ricardo, którą widzimy na rys. 11. Komora sprężania posiada formę półkuli ze świecą, umieszczoną pośrodku, pokrywa stające zawory i sięga do połowy tłoka. Tłok, posiadający denko płaskie, sięga w miarę możliwości technicznych jaknajdalej ku głowicy cylindra i pozostawia minimalny odstęp pomiędzy denkiem a głowicą. Zalety takiej konstrukcji ujawniają się przede wszystkim w tem, iż utrzymana jest tak pożądana półkulista forma komory sprężania.

Jako skutek takiego rozwiązania obserwuje Ricardo obecność warstwy mieszanki pomiędzy tłokiem i cylindrem. Warstwa ta, której wielkość zależna jest jedynie od dokładności budowy, winna być chłodzona tak, by najtrudniej poddawała się samozapłonowi. Ricardo dochodzi do wniosku, iż najodpowiedniejsze i najlepsze rezultaty osiąga silnik o wielkim skoku, najgorsze silnik o skoku małym.

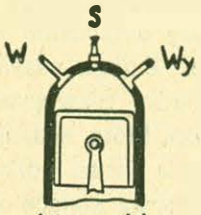
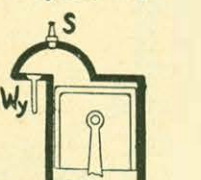
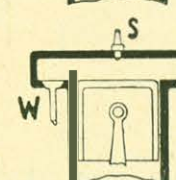
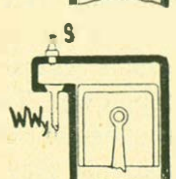
Wielokrotnie stawiany pod adresem Ricardo zarzut, iż w poczynaniach jego stosunek powierzchni chłodzonej do pojemności komory sprężania jest niewłaściwy, przez co duża ilość ciepła zostaje nieprodukcyjnie przekazana wodzie w chłodnicy, odpiera Ricardo prostym doświadczeniem, które przeciwnikom wykazało, iż zmiana tego stosunku zwiększy wydaj-



Rys. 12.

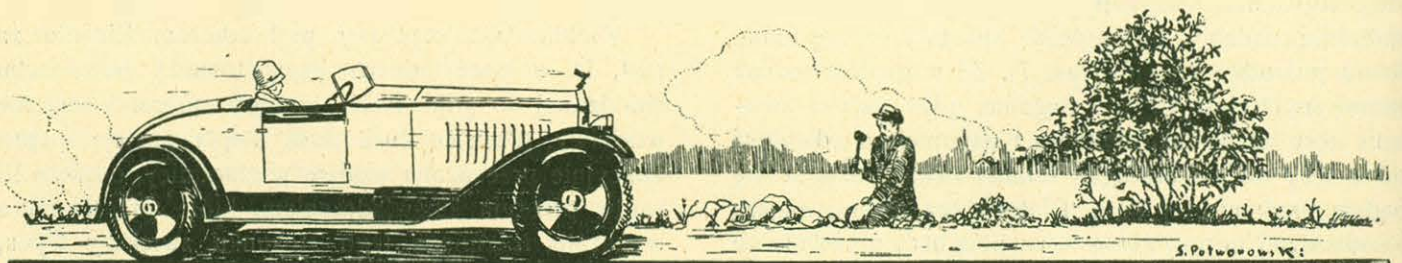
ność silnika nieledwie o 2.5 — 3%, co zaś do przekazywania zbyt wielkiej ilości ciepła wodzie, to twierdzi Ricardo, iż ciepło to pochłaniane jest raczej przez zawór wydechowy. Pewne braki konstrukcji „głowicy Ricardo” przypisuje on różnicy pomiędzy tą konstrukcją, a konstrukcją rys. 8-go i na zasadzie rezultatów badań szeregu całego różnych rozwiązań układu Ricardo tabelę, wychodząc z założenia, iż 100%-wą użyteczność silnika osiąga się właściwie przy komorze ściśle półokrągłej (p. tabelę). Z tabeli tej wynika, iż „głowica Ricardo” jest zaledwie o 10 — 12% gorszą od najdoskonalszej głowicy silnika wyścigowego, jest natomiast tak samo dobrą, co głowica normalnych

silników z bocznym ustawieniem świc. Temu przypisać należy fakt, iż najbardziej może postępową produkcja amerykańska buduje zaledwie 12% swych silników z zaworami wiszącymi, podczas gdy taka np. produkcja niemiecka wykazuje jeszcze około 50% zaworów wiszących. Oryginalna forma „głowicy Ricardo” stosowana jest w Niemczech wogóle b. rzadko ze względu na opatentowanie jej, popularną natomiast jest pewna jej odmiana, wykazana na rys. 12. Nie jestem, niestety, w posiadaniu danych, dotyczących doświadczeń z tą głowicą i danych jakie są istotne różnice rezultatów tej głowicy i oryginalnej głowicy Ricardo.

Forma komory sprężenia	Charakterystyka komory	Najwyższy dopuszczalny stosunek sprężania	Wydajność komory sprężania w %	Forma komory sprężenia	Charakterystyka komory	Najwyższy dopuszczalny stosunek sprężania	Wydajność komory sprężania w %
	Forma dachowa, 4 zawory, świeca na osi cylindra	5.4 : 1	100		Zawory umieszczone, jak poprzednio, świeca w komorze zaworowej	4.5 : 1	85
	Zawory wiszące, prostopadłe, 2 świece poziome przeciwległe	5.2 : 1	97		Zawory umieszczone tak samo, świeca naprzeciwko komory zaworowej	4.2 : 1	80
	Zawory także, 1 świeca pozioma boczna	5.0 : 1	94		Zawory boczne stojące, budowa normalna, świeca na osi komory sprężania	4.6 : 1	80
	Zawory boczne wg Ricardo, stosunek skokowy 2 : 1	5.0 : 1	90		Głowica cylindra w formie litery T, świeca na osi cylindra	4.6 : 1	80
	Zawory także, stosunek skokowy 1.4 : 1	4.9 : 1	88		Zawory boczne stojące, budowa normalna, świeca ponad zaworem wlotowym	4.4 : 1	77
	Zawór wlotowy nad wydechowym, świeca na osi cylindra	4.7 : 1	87		Głowica cylindra w formie litery T, świeca ponad zaworem wlotowym		

(Ciąg dalszy nast.)

Bolesław J. Kachel.



Łożyska kulkowe sztywne
i samonastawne, rolkowe
i oporowe, specjalne do
samochodów „Fiat“,
„Citroën“, „Minerva“,
„Renault“,
„Chevrolet“ etc. etc.

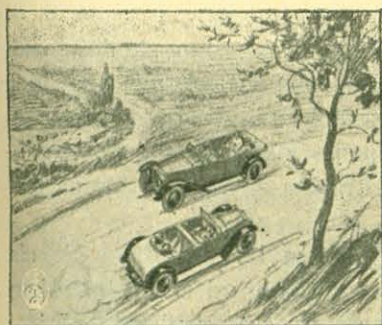


fabryki
J. Schmid-Roost S. A. Oerlikon - Zurych, istniejącej
od 1894 roku, dostarcza
natychmiast główny skład
na Polskę
„AUTOTECHNIKA“
Kraków, ul. Bracka № 5
- - - Telefon 43-43 - - -

Poważnym firmom samochodowym oddamy oclone składy komisowe.

Rozważania na temat urządzeń kierowniczych samochodu

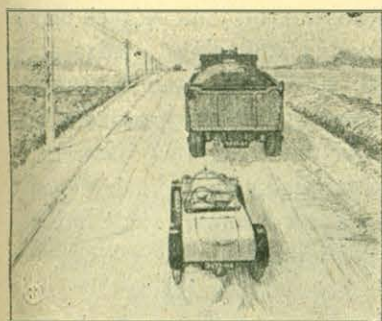
WOBEC coraz to bardziej rozwijającego się sportu samochodowego nie od rzeczy będzie zastanowić się, jaki układ organów kierowniczych zasadniczych i pomocniczych może dać największą gwarancję bezpieczeństwa i wygody, a tem samem i przyjemności.



Rys. 1.

czywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

To samo możemy powiedzieć i o samochodzie. Pierwszym pytaniem, jakie sobie zazwyczaj zadajemy, jest: „jak się prowadzi ten samochód?“, a znaczy to, czy prowadzenie nie jest męczące i czy układ urządzeń kierowniczych



Rys. 2.

jest taki, że nie utrudnia swobody ruchów kierowcy.

Nie należy zapominać, że szybkość jazdy samochodowej wymaga od kierowcy nie tylko równie szybkiej decyzji, ale i nieomylnych i nadzwyczaj prędkich ruchów, co jest możliwe tylko przy zachowaniu zupełnej swobody tychże.

Jakie elementy składają się na zasadnicze, a jakie na pomocnicze urządzenia kierownicze. Zasadniczymi urządzeniami będą: kierownica, pedały sprzęgła hamulca i przyspiesznika, oraz lewarki: przekładni i hamulca. Elementami pomocniczymi będą:

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

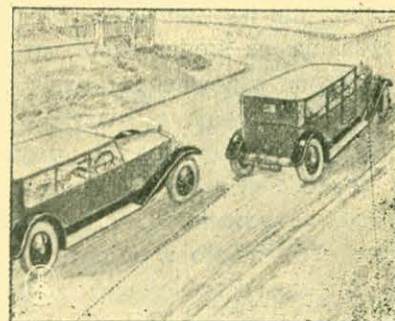
Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

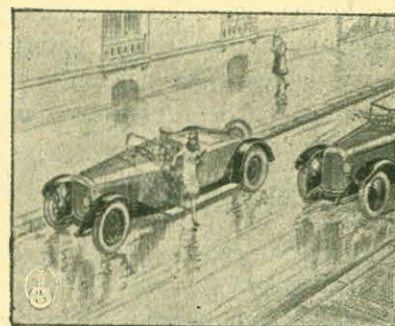
Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksimum zadowolenia, należy nie tylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siedło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwym utrapieniem dla jeźdźca.



Rys. 3.



Rys. 4.

Tendencja trzymania się środka wynika z psychologii kierowcy, który, nie widząc prawej strony wozu, obawia się zaczepić kołem o przydrożne kamienie i mimowoli zjeżdża na środek szosy.

Przy kierownicy z prawej strony, kierowca nie odczuwa takiej obawy i jedzie zazwyczaj po prawej stronie szosy.

Przy mijaniu, kierowca, mający kierownicę z lewej strony, nie będzie nigdy zjeżdżał na sam brzeg szosy, jak to będzie robił mający kierownicę z prawej strony, w obawie zaczepienia się skrzydłem o wóz, jadący z przeciwległej strony, bowiem ma możliwość dokładnego określenia odległości, jaka go dzieli od mijanego wozu.

Przy wymijaniu prowadzenie samochodu z kierownicą z lewej strony jest o wiele bezpieczniejsze, bowiem kierowca, chcąc zbadać, czy za wymijanym wozem droga jest wolna, nie jest zmuszony do wyjeżdżania na środek drogi, co jest połączone z pewnego rodzaju niebezpieczeństwem, ze względu na możliwość zderzenia z pojazdem, nadjeżdżającym z przeciwnej strony, a może jedynie wychylając się nieco z samochodu, przekonać się, czy wolno mu dany wóz śmiało wyminąć.

Miejsce dla kierowcy z lewej strony samochodu jest jeszcze wygodniejsze i z tego powodu, że łatwiej może obserwować, co się dzieje z tyłu za nim, czy to oglądając się poza siebie, czy też patrząc się w lusterko, umieszczone obok szyby przedniej.

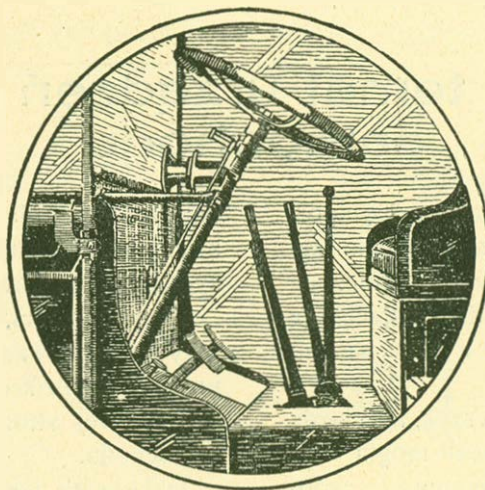
Siedząc z prawej strony ma możliwość obserwowania tylko okolicy z prawej strony drogi.

Wobec tego, że obecnie przy obniżonych podwoziach konstruktorzy umieszczają dźwignie przekładni i hamulca pośrodku wozu (patrz rys. 14) przy umieszczeniu kierownicy z lewej strony, kierowca operuje dźwigniami przy pomocy prawej ręki (patrz rys. 5), co jest bardzo ważne szczególnie przy samochodach, niezaopatrzonych w hamulce „servo“, bowiem gwałtowne zahamowanie ręcznym hamulcem rozpedzonego wozu wymaga znacznego wysiłku. Przy kierownicy z prawej strony (rys. № 14) kierowca hamuje przy pomocy ręki lewej, a więc słabszej.

Umieszczanie kierownicy z lewej strony, przy dawnym założeniu, t. j. przy obowiązującym ruchu po prawej stronie drogi, ma tę jeszcze dogodność, że osoba, wysiadająca z samochodu dwumiejscowego, względnie zajmująca miejsce obok kierowcy, nie jest narażona

na możliwość przejechania przez nadjeżdżający samochód, oraz konieczność przechodzenia po błocie jezdni, co ma miejsce, gdy kierowca siedzi z prawej strony, a samochód nie posiada drzwiczek, dających możliwość wysiąść z prawej strony.

Przy założeniu, że ruch odbywa się po lewej stronie drogi, powyższe rozumowania wykażą wspomniane zalety w stosunku do kierownicy z prawej strony.



Rys. 5.

Przy założeniu, że mamy kierownicę, umieszczoną z odpowiedniej strony; nie jest to jeszcze decydującym czynnikiem o wygodzie prowadzenia samochodu, ponieważ wejdą tu w grę jeszcze pochylenie kierownicy, odległość koła od siedzenia, wielkość samego koła sterowego i t. p.

Koło kierownicy może być ustawione w płaszczyźnie poziomej, jak np. przy samochodach ciężarowych „Pierce“ lub „Packard“ lub w pozycji pionowej, jak np. na statkach.

Kierownice samochodów osobowych są przeważnie ustawione w płaszczyźnie pochylej i im więcej pochylono jest zbliżona do płaszczyzny pionowej, tem położenie kierownicy należy uważać za bardziej odpowiednie.

Drugim ważnym czynnikiem będzie odległość koła kierowniczego od kierowcy. Koło kierownicze zbyt oddalone od kierowcy wymaga dużego wysiłku przy skręcaniu samochodu, dlatego też widzimy najczęściej, że, siadając do kierownicy, należy się wsuwać pod koło, co też jest z wielu względów niedogodne, a w czasie katastrofy kierowca zazwyczaj, nie mogąc się wydostać, zostaje przygnieciony kierownicą.

Konstruktorzy niektórych marek, jak np. „Cadillaców“, radzą sobie w ten sposób, że budują kierownicę „łamaną“. Tego rodzaju konstrukcja daje możliwość kierowcy w razie potrzeby odchylić kierownicę w dół i swobodnie zająć miejsce na siedzeniu.

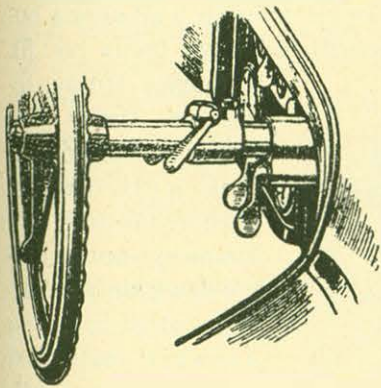
Jednakże taka „łamana“ kierownica może być zupełnie dogodną tylko dla kierowców o pewnej mniej więcej określonej budowie, dlatego też tego systemu nie możemy uważać za doskonałe rozwiązanie. Daleko bardziej praktyczną będzie kierownica z wałem rozsuwalnym, lub pochylanym, który umożliwia ustawienie kierownicy na dowolnej odległości od siedzenia (rys. 7).

Wychodząc z założenia, że kierowca winien mieć możliwość stosowania minimum wysiłku przy prowadzeniu samochodu, dochodzimy do wniosku, że koło



Rys. 6.

kierownicze powinny posiadać jaknajwiększą średnicę. Zwiększenie średnicy koła kierowniczego niejednokrotnie znacznie utrudnia ruchy kierowcy, szczególnie w samochodach sportowych, gdzie ilość miejsca jest bardzo ograniczona, a nie należy zapominać, że nie tak nie męczy kierowcę, jak dłuższa jazda z łokciem



Rys. 7.

wysoko podniesionym, opartym na bocznej ścianie nadwozia (rys. 8).

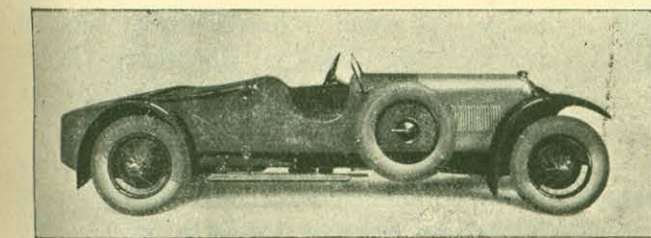
Niektórzy z konstruktorów radzą sobie tutaj w ten sposób, że wycinają nieco bok nadwozia od strony kierowcy, zapewniając przez to większą swobodę ruchów rąk.

Mówiąc o wycięciu boku nadwozia, należy zaznaczyć, że te wycięcia mogą być albo bardzo głębokie, jak to widzimy przy sportowym typie sam. Daimler, albo też stosunkowo nieznaczne, nie zmieniające ogólnego wyglądu nadwozia (rys. 9 i 10).

Przy zwiększaniu średnicy koła kierowniczego i ustawianiu tegoż w płaszczyźnie, zbliżonej do pionowej, konstruktor winien zwrócić uwagę na to, by kierowca nie był zmuszany do patrzenia poprzez kierownicę (rys. 11), gdyż to, szczególnie w tych samochodach, gdzie mały obrót kół przednich samochodu wymaga znacznego skrętu kierownicy, ogromnie utrudnia swobodną obserwację drogi; jeżeli zaś

ten warunek jest niewykonalny, kierownica winna być tak ustawiona, aby przy jeździe po prostej żadna ze szprych koła kierowniczego nie utrudniała obserwacji (patrz. rys. 14).

Obserwację drogi może utrudniać nie tylko koło kierownicze, ale i linja połączenia szyb, jeżeli od-



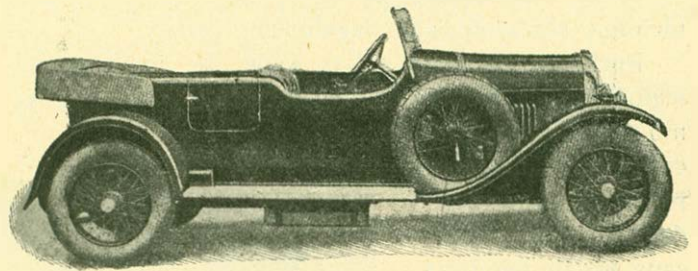
Rys. 9.

wietrznik składa się z dwóch szyb; bowiem, jeżeli przecięcie szyby przedniej wypada na poziomie wzroku kierowcy, ten ostatni zmuszony będzie albo pochylać się całym korpusem, albo starać się jaknajwyżej unosić głowę (rys. 12).

Dlatego też korzystniejsza będzie szyba przednia całkowita, która również wykazuje pewne nie-

dogodności przy otwieraniu, względnie linje połączenia szyb winny być znacznie obniżone (rys. 13).

Szyba przednia nie może być znowu zbyt małą, ponieważ tylko taką szybę należy uważać za odpowiednią, przez którą z miejsca kierowcy można wi-



Rys. 10.

zieć cały przód samochodu, co ma szczególne znaczenie przy jeździe po mieście.

Aby móc swobodnie prowadzić samochód, nie wystarczy mieć odpowiednią kierownicę i we właściwym miejscu, bowiem niedogodnie umieszczone, względnie źle skonstruowane pedały mogą również dać się dobrze we znaki prowadzącemu.

Jakie mogą być wady pedałów? Przedewszystkiem — rozstawienie ich.

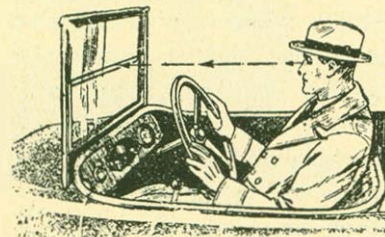
Najbardziej spotykanem jest rozstawienie pedałów, pokazane na rys. 14, t. j. pomiędzy pedałem sprzęgła i hamulca jest umieszczony pedał przyspiesznika (akceleratora). Czy taki układ jest dogodny? Uważam, że niezupełnie, ponieważ osobom, mającym dłuższe nogi może tamować swobodę ruchów wał kierowniczy, oprócz tego



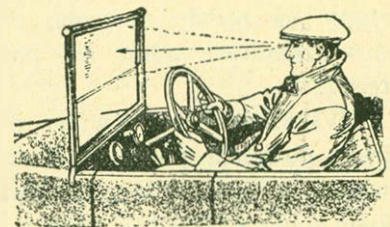
Rys. 11.

zazwyczaj, podczas jazdy, jedna stopa jest ustawiona na akceleratorze, druga w pobliżu pedału sprzęgła, przy silnie pochylonym wale kierowniczym, zmusza to kierowcę do skrę-

ciania stopy, o ile chce dosięgnąć pedału akceleratora. Z tego też względu wskazanem byłoby umieszczenie pedału akceleratora z lewej strony, jak na rys. 5, bowiem wyklucza to możliwość „ambalowania” silnikiem, gdyż kierowca, chcąc wyłączyć sprzęgło, musi zdjąć stopę z pedału akceleratora. Jednakże samo ustawienie pedałów nie odgrywa tak decydującej roli, co ich odległość od siedzenia, bowiem pedały zbyt daleko lub blisko ustawione, zmuszają kierowcę, czy to do wyciągnięcia nóg na całą długość, czy też do



Rys. 12.



Rys. 13.

skulenia tychże, co jak w jednym, tak i w drugim wypadku może spowodować skurcz stopy, lub nawet całej nogi, a ponieważ wielu z kierowców zawodowych niejednokrotnie cierpi na zapalenie nerwów nożnych, o skurcz taki jest bardzo łatwo.

W celu zaradzenia złemu są dwa sposoby: albo ruchome siedzenie, albo regulowane pedały.

Ruchome siedzenie ma tę wadę, że, regulując odległość siedzenia od pedałów, możemy je zbliżyć zbytnio do koła kierowniczego i utrudnić przez to samo kierowanie; daleko bardziej wskazaną będzie regulacja odległości pedałów.

O ile posiadamy pedały regulowane, to należy je tak ustawić, aby kierowca nie odczuwał skurczu nogi przy raptownym zahamowaniu; jeżeli taki fakt ma miejsce, znaczy to, że albo pedały są zbyt blisko, albo zbyt daleko ułożone.

Kierowca, siedząc przy kierownicy, powinien mieć nogi nieco zgięte w kolanach.

Jako o nowości z tego zakresu nie od rzeczy będzie wspomnieć o pedałach nienaciskanych w kierunku podłogi, a odpowiednio pochylanych przez naciśnięcie czy to piętą stopy, czy to palcami. W zależności od ruchów lewej stopy możemy wywołać albo wyłączenie sprzęgła albo podać sygnał, poruszając prawą stopą, albo dodamy lub ujmujemy „gazu“, albo zahamujemy maszynę.

Ponieważ wspomnieliśmy o podłodze samochodu, należy tu dodać, że ponieważ podczas jazdy zazwyczaj jedna stopa spoczywa na podłodze, pochylenie tej ostatniej musi być tak dobrane, aby noga zupełnie swobodnie opierała się na podłodze całą stopą.

Nieodpowiednio ustawiona deska przednia podłogi może spowodować, że kierowca będzie szukał oparcia dla swej lewej stopy na pedale sprzęgła, co może bardzo szkodliwie odbić się na późniejszej sprawności tegoż.

Wskazaniem jest również dla stłumienia dźwięków, jakie powstają przy przekładaniu biegów lub hamowaniu, pokryć podłogę odpowiedniej grubości chodnikiem gumowym lub z włókna kokosowego.

Przejdziemy teraz do dźwigni. Dźwignia, t. j. dźwignia przekładni i dźwignia hamulca ręcznego mogą być umieszczone: z prawej lub lewej strony kierowcy. Ponieważ obecnie, jak to już wspomnieliśmy wyżej, w samochodach z obniżonym podwoziem dźwignie są

zazwyczaj umieszczane pośrodku wozu (patrz rys. 5 lub 14), kwestja ta jest przesądzona ostatecznie i położenie dźwigni z lewej lub prawej strony kierowcy jest uzależnione całkowicie od miejsca kierownicy.

Jakiej długości winny być dźwignie? Otóż, ujmując tę kwestję z zasadniczego punktu widzenia, musimy powiedzieć, że winny być tak długie, żeby kierowca, odjawszy rękę od kierownicy, mógł je z łatwością odszukać, nie odrywając wzroku od drogi (patrz rys. 5).

Z drugiej strony, jeżeli od strony kierowcy brak jest drzwi wychodzących, przedostawanie się kierowcy poprzez długie dźwignie jest bardzo utrudnione; krótkie natomiast dźwignie, szczególnie hamulcowa, wymagają większego wysiłku, przy operowaniu niemi, a więc silniejszej ręki, czyli prawej, inaczej mówiąc, umieszczenia kierownicy z lewej strony wozu. Oprócz tego, jeżeli kierowca nie jest ubrany sportowo, krótka dźwig-

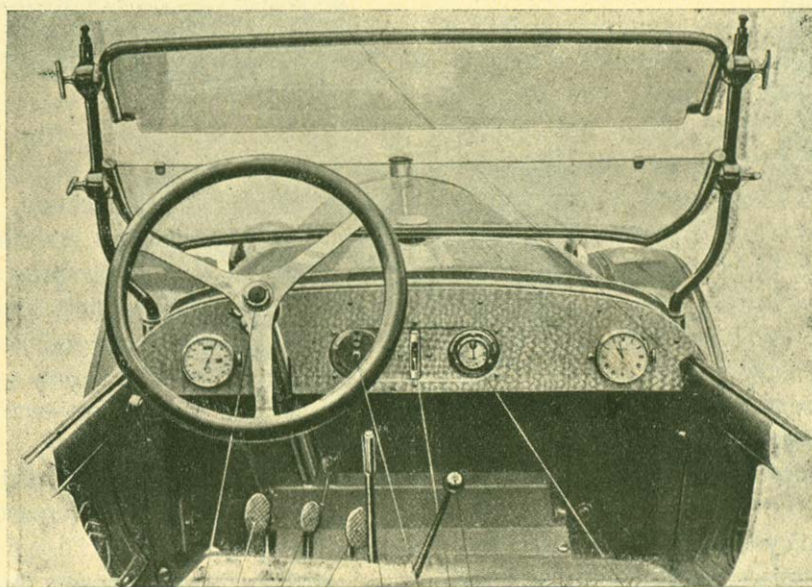
nia może się wypadkowo znaleźć przy wsiadaniu w nogawce i postawić prowadzącego maszynę w kłopotliwej nieraz sytuacji (patrz rys. 14).

A teraz parę słów o siedzeniu kierowcy.

Mówiliśmy, że nieraz wskazanem jest, aby siedzenie dla kierowcy było ruchome. Ma to swoje zalety i wady. Daleko dogodniejszym będzie siedzenie, którego wysokość można regulować. Będzie to siedzenie o poduszkach pneumatycznych, które mogą być odpowiednio „nabijane“ powietrzem. Siedzenia te mają jeszcze i tę wartość, że nie „zbijają“ się z czasem, jak inne, a oprócz tego, mają własność pochłaniania wszelkiego rodzaju wibracji i dzięki temu, kierowca nie odczuwa takiego zmęczenia, jak na siedzeniu, z którego jest „wysadzany“ na każdym dołku.

Za dobre napompowanie poduszek należy uważać takie, przy którym powierzchnia poduszki opuszcza się na tyle pod ciężarem kierowcy, że pomiędzy nią, a deską pozostaje przestrzeń od 3—5 cm., bowiem zbyt „twarde“ napompowanie należy uważać za niewskazane, ponieważ wówczas poduszka jest pozbawiona koniecznej elastyczności. Siedzenie zasadniczo winno być dość głębokie, t. j. aby poduszki dochodziły prawie do zgięcia nóg w kolanach, przyczem przednia część poduszek winna być nieco wyższa od tylnej.

Oparcie nie może być zbyt pochyłe, ponieważ



Rys. 14.



Rys. 15.

podczas jazdy, szczególnie po mieście, kierowca musi mieć dużą swobodę ruchów i nie może pozostawać w pozycji „leżącej“.

Na zakończenie należałoby wspomnieć o sygnałach. Niejednokrotnie spotykamy takie urządzenie, że kierowca, chcąc podać sygnał dźwiękowy lub świetlny, zmuszony jest opuszczać rękę pod kierownicę i wyszukiwać kontaktu od sygnału. O niedogodności w danym wypadku niema co się rozpisywać, dodam tylko, że umieszczenie kontaktów od sygnałów na kole kierowniczym, uważam za najbardziej racjonalne.

W ostatecznym „resumé“ możemy powiedzieć, że prowadzenie takiego wozu można uważać za dobre, którego manipulowanie urządzeniami kierowniczymi

nie wymaga znacznego wysiłku, a siedzenie przy kierownicy jest zupełnie wygodne i nie męczy podczas długiej jazdy. Tylko ten kierowca może prowadzić dobrze samochód, do którego dany wóz jest dobrze „dopasowany“, a dopasowanie wtedy można osiągnąć należycie, gdy większość urządzeń kierowniczych, a więc kierownica, pedały, siedzenia i t. p. mogą być odpowiednio ustawione.

Ma się rozumieć, że powyższe rozumowania staną się częściowo nieaktualne z chwilą wprowadzenia skrzynki przekładniowej, automatycznie zmieniającej biegi, w zależności od oporów drogowych, napotykanym przez posuwający się samochód.

J. K.

Kilka słów o produkcji „Elcar“

(NADEŚLANE).

JAK już wiadomo naszym czytelnikom z artykułów, umieszczonych w poprzednich numerach „Auta“, samochody „Elcar“ na tegorocznej międzynarodowej wystawie w Nowym Yorku ponownie zdobyły jedną z cenniejszych nagród, przeto pozwalamy sobie na tem miejscu z wielką satysfakcją ilustrować jeden model z tej imponującej grupy wozów, tak zw. w Ameryce „Travel Air Elcars“, fotografją których w tych dniach otrzymaliśmy z fabryki Elcar Motor Company.

Patrząc okiem kapryśnych fachowców, widać, iż w wozach tych niezwykła umiejętność techniczna konstruktorów i artystów rysowników najnowszych modeli osiągnęły poziom najwyższy, gdyż wozy „Elcar“ zostały wyróżnione jako najwykwintniejsze wśród innych pięknych amerykańskich automobilów. Sądząc nawet po wozach okazowych produkcji „Elcar“, posiadanych także przez agentury w Polsce, widać wyraźnie, iż uwydatnia się w nich niezwykły spokój, potęga i wygoda, co dowodzi, iż w wykonanie każdego wozu „Elcar“ włożono całą wiedzę i zamięłowanie ze strony specjalistów - konstruktorów, aby tylko samochody tej marki posiadały wszelkie zalety, któreby każdego zadowolnić mogły.

Inowacją o dużej wartości jest to, że wozy „Elcar“, budowane są na specjalnych pullmanowskich podwoziach i pozwalają osiągnąć o wiele lepszą wygodę w lokomocji, niż każdy inny samochód fabryk konkurencyjnych; dzięki temu też na wozie „Elcar“ o tak cennych zaletach można rozwijać o wiele większą, niż przeciętnie, szybkość po najgorszych drogach. Wóz „Elcar“ może bezwzględnie prześcignąć każdy inny wóz, gdyż jest on znacznie mniej wrażliwy na wstrząśnienia przy jeździe szybkiej nawet po najpodlejszych drogach, a nadto wymaga wtedy mniejszego pielęgnowania technicznego, dzięki czemu poważnie zmniejszają się koszty jego utrzymania. Konstruktorzy-specjaliści fabryki „Elcar“ zwrócili specjalną uwagę na to, by przy wozach „Elcar“ zmniejszyć do minimum pracę i wysiłek kierowcy podczas jazdy, co osiągnęli przy pomocy kompletnego zautomatyzowania różnych funkcji samochodu „Elcar“ przy całkowitem zapewnieniu jaknajwygodniejszej i najpewniejszej jazdy.

Samochody „Elcar“ narazie nie każdemu w Polsce są dostępne, a to jedynie z tego powodu, że nie sprzedaje się ich na zasadach kredytowych, lecz tylko za gotówkę, płatną częściowo zgóry przy zamówieniu, mimo to nie należy wątpić, że wozy „Elcar“ wkrótce będą i u nas bardzo popularne, gdyż posiadają one nie tylko przepiękne i szlachetne linje swych nadwozi (karoserji), lecz i wyjątkową wytrzymałość oraz techniczną doskonałość podwozi, a w dodatku są stosunkowo bardzo tanie, przyjmując pod uwagę posiadane przez nie zalety techniczne i estetyczne.

Motory sławnej marki „Lycoming“ dają wyjątkowe warunki taniego utrzymania wozu pod względem zużycia paliwa i smarów. Fabryka „Elcar“ narazie produkuje wozy tylko 8-mio i 6-cylindrowe, a fakt ten oraz egzystencja fabryki od 1873 r. świadczą najwymowniej, iż produkcja Elcar Motor Company nie należy bynajmniej do fabrykautomobilowych o przeciętnej wartości.

O ile jest nam wiadomem, fabryka „Elcar“ obecnie poszukuje energicznych reprezentantów i agentów - sprzedawców na poszczególne rejony Rzeczypospolitej Polskiej. W celu objęcia zastępstwa na te lub inne terytorjum w Polsce należy zwracać się wyłącznie do generalnego dystrybutora-produkenta fabryki Elcar Motor

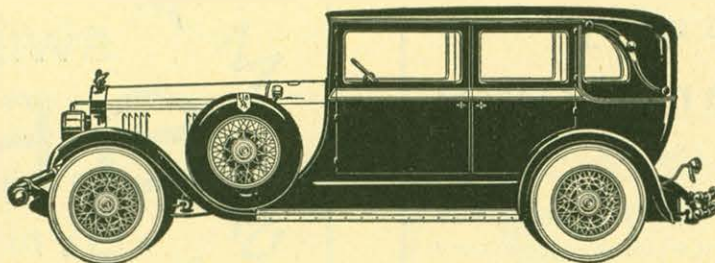
Company na Europę Wschodnią, adresując: K. S. Rymowicz, ul. Nowosenatorska № 8 w Warszawie. Osoby zainteresowane w nabyciu wozów produkcji „Elcar“ mają zgłaszać się narazie wyłącznie pod adresy następujące:

1) F. Krzykowski, ul. Koszykowa 5 w Warszawie. Generalny przedstawiciel na terytorjum b. Kongresówki.

2) S. Szybowicz, ul. Arjańska L. 1 w Krakowie. Generalny przedstawiciel na terytorjum Zachodniej Małopolski i Górnego oraz Cieszyńskiego Śląska.

3) Werner Lehnert, Grosse Allee 26, Danzig-Langfuhr. Generalny przedstawiciel na terytorjum wolnego miasta Gdańska, Poznańskie i Pomorze.

Centralne składy produkcji wozów „Elcar“ dla Polski stale będą w Gdańsku, przy ul. Hopfengasse 74, pod zarządem i kierownictwem firmy Werner Lehnert.



*Elcar Princesse Sedan de Luxe, 7-osobowy,
w cenie 8.325 am. dol.*

Standard-Nobel w Polsce

SPÓŁKA AKCYJNA

CENTRALA W WARSZAWIE, AL. JEROZOLIMSKIE № 57

Przeszło 240 własnych składów i zastępstw
we wszystkich większych miastach Rzeczypospolitej.

Sprzedaż nafty, benzyny i produktów naftowych
dla celów przemysłowych i rolniczych — w najlepszych
gatunkach.

Olej gazowy, Oleje maszynowe, Oleje cylindrowe,
Oleje automobilowe: krajowe i amerykańskie.

Własne Automatyczne Stacje Benzynowe
WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH OŚRODKACH RUCHU AUTOMOBILOWEGO
OLEJE BIAŁE. — PRODUKTY SPECJALNE: „FLIT“ i „PYŁOCHŁON“.

Asfalty brukarskie, impregnacyjne i izolacyjne amerykańskie marki „Standard“
oraz krajowe marki „Stanob“. — Własna żegluga rzeczna.

Angielskie przybory garażowe

MARKA FABRYCZNA H. F.

Prosimy napisać do największych angielskich
wytwórców urządzeń garażowych o szczegółowy
katalog przyborów, oszczędzających czas i pracę.

Jesteśmy gotowi otworzyć agenturę w Polsce
i przyjmujemy wszelkie zgłoszenia od firm
::: ::: :::: odpowiedzialnych ::: :::: :::

Harvey Frost
& Co. LTD.

Wynalazcy procesu wulkanizowania H. F.
Specjaliści urządzeń garażowych.

148-150, GREAT PORTLAND STREET
LONDON, ENG.

M A G N E T A
ŚWIECE
S.E.V.
DYNAMO
S T A R T E R Y

Gen. Repr. na Rzeczpospolitą Polską i w. m. Gdańsk
Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET“

ZYGMUNT POPŁAWSKI

Sp. z o. o.

Hoża 33 Warszawa Tel. 19-31

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

G. R A D K E

Warszawa, ul. Wierzbowa Nr. 3, telefon 76-75

S R E B R O K R Y S Z T A L Y

N A G R O D Y S P O R T O W E

Rola kredytu w handlu samochodami

ROZWÓJ automobilizmu w Polsce napotyka na bardzo poważną przeszkodę w postaci braku kredytu.

Nabywca samochodu, poszukując maszyny, częstokroć bywa zmuszony albo w zupełności wyrzec się nabycia takiej, lub też nabywa inną, nieodpowiadającą jego chęciom ze względu na jej cenę, lub też ze względu, że sprzedawca miał możliwość udzielić mu dogodniejszych warunków spłaty.

Z drugiej strony prawie stale słyszy się utyskiwanie kupców samochodowych na trudność umieszczenia w bankach akceptów, dających możliwość udzielenia dogodnych warunków nabywcom. Znanem jest, że jeden z najpoważniejszych naszych banków wręcz odmawia przyjmowania weksli, pochodzących z transakcji samochodowych, przyczem motywuje swe stanowisko zasadniczym punktem widzenia, że kredyty udziela tylko na cele produkcyjne, a kupno samochodu na kredyt utożsamia z kupnem na spłatę, dajmy na to... pudełka cukierków.

Jednocześnie w prasie fachowej — w pismach ekonomicznych, oraz w organizacjach społecznych — poruszana była sprawa celowości udzielania kredytów przy zakupie poszczególnych towarów codziennego użycia i bardzo szeroko była omawiana sprawa sprzedaży na raty. Sądzymy więc, że czytelników naszych zainteresuje amerykański pogląd na tę sprawę i ich swoiste oświetlenie tej sprawy w stosunku do handlu samochodami, t. j. do sprzedaży samochodów na raty.

Jak wiadomo, jedna z największych instytucji, która rzuciła hasło sprzedaży samochodów na spłatę, było towarzystwo General Motor, — przyczem hasło to zostało nie tylko rzucone, lecz i urzeczywistnione. Zresztą w tym kierunku poszły i inne organizacje — jednak w prasie rozlegały się głosy, że taki sposób sprzedaży jest szkodliwy — że podkopuje dobrobyt kraju i t. p. To też General Motor Corporation, chcąc mieć potwierdzenie słuszności swej tezy nie tylko rezultatami osiągniętymi, lecz i w dziedzinie czysto naukowej zwróciło się do wybitnego ekonomisty Edwina R. A. Seligmana, profesora ekonomii politycznej na uniwersytecie Columbia, prosząc go o zbadanie tej sprawy i wypowiedzenie swego zdania.

Prof. Seligman zgodził się zająć tą sprawą, zastrzegając sobie, że General Motor nie będzie sprzeciwiać się ogłoszeniu jego zdania bez względu na konkluzję. Po roku pracy i napisaniu kilku tomów — praca jego została zakończona i na bankiecie, wydanym dla niego przez p. John'a Raskob'a, dyrektora General Motor'u w przemówieniu przedstawił on swoje zdanie.

Przemówienie prof. Seligman'a poprzedziło słowo wstępne J. Raskob'a, który powiedział:

Zanim prof. Seligman zabierze głos i wypowie się w sprawie sprzedaży na raty, pragnę parę słów powiedzieć o przemyśle samochodowym.

My, przemysłowcy samochodowi, obliczamy, że 60% ogólnej ilości samochodów została sprzedana na kredyt — właśnie dzięki sprzedaży na raty. Kredyt, udzielany nabywcom, stworzył ten wielki przemysł

TAK CZYŚCI PŁYSKAWICA! CHEMICZNIE PRZESYCONA ZAMSZOWA FLANELA



Czyści bez pomocy płynów i kredy — na sucho: lustra, szyby, polerowane części karoserji samochodowych oraz wszystkie metale — wspaniale.

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH SKŁADACH AKCESORJI SAMOCHODOWYCH GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

„COREFA“

WARSZAWA, UL. WILCZA 33, TEL. 137-94

ELIS
**BOBROWSKY I SŁUBICKI INŻ.
ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE**

J E N E R A L N E P R Z E D S T A W I C I E L S T W O I A U T O R Y Z O W A N A O B S Ł U G A

DELCO-REMY

L I C Z N I K I A C I A K U M U L A T O R Y W I L L A R D

 W A R S Z A W A , U L . K A Z I M I E R Z O W S K A 7 4 , T E L E F O N 3 0 1 - 4 8
Z A M I E J S C O W E Z L E G E N I A Z A Ł A T W I A M Y O D W R O T N ą P O C Z T ą

samochodowy, który dziś jest największym przemysłem na świecie i któremu kraj nasz i ludność w znacznej mierze zawdzięcza swój dobrobyt.

Może ktoś mi zarzuci, że jest to zbyt śmiało twierdzenie, lecz sądzę, że analiza faktów potwierdzi je w zupełności.

W r. 1926 suma sprzedaży samochodów, traktorów i części do nich oblicza się na 6 miliardów dolarów. Jeżeli dodamy do tego wydatki na budowę i utrzymanie dróg, budowę garaży i t. p., to z łatwością osiągniemy sumę 10 miliardów dolarów, które wwały się do kraju przez danie możności kupowania samochodów na kredyt i zadowolenia chęci szybkiej i wygodnej komunikacji.

Słowa dziesięć miliardów dolarów nie przemawiają do umysłu, o ile nie uzmysłowić sobie znaczenia wartości, przysporzonej krajowi. 10 miliardów dolarów, to jest wartość przeciętnego zbioru zboża w naszym kraju w ciągu ostatnich 4-ech lat i tylko o 20% mniej, niż całkowita produkcja rolna.

Te więc 10 miliardów dolarów zawdzięczamy przemysłowi samochodowemu, przemysłowi, który, za wyjątkiem gumy, korzysta tylko z krajowych surowców. Przemysł ten zatrudnia obecnie $3\frac{1}{3}$ miliona robotników bezpośrednio i pośrednio około 400.000, czyli razem około $3\frac{3}{4}$ miliona osób, którzy egzystencję swą zawdzięczają przemysłowi samochodowemu. Proszę przez chwilę pomyśleć, co by się stało, gdyby naraż przemysł samochodowy przestał istnieć, — albo też gdyby ktoś stworzył jakąś nową gałąź przemysłu, zatrudniającą około 4 milionów ludzi i wytwarzającą produktów na 10 miliardów dolarów!!!

Czyby ktokolwiek odważył się przed kilkunastu laty przepowiedzieć, że przemysł samochodowy dojdzie do obecnego stopnia rozwoju i że 25 milionów samochodów będzie kursować w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. A zawdzięczamy to sprzedaży na raty.

Gdyby każdy nabywca był zmuszony do zebrania gotówki dla całkowitej opłaty należności za samochód, wątpię, czy kursowałyby 10 milionów samochodów, i oczywiście, przemysł ten nie osiągnąłby takiego rozwoju i nie przysporzyłby krajowi tak wielkich zysków. W roku ubiegłym przemysł samochodowy zużył z ogólnej ilości, wyprodukowanej w Stanach Zjednoczonych: 11% drzewa, 13% miedzi, 14% żelaza i stali, 14% ołowiu, 21% cyny, 25% aluminium, 28% niklu, 50% szkła tafelowego, 63% skóry tapicerskiej, oraz 80% benzyny zostało zużyte przez samochody.

W 1927 roku zostanie wyprodukowanych 3.500.000 samochodów. (Gdyby zakłady Forda pracowały, ilość ta dosięgłaby 4.600.000). Wszystkie dane każą przewidywać, że w roku 1928 rozwój przemysłu samochodowego zrobi nowy krok naprzód i wyprodukuje o 40% więcej — i znów muszę podkreślić, że uzyskujemy to dzięki — kredytowi.

Dobrobyt kraju zależy w znacznej mierze od zdolności wytwórczej i konsumpcyjnej społeczeństwa. Zdolność wytwórcza zależy od chęci do pracy — a ta zjawia się — o ile wzamian za nią człowiek może nabyć przedmioty, dające mu pewne zadowolenie — by zaś umożliwić mu to nabycie — niezbędnym jest kredyt; dzięki niemu stwarza się zwiększenie zapotrzebowania i nowe placówki do pracy, a więc zarobkowania.

Myśl ta była podstawą naszej wiary w system sprzedaży na raty — a doświadczenie lat ubiegłych wykazało, żeśmy się nie mylili; pragnąc jednak znaleźć teoretyczne uzasadnienie praktycznie osiągniętych rezultatów, prosiliśmy o wypowiedzenie się profesora Seligmana.

(Dalszy ciąg nastąpi).

UWADZE AUTOMOBILISTŌW

poleca się nowootworzony skład **akcesorji samochodowych, benzyny, oliwy Gargoyle Mobiloil, opon i dętek Michelin** w domu p. HANUSA obok dworca kolejowego w Jaremczu

w firmie JAN IWLIJEW

P. T.

Niniejszem podajemy do wiadomości P. T. Interessantów, iż z dniem dzisiejszym

uruchomiliśmy PIERWSZĄ W POLSCE FABRYKĘ OKUCI ZAMKŌW SAMOCHODOWYCH

która prowadzona jest pod kierownictwem fachowców, przedtem przez dłuższy okres czasu praktykujących zagranicą.

Prosimy o łaskawe poparcie naszego przedsiębiorstwa i zapewniamy, że zadaniem naszym będzie obsługiwać klientelę rzetelnie i dostarczać towar pierwszorzędnej jakości.

Wielkopolska Fabryka Okuc i ZamkŌw Samochodowych

„WYTWOK“

POZNAŃ, UL. KOPERNIKA № 4

KAROSERJE

DO WSZELKICH TYPÓW SAMOCHODÓW
nie wyłączając typu „WEYMANN”
oraz BUDOWA AUTOBUSÓW

„KRAJOWA WYTWÓRNIA KAROSERJI”. B-cia COBEL, Warszawa, ul. Okopowa 42, telefon 528-97

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, ul. Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15

Kompletne remonty samochodów
osobowych i ciężarowych

Budowa i remont chłodziw samochodowych
wszelkich typów

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE

K R O N I K A

Grand Prix Ameryki. Na torze Indianapolis odbył się w dniu 30 maja doroczny wyścig o Grand Prix Ameryki. Startowało 29 współzawodników, z których w czasie biegu wycofało się siedmiu.

Przez pierwsze 350 mil wyścig prowadził Gleason na samochodzie Duesenberg, który rozwinął na tej przestrzeni ogromną szybkość średnią 164 klm./g., bijąc wszystkie dotychczasowe rekordy.

W drugiej części biegu zaczął padać deszcz, utrudniając niezmiernie jazdę. Gleason wycofał się z wyścigu na 15 mil przed końcem i w rezultacie do celu doszedł pierwszy nieznany kierowca Ludwik Mayer, na samochodzie Miller. Ostateczne rezultaty wyścigu, rozegranego na dystansie 500 mil ang., czyli 800 klm., przedstawiają się następująco:

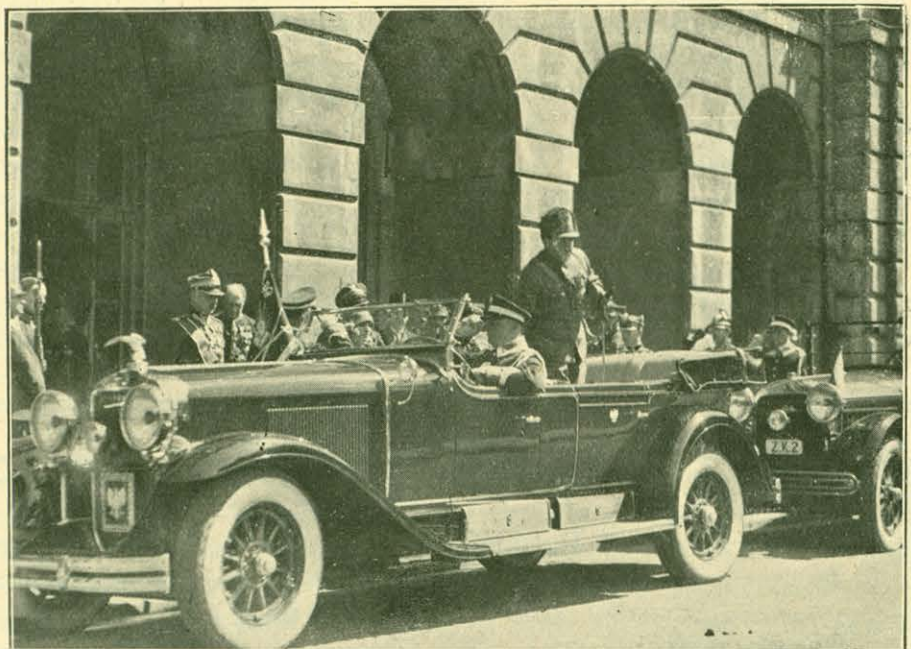
1. Ludwik Mayer (Miller) w 5 g. 01 m. 335 s., szybkość średnia na godzinę 160 klm. 106 m.
2. Leon Moore (Miller) w 5 g. 02 m. 17 s.
3. G. Souders (Miller) w 5 g. 06 m. 11 sek.
4. Ray Keech (Stutz).

Z ostatnich zawodów motocyklowych. W wyścigach „Otwarcie sezonu”, zorganizowanych w Strudze w dniu 13 maja przez Polski Klub Motocyklowy, zwyciężył Jakubowski na motocyklu A. J. S. 500 cm.³, bijąc wiele maszyn o znacznie większym litrażu.

W wielkim raidzie motocyklowym, zorganizowanym przez Polski Związek Motocyklowy w dn. 2, 3 i 4 czerwca na przestrzeni Łódź — Poznań — Bydgoszcz — Grudziądz — Warszawa, pierwsze miejsce zdobył Kiss na motocyklu B. S. A. 500 cm.³ z wózkiem, uzyskując 56 punktów na 60 możliwych do zdobycia.

Węgierski wyścig kilometrowy. Królewski Automobilklub Węgier zorganizował w dniu 29 kwietnia wyścig na przestrzeni jednego kilometra, o starcie

Z POBYTU KRÓLA AMANULLAHA W WARSZAWIE



Władca Afganistanu wsiada do samochodu.

z rozbiegu. Najlepszy czas dnia osiągnął Wolfner na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Steyr, rozwijając szybkość 181,5 klm./g. Najlepszy czas w klasie samochodów sportowych uzyskał Delmar na Steyr z szybkością 173 klm./g., w klasie samochodów turystycznych Pajor na Lancia z szybkością 107 klm./g. i w klasie motocykli Urbach na Brough Superior z szybkością 153 klm./g.

Grand Prix Algieru dla samochodów wyścigowych rozegrany został w dniu 6 maja. Dystans wynosił 350 klm. w 50 okrążeniach toru. Zwyciężył Lehoux na Bugatti w czasie 3 g. 52 m. 54 s., z szybkością średnią 92,5 klm./g.

Brookland w dniu 11 maja. Startowało 39 samochodów. Przez pierwsze trzy godziny bieg prowadził Campbell na Bugatti, jednakże potem był zmuszony się wycofać. Na czoło wyszedł Barnato na Bentley, za którym szedł Coe na Alfa Romeo. W piątej godzinie biegu pierwsze miejsce uzyskał Birkin na Bentley i doprowadził bieg do końca, pokrywając w ciągu sześciu godzin dystans 694 klm. z szybkością średnią 116 klm./g. Dalsze miejsca zajęli kolejno: Rubin na Bentley, Barnato na Bentley, Ramponi na Alfa Romeo, Turner na Austro Daimler etc. Ramponi zdobył specjalną nagrodę przeznaczoną dla samochodu, który przejedzie największą przestrzeń ponad określony dla niego dystans minimalny.

Z POBYTU KRÓLA AMANULLAHA W WARSZAWIE



Sznur Cadillaców przed dworcem Głównym widziany z przodu...



...i widziany z tyłu.

Naokoło Sycylii. W dniu 9 maja rozegrany został na Sycylii wyścig dostępny dla samochodów sportowych, na trasę którego składało się jedno okrążenie słynnego toru Madonie oraz okrążenie całej wyspy. Całkowity dystans wynosił 1038 klm. Startowało 18 samochodów. Rezultaty:

1. Magistri (Alfa Romeo 1500 cm.³) 16 g. 29 m. 50 s. szybkość średnia na godzinę 63 klm. 271 m.;
2. Floreale (Bianchi 3000 cm.³) 17 g. 57 m. 48 s.;
3. Moccario (O. M. 5000 cm.³) 20 g. 53 m. 40 s.;
4. Tranchina (Fiat 1100 cm.³) 21 g. 25 m. 58 s.

Wyścigi sześciogodzinne w Brookland. Drugi z kolei doroczny wyścig sześciogodzinny dla samochodów sportowych zorganizowany został na torze

W wyścigach na wznesieniu Hainberg rozegranych w dniu 13 maja na dystansie 3,1 klm., najlepszy czas dnia, 2 m. 19,2 s., uzyskał Stuck na samochodzie wyścigowym Austro Daimler z szybkością 80,3 klm./g. W wyścigach tych poważnemu wypadkowi uległa znana niemiecka kierowczyni Liliana Roehrs.

Francuskie Tourist Trophy. Pod tą nazwą odbył się między 6 a 13 maja na torze szosowym autodromu Montlhery ciekawy konkurs wytrzymałości dla motocykli i lekkich samochodów. Polegał on na tym, iż współzawodniczące maszyny przebywać miały codziennie z określoną szybkością średnią pewien dystans, wyznaczony w zależności od kategorii, i nieprzebycie oznaczonego dystansu w przepisany

„P A T R I A”

Polskie Towarzystwo Asekuracyjne i Reasekuracyjne
Spółka akcyjna—Warszawa, ul. Jasna Nr. 4, Telefon Nr. 141-92 i 29-91

U B E Z P I E C Z A:

SAMOCODY od rozbicia, ognia, kradzieży. — **WŁAŚCICIELI** samochodów od odpowiedzialności cywilnej.
: : : : : **PASAŻERÓW i SZOFERÓW** od następstw nieszczęśliwych wypadków. : : : : :

się pociągało za sobą punkty karne. Bez punktów karnych doszli do celu następujący konkurenci:

Mot. 175 cm.³: 1. ex aequo Hommaire (Monet Goyon) i Sourdou (Monet Goyon), szybkość średnia na godzinę 66 klm. 200 m.; 2. Sterny (San Sou Pap) 65 klm. 369 m.

Mot. 250 cm.³: 1. Mont (Favor), szybkość średnia na godzinę 61 klm. 681 m.

Mot. 350 cm.³: 1. Berrenger (Royal Enfield), szybkość średnia na godzinę 69 klm. 609 m.; 2. ex aequo Pean (Peugeot) i Pfaender (Peugeot) 65 klm. 882 m.; 3. Lempereur (Gillet) 63 klm. 897 m.; 4. Andrieu (Gillet) 62 klm. 272 m.

Mot. 500 cm.³: 1. ex aequo Bernard (Gnome Rhone) i Naas (Gnome Rhone), szybkość średnia na godzinę 75 kilom. 489 metr.

Sam. 750 cm.³:

1. Doré (Sima-Violet), szybkość średnia na godzinę 67 klm. 975 m.

‡ Sam. 1100 cm.³:

1. Devaud (Amilcar), szybkość średnia na godzinę 74 kilom. 357 m.

Wyciągi sześciogodzinne w Dijon.

Na obwodzie szosowym w pobliżu Dijon zorganizowano w dniu 17 maja wyciągi sześciogodzinne, z czego 4 godziny były poświęcone na zawody samochodów, a 2 godziny na bieg motocykli. Wyciągi cieszyły się dużym zainteresowaniem i zakończyły się sensacyjnym zwycięstwem kobiety. Rezultaty są następujące:

Sam. sport. 750 cm.³: 1. Theluson (Senechal) 292 klm. 878 m., szybkość średnia na godzinę 73 klm. 219 m.

Sam. sport. 1100 cm.³: 1. Dugat (Derby) 384 klm. 740 m., szybkość średnia na godzinę 96 klm. 185 m.; 2. Gabriel (Aries).

Sam. sport. 1500 cm.³: 1. Chabreiron (Gobron) 335 klm. 795 m., szybkość średnia na godzinę 83 klm. 948 m.; 2. Namin (Bugatti).

Sam. sport. 2000 cm.³: 1. Burie (Georges Irat) 343 klm. 830 m., szybkość średnia na godzinę 85 klm. 957 m.

Sam. sport. 3000 cm.³: 1. Laly (Aries) 466 klm. 072 m., szybkość średnia na godzinę 116 klm. 517 m.

Sam. sport. 5000 cm.³: 1. Stoffel (Chrysler) 428 klm. 105 m., szyb. śr. na godzinę 107 klm. 026 m.

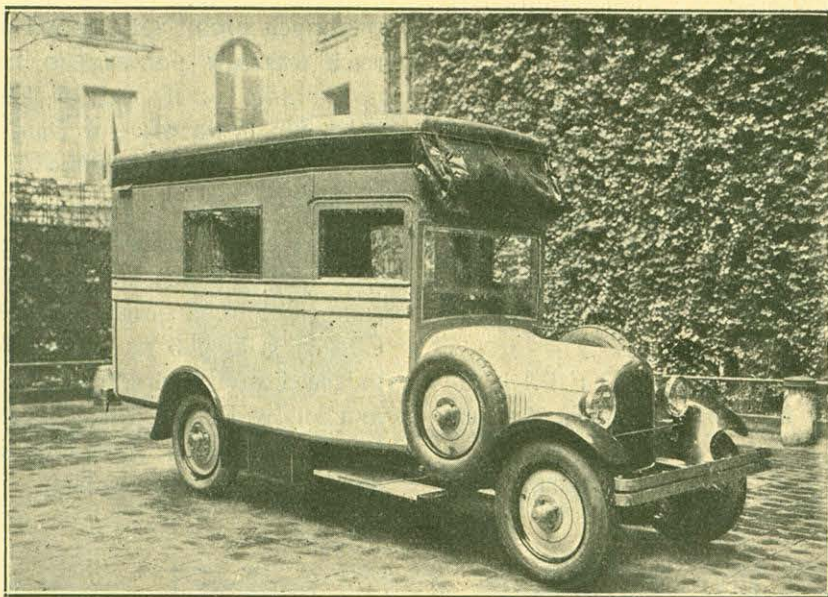
Sam. wyśc. 1100 cm.³: 1. Lobre (B. N. C.) 413 klm. 822 m., szybkość średnia na godzinę 103 klm. 455 m.; 2. Chanson (Marguerite).

Sam. wyśc. 1500 cm.³: 1. Pani Shell (Bugatti) 399 klm. 183 m., szybkość średnia na godzinę 99 klm. 975 m.; 2. Foc (Bugatti).

Sam. wyśc. 2000 cm.³: 1. Pani Jennky (Bugatti) 489 klm. 848 m., szybkość średnia na godzinę 122 klm. 462 m.; 2. Baboin (Bugatti).

Motocykle: 1. Perrotin (Terrot) 205 klm. 565 m.; 2. Durand (Terrot) 192 klm. 050 m.; 3. Caramela (Terrot) 174 klm. 626 m.; 4. Sourdou (Monet Goyon) 173 klm. 744 m.

W dorocznych wyścigach na wzniesieniu Brno — Sobesice, rozegranych w dniu 20 maja na przestrzeni 3500 metrów, najlepszy czas dnia, 2 m. 38,8 s., uzyskał Milos Bondy na półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord wzniesienia. W klasie samochodów sportowych najlepszy czas wykazał Bittmann na Austro Daimler, w klasie samochodów turystycznych Vermirowski na Tatra i w klasie motocykli Tichy na Terrot.



Samochód „Home mobile”, zaopatrzony w sypialnię, salon, kuchnię, toaletę etc., był prezentowany niedawno we francuskim klubie automobilowym pań.

W wyścigach na wzniesieniu Rabasada koło Barcelony, rozegranych w dniu 20 maja na przestrzeni 4900 metrów, najlepszy czas dnia, 3 m. 27,79 s., osiągnął de Vizcaya na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość 84 klm./g.

Wyciągi w Messynie. Na obwodzie szosowym w Messynie rozegrane zostały w dniu 20 maja wyciągi samochodowe na przestrzeni 364 klm., w których zwyciężył niemiecki kierowca Probst. Szczegółowe rezultaty są następujące:

Kat. 1500 cm.³: 1. Probst (Bugatti) 4 g. 48 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 75 klm. 701 m.; 2. Cucinotta (Bugatti) 4 g. 56 m. 15,6 s.; 3. Magistri (Alfa Romeo) 4 g. 56 m. 59 s.

Kat. 2000 cm.³: 1. Nuvolari (Bugatti) 4 g. 58 m. 29,8 s., szybkość średnia na godzinę 73 klm. 176 m.; 2. Bassi (O. M.).

Bol d'Or. Doroczny konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczworgodzinnej rozegrany został pod tą nazwą na małym czterokilometrowym obwodzie szosowym w Saint Germain w dniach 26, 27 i 28 maja. Konkurs ten był dostępny dla motocykli i lekkich samochodów, których do startu zgłosiło się 62. Rezultaty osiągnięte w tegorocznym konkursie wypadły naogół poniżej poziomu lat ubiegłych. Oto ostateczne wyniki:

Mot. 175 cm.³: 1. Mouret (San Sou Pap) przebył 325 okr. czyli 1358,5 klm. z szybkością średnią 56,6 klm./g.; 2. Sterny (San Sou Pap) 317 okr.; 3. Baudart (San Sou Pap) 290 okr.

Mot. 250 cm.³: 1. Roudadoux (De De) przebył 341 okr. czyli 1425,4 klm. z szybkością średnią 59,4 klm./g.; 2. Touzet (Propulcycle) 399 okr.; 3. Anino (De De) 317 okr.

Mot. 350 cm.³: 1. Fourier (C. P. Roleo) przebył 346 okr. czyli 1446,3 klm. z szybkością średnią 60,3 klm./g.; 2. Debaisieux (Monet Goyon) 318 okr.; 3. Bignon (Soyer) 301 okr.

Mot. 500 cm.³: 1. Vrooner (Gillet) przebył 364 okr. czyli 1521,5 klm. z szybkością średnią 63,4 klm./g.

Mot. 350 cm.³ z wózkami: 1. Cheret (La Française) przebył 309 okr. czyli 1291,6 klm. z szybkością średnią 53,8 klm./g., rekord.

Mot. 600 cm.³ z wózkami: 1. Milhoux (Gillet) przebył 366 okr. czyli 1404,5 klm. z szybkością średnią 58,5 klm./g., rekord.

Cyclecary 500 cm.³: 1. Goetz (Monotrace) przebył 267 okr. czyli 1116 klm. z szybkością średnią 46,5 klm./g.

Cyclecary 1100 cm.³: 1. Lachner (D'Yrsan) przebył 292 okr. czyli 1220,5 klm. z szybkością średnią 50,8 klm./g.

Samoch. sport. 750 cm.³: 1. Violet (Sima-Violet) przebył 325 okr. czyli 1358,5 klm. z szybkością średnią 56,6 klm./g., rekord.

Samoch. sport. 1100 cm.³: 1. Colas (D. F. P.) przebył 404 okr. czyli 1688,7 klm. z szybkością średnią 70,4 klm./g.

Samoch. wyśc. 1100 cm.³: 1. Gault (Senechal) prze-

był 383 okr. czyli 1600,9 klm. z szybkością średnią 66,7 klm./g.; 2. Pani Violette Morris (B.N.C.) 377 okr.; 3. Treunet (B. N. C.).

Dokładny rezultat Ray Keecha. Światowy rekord szybkości samochodowej, ustanowiony przez kierowcę Ray Keecha na trzysilnikowym, trzydziestosześciodylindrowym bolidzie Triplex o pojemności cylindrów 81.098 cm.³, wynosi dokładnie *334 klm. 022 m./g.* Rekord ustanowiony został na dystansie jednej mili ang. o starcie z rozbiegu, przyczem w jedną stronę osiągnięty był czas 17,86 sek., a w przeciwną stronę 16,83 sek., co daje czas średni 17,345 sek.

Campbell wciąż myśli o rekordzie. Jak donoszą z Londynu, Malcolm Campbell zamierza zaatakować światowy rekord szybkości samochodowej, zdobyty ostatnio przez Ray Keecha na bolidzie Triplex. Ponieważ w Anglii zabroniono urządzania tych niebezpiecznych prób, a Campbell nie chce ponosić ogromnych kosztów ponownego transportu swej maszyny na Florydę, przeto dzielny kierowca angielski wyszukał sobie nową plażę w Danji między Lokhen i Blokhus i na niej będzie próbował pobić rekord światowy szybkości.

Produkcja samochodów we Francji. W ciągu roku 1927 fabryki francuskie wyprodukowały ogółem 190.000 samochodów. Z liczby tej 80.000 przypada na fabrykę Citroën, a 50.000 na fabryki Peugeot i Berliet. Następujące firmy wyprodukowały od 1.500 do 3.000 samochodów: Delage, Talbot, Hotchkiss, Chenard Walcker, Panhard Levassor. Z ogólnej liczby wyprodukowanych wozów eksportowano 34%.

N O W E K S I A Ź K I

Katalog Prasowy „Para“.

Ukazał się czwarty rocznik **Katalogu Prasowego „Para“**, obejmujący wykaz wszystkich pism w Polsce oraz prasy polskiej poza granicami Rzeczypospolitej. Podzielony w części oficjalnej na sześć części, wykazuje w pierwszej wszystkie czasopisma w Polsce według województw, w drugiej prasę polską na wychodźstwie, w trzeciej wszystkie pisma w porządku alfabetycznym według nazw, w czwartej daje nam **Katalog Prasowy „Para“** wykaz miejscowości w Polsce z liczbą mieszkańców ponad 3.000, w piątej wykaz pism zawodowych a raczej specjalnych. W szóstej wreszcie części znajdujemy pisma obcojęzyczne. Dalej zamieszczono ogłoszenia dużej ilości pism, a pozatem ciekawą „Mapę Gazetową“, na której uwidocznione są te wszystkie miejscowości, w których wychodzą jakiegokolwiek czasopisma. Największą liczbę takich miejscowości widzimy w województwach zachodnich, mniejszą w województwach środkowych, a szczupłą wciąż jeszcze na wschodzie.

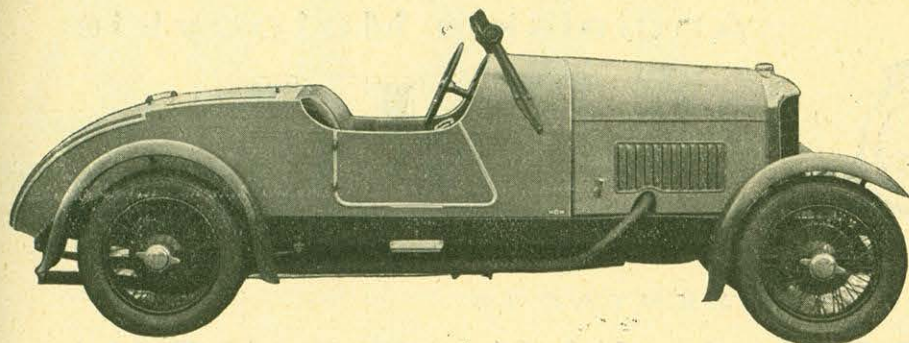
Katalog obejmuje ogółem 1933 pisma, z których przypada na wydawnictwa polskie 1639, niemieckie 118, żydowskie 89, ukraińskie 58, białoruskie 5, an-

gielskie 4, francuskie, litewskie i rosyjskie po 3, oraz jedno włoskie. Z ogólnej tej liczby przypada na większe miasta: Warszawę 410, Lwów 165, Poznań 157, Kraków 147, Wilno 66, Łódź 59, Katowice 54 i t. d.

Poza materiałem statystycznym, **Katalog Prasowy „Para“** przynosi szczegółowe informacje o poszczególnych wydawnictwach periodycznych jak: kierunek pisma, rozmiary tegoż, ceny ogłoszeń, reklam i t. d.

Całość, przedstawia się bardzo estetycznie, opracowana jest nader starannie, dlatego też **Katalog** jest cennym nabytkiem w rękach wszystkich kupców i przemysłowców, korzystających z reklamy gazetowej. **Katalog Prasowy „Para“** nabyć można we wszystkich księgarniach oraz w oddziałach „Para“ w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Bydgoszczy i Toruniu, wreszcie w Centrali „Para“ w Poznaniu, Al. Marcinkowskiego 11.

Dodać przy tej sposobności należy, że Biuro Ogłoszeń „Par“ jest wydawcą „Echa Powszechnej Wystawy Krajowej“, która odbędzie się w Poznaniu w r. 1929, oraz czasopism zawodowych: Powszechna Gazeta Fryzjerska, Przegląd Krawiecki, Przegląd Stolarski, Wzrost Metalowy i Gazeta Malarska.



4 CYL. TYP 8-25 HP.
spala 8 ltr. benzyny na 100 klm.

4 CYL. SUPER-SPORT 8-35 HP.

6 CYL. TYP 12-40 HP.
spala 10 ltr. benzyny na 100 klm.

I M P E R I A

ZDOBYWCA WIELU NAGRÓD NA KONKURSACH EUROPEJSKICH

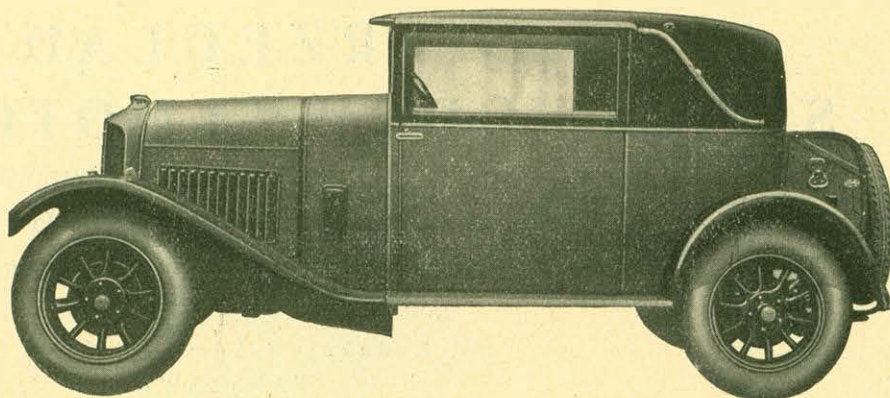
AUTOMOBILE-IMPERIA

Generalne Zastępstwo na Polskę

WŁ. SZAWERNOWSKI

WARSZAWA

Chmielna № 36 m. 4. Telefon 250-95.



Budowa i remont CHŁODNIC
wszelkich typów

LUDWIK BALIŃSKI & LEON FIUTOWSKI

Sp. z o. o.

WARSZAWA Poznańska № 11, telefon 7-86
Marszałkowska № 14, tel. 284-14

OTA



**Tachometry
do motocykli**

/Przymocowywane do rury
zbiornikowej/

**OTA APPARATE
GESELLSCHAFT M.B.H.**
FRANKFURT A-MAIN GUTLEUTSTR.144

Reprezentant na Polskę: Juliusz Poznański
Warszawa, Hortensja No. 7.

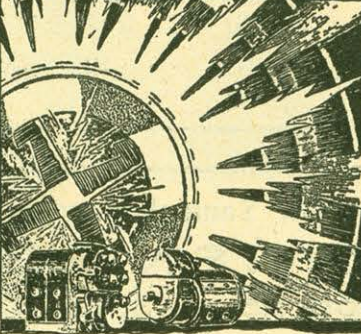
Kazimierz TRUKAN

Warszawa, ul. Mokotowska № 45, telef. № 255-41

BENZYNĘ i OLEJE SAMOCHODOWE tylko pierwszo-
rzędnej jakości i po cenach konkurencyjnych.
GARGOYLE MOBILOIL w plombowanych blaszankach
i na wagę od 1/2 kg. Stale na składzie i wszystkich marek,
objętych Tabelą Polecającą.

ARTYKUŁY SAMOCHODOWE i ELEKTROTECHNICZNE

ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWA



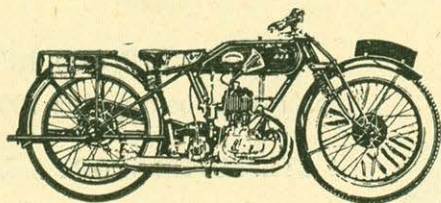
NAPRAWA I PRZERÓBKA

magnet, dynamo, star-
terów, automatów i aku-
mulatorów różnych
systemów

Szczotki i kolektory
do dynamo samocho-
dów: „Ford“, „Mathis“,
„Fiat“, „Berliet“, „Dod-
ge“ i innych.

N. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka № 31
Telefon 409-15



Angielskie Motocykle

MODEL **AJS** 1928

248., 349., 498 i 799 cm.

REPREZENTACJA

K. BIENERT i J. JAKUBOWSKI

Warszawa, ul. Mokotowska Nr. 52. Telefon Nr. 148-49 i 240-50

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

MIESIĘCNIK POŚWIĘCONY PRZEDEWSZYSTKIEM

TECHNICE SAMOCHODOWEJ

REDAGOWANY PRZY WSPÓŁPRACY NAJWYBITNIEJSZYCH FACHOWCÓW

Redakcja i Administracja:

WARSZAWA

HOŻA 37 m. 27, TELEFON 245-08

PRENUMERATA 18 ZŁ. ROCZNIE — WPŁATY PRZYJMUJĄ WSZYSTKIE
URZĘDY POCZTOWE

POJEDYNCZE EGZEMPLARZE DO NABYCIA W KIOSKACH I KSIĘGARNIACH
NA PROWINCJĘ EGZEMPLARZE OKAZOWE WYSYŁANE SĄ BEZPŁATNIE



„ARGO“ OPONY i TAKSOMETRY

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, CHMIELNA № 116, TELEFON 416-12

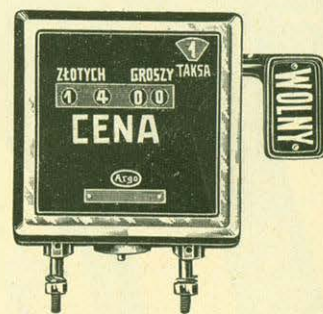
Adres Telegraficzny: „Taksometr“

Wylączna sprzedaż liczników-taksometrów „ARGO“

Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe

WARSZTATY REPERACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW i TRANSMISJI

----- REPERACJA i WULKANIZACJA OPON i DĘTEK -----



Kursy Kierowców Samochodowych
A. TUSZYŃSKIEGO
Warszawa, Złota 25, m. 3, tel. 61-34

Specjalne kursy dla amatorów, zawodowców, fordystów,
mechaników traktorowych.

Nauka w zamkniętych kompletach. Dobór towarzystwa.

Sekretariat (Złota 25) czynny od godz. 10-ej do godz. 19-ej.