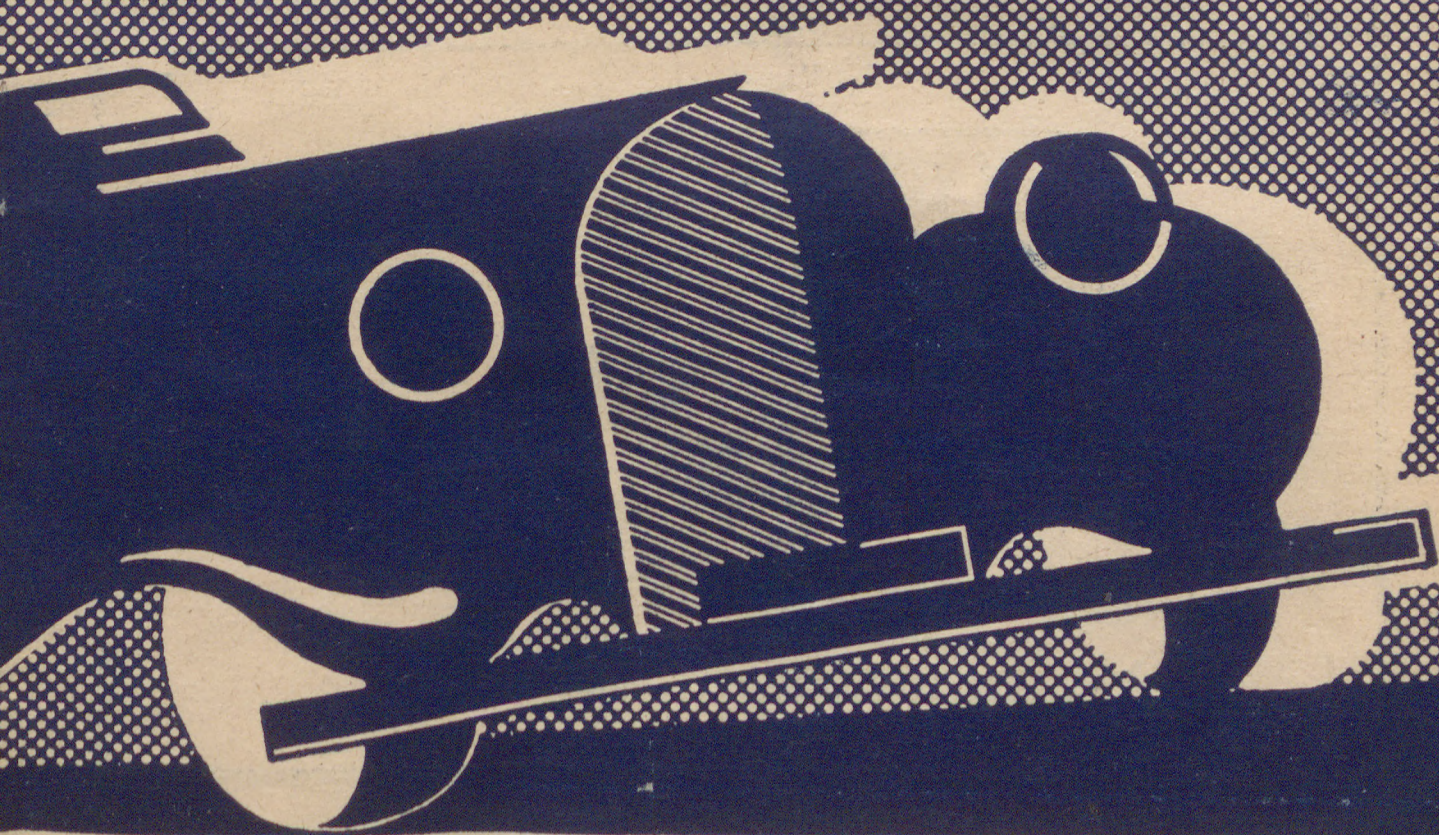




Motorzysta



BIURO SPRZEDAŻY PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNO-LOTN. „MOTOZBYT”

OBJĘŁO OBSŁUGĘ HANDLOWĄ
PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW SAMOCHODOWYCH

Oddziały (Punkty zbytu) Biura Sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego

udzielają informacji o cenach i terminach napraw w Państwowych Zakładach Samochodowych, wyposażonych w najbardziej nowoczesne środki techniczne oraz części zamienne dla racjonalnych napraw głównych (kapitałnych) samochodów (silników) ciężarowych marek seryjnych Chevrolet, Bedford, G. M. C., Willys, Dodge, Studebaker, Ford, Fordson, ZIS, GAZ i Thornycroft-Diesel.

Oddziały (Punkty zbytu) Biura Sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego

odbierają i dostarczają do napraw względnie wymieniają samochody ciężarowe seryjne, jak również wykonują naprawy gwarancyjne na stacjach obsługi w Warszawie, Mysłowicach (koło Katowic), Gdyni-Orłowie, Poznaniu, Toruniu i Wrocławiu oraz w najbliższym czasie w Łodzi, Szczecinie, Bydgoszczy i Krakowie.



Motoryzacja

ORGAN: ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYDAWCA: SPOŁDZIELNIA „AUTOR“

REDAGUJE: KOMITET

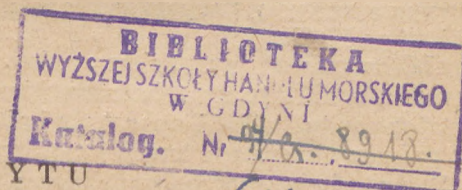
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 8.83-89. Konto czekowe P.K.O. —
„Motoryzacja — czasopismo, Warszawa“ Nr I-1955.

Czasopismo „Motoryzacja“ można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportow-
ców R. P., Oddziałów Automobilklubu Polski, Okręgowych Związków Motocyklowych i Klubów Motocyklo-
wych Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 180 zł., za pół roku 360 zł.

Rok III

STYCZEŃ 1948

Nr 1



TREŚĆ 1-go ZESZYTU

	Str.		Str.
Z NOWYM ROKIEM — Cz. Oryński	2	KOSZTY EKSPLOATACJI SAMOCH. OSOBOW. — K. Podhorski-Okołów	13
KATECHIZM MOTORYZACJI — T. G.	3	WIADOMOŚCI Z KRAJU	14
TRANSPORTOWCY ŻĄDAJĄ WPROWA- DZENIA 4-CH KATEGORII PRAW JAZDY — M. Guzowski	4	ZUŻYCIE PALIWA — Wł. Wyglądała	15
SAMOCHODOWE NIECHLUJSTWO — W. Rychter	6	PRZYCZYNY TRUDNEGO URUCHA- MIANIA SILNIKÓW — opr. Kuczyński	22
XXVIII WYSTAWA SAMOCHODOWA W PRADZE — Zb. Borowczyk	8	SILNIKI SAMOCHODOWE CHŁODZO- NE POWIETRZEM — płk. W. Fili- powicz	25
POWOJENNE SPOTKANIA MOTOROW- CÓW CZECHOSŁOWACJI I POL- SKI — Zb. Borowczyk i Wł. Pietrzak	9	WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE	28
CZY POLAK MĄDRY PO SZKODZIE? — P. Zaborowski	12	NOWOŚCI ZE ŚWIATA	29
		Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	30
		KRONIKOFIELIETON — J. Wiatrowski	32

Z NOWYM ROKIEM

Witamy Nowy Rok 1948 wydaniem 17 numeru „Motoryzacji“, organu fachowego, zawodowego i społecznego, ukazującego się od sierpnia 1946 r.

Głównym założeniem grupy osób, które 17 miesięcy temu postanowiły o istnieniu tego organu było w pierwszym rzędzie zjednoczenie trzech zainteresowanych motoryzacją organizacji: Zw. Zaw. Transportowców RP, Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego, reprezentujących czynnik zawodowy i społeczny. W założeniu tym naczelnym zadaniem było zjednoczenie całego narodu dla zbudowania Polski Motoryzacyjnej. Miesięcznik nasz spełnia i zawsze będzie spełniać swoje podstawowe zadanie propagowania idei motoryzacyjnej w Kraju.

„Motoryzacja“ przyspieszy skoordynowanie wysiłku myśli i pracy robotnika, kierowcy, warsztatowca, technika i aparatu administracyjnego w budowie silnej i trwałej motoryzacji.

Przez pismo nasze znajdziemy nowe formy gospodarki i dążyć będziemy do tego, aby ten ważny czynnik, będący miernikiem siły gospodarczej, politycznej i militarnej był przystosowany do obecnych potrzeb Państwa Ludowej Demokracji.

W Narodowym Planie Trzyletnim zostały narysowane dla motoryzacji, jako podstawowego czynnika transportu kołowego, ogromne zadania, szczególnie pod względem inwestycyjnym. Założeniem Planu Trzyletniego jest, aby punkt ciężkości, spoczywający w tej chwili na kolejnictwie przeniesiony został, w miarę realizowania założeń Planu, na transport samochodowy.

Pismo nasze traktujemy, jako dawkę fachowych wiadomości, które w pierwszym rzędzie powinny być przeznaczane dla najmłodszych kadr zawodowych i amatorskich, wymagających jeszcze kształcenia i douczenia.

Jak już wspominałem, obok wiadomości fachowych, zawodowych i społecznych, „Motoryzacja“ reprezentuje zdecydowany kierunek polityczny, będący odzwierciedleniem obecnej rzeczywistości Polski. Przez szereg artykułów, trafiających do wszystkich zainteresowanych tym zagadnieniem, potrafimy we właściwy sposób oddziaływać na wszystkich naszych współpracowników, obracających się wokół tego zagadnienia.

Zwyczeniem naszym na rok 1948 jest, aby — biorąc konkretne wartości pisma, które jest jedynym w tej chwili miesięcznikiem o takim charakterze, ukazującym się w powodzi pism fachowych i zawodowych — „Motoryzacja“ przemieniła się w powszechną lekturę i trafiła do jaknajszerszych mas.

Każdy miesiąc naszej pracy przynosi pewne rezultaty, wierzymy jednak, że tak, jak sobie tego życzymy, rok 1948 będzie rokiem upowszechnienia „Motoryzacji“, gdyż nieprawdopodobnym jest, aby liczne rzesze naszych członków nie okazały żywszego zainteresowania *swoim* pismem.

Założeniem Komitetu Redakcyjnego Trzech Organizacji jest nie tylko firmowanie pisma, lecz staranie, aby współpraca, która nas cechuje, stale potęgowała się i aby wysiłki nasze dawały coraz lepsze rezultaty.

Nakład miesięcznika, w stosunku do ilości osób w Kraju, które są zainteresowane zagadnieniami, związanymi z motoryzacją, jest wciąż zbyt mały. To samo można powiedzieć o zainteresowaniu czynników międzynarodowych.

Mimo, że w pracy naszej idziemy bez żadnych dotacji i subsydjów ze Skarbu Państwa, to jednak wystarczy porównać pierwszy egzemplarz „Motoryzacji“, wypuszczony w sierpniu 1946 r. i numer 17 ze stycznia br., aby zorientować się, że wysiłki nasze idą zarówno w kierunku podniesienia poziomu pisma, jak również w kierunku podania go w odpowiedniej szacie graficznej.

Tak więc na progu Nowego Roku pragniemy, aby „Motoryzacja“ nie była pchana, jak dotychczas, wysiłkiem indywidualnym poszczególnych jednostek, lecz, aby była wynikiem dynamicznej szerokiej rzeszy wszystkich zainteresowanych i dziełem ich kolektywnej pracy.

Zw. Zaw. Transportowców RP, reprezentujący najliczniejszą grupę, zainteresowaną wydawaniem „Motoryzacji“, patrząc z perspektywy prawie dwuletniej współpracy, podkreśla przede wszystkim żywy współudział i pomoc, okazowaną przez Dyr. Dep. Komun. i Łączności w C.U.P. Askanasa, którego „Motoryzacja“ jest najmłodszym dzieckiem, oraz wszystkich pozostałych członków Komitetu Redakcyjnego z Dyr. Kosowskim na czele. Pominąć nie możemy pracy red. Grabowskiego, koordynującego pracę Komitetu Redakcyjnego, a poza tym kierownika technicznego pisma, który najwięcej trudu i czasu poświęca w szarej codziennej pracy redakcji i administracji czasopisma.

Z okazji Nowego Roku, w imieniu Związku Zawodowego Transportowców R.P. składam serdeczne życzenia wszystkim członkom Zw. Zaw. Transportowców, Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego, oraz wszystkim współpracownikom i Czytelnikom naszego wspólnego pisma.

Czesław Oryński

Przewodniczący Zarządu Głównego
Zw. Zaw. Transportowców R.P.

KATECHIZM MOTORYZACJI

Plan motoryzacji kraju rodzi się długo i w bólach. Podobno takie dziecko, które rodzi się nie łatwo jest zdrowe, silne i odporne na przeciwności życiowe. Może i taki będzie nasz plan motoryzacji kraju. Dla niektórych plan taki wydaje się rzeczą prostą i łatwą, a jednak... A jednak w praktyce okazuje się inaczej — niby to wszyscy chcą jednego, lecz przy precyzowaniu „programów” okazuje się, że rozbieżności istnieją. Nie są to rozbieżności nie do uzgodnienia, lecz uzgadniać jednak trzeba.

Zresztą nie trzeba się tak bardzo temu dziwić — Polska zniszczona i rozbita przez okupanta ma na raz tyle „gorących” zagadnień do rozwiązania, że trzeba być zupełnym laikiem, aby tego nie widzieć. Sprawa właściwego powiązania planu zaspakajania potrzeb bieżących z należytych długofalowym zaplanowaniem działania w przyszłości nie jest ani łatwa, ani prosta. Tym niemniej trzeba było ten węzeł gordyjski rozwiązać i z chaosu ważnych poczynąch chwili bieżącej uchwycić nitki długofalowości, celu do którego ma dążyć nasze pokolenie motoryzacyjne i nasi następcy.

Tak więc w sposób cichy i spokojny lecz tym niemniej mocny, rozegrała się batalia w sprawie zakupów zagranicznych. Na oko wszyscy zgadzali się, iż naczelną tezę motoryzacji jest stwierdzenie, że **rozwój motoryzacji kraju opiera się o krajowy przemysł motoryzacyjny oraz o krajowy przemysł materiałów pędnych**. Teza ta w sposób wyraźny wiąże się z wymogami obronności kraju i jest — wydaje się bezsporna. Tak, jeśli „doraźne” zakupy zagraniczne i to zakupy robione nierzadko — jak wykazuje praktyka ubiegłych dwóch lat — w sposób niebardzo właściwy (zmarnowano koniunkturę kupienia za pół darmo części zamiennych do wozów unnrowskich, a obecnie wielka część tych wozów stoi z braku części zamiennych) znajdują właściwe sobie miejsce i właściwych sobie, wytrawnych w tych zakupach ludzi — fachowców.

Jednym słowem zakupy zagraniczne muszą mieć również swój plan i dalszy sens, muszą być tylko **środkiem ułatwiającym i przyspieszającym tworzenie krajowego przemysłu sprzętu motoryzacyjnego**. Zakupy te winny mieć charakter inwestycyjny, a nie konsumpcyjny — wówczas spełnią swoją rolę w bliskiej przyszłości: zahamują odpływ dewiz zagranicę. Łatwizna, względnie pseudolatwizna zakupów zagranicznych nie może osłabiać wysiłku w kierunku tworzenia produkcji krajowej i wzmacniać trudu w dążeniu do osiągnięcia tego celu zasadniczego.

Trzecią tezę podstawową jest **wyraźne zakwalifikowanie samochodu osobowego w hierarchii środków przewozowych**. Trzeba się wreszcie zdecydować tak, albo inaczej — czy wszyscy mamy dość czasu na to, aby chodzić piechotą lub tracić 3 godziny czasu dziennie na czekanie na tramwaj, aby przejechać 6 — 8 km., czy też uznamy, że są grupy pracowników, których

czas jest dla społeczeństwa na tyle drogi, że należy im stworzyć tak dogodny środek komunikacyjny, jak tego ich praca wymaga.

Jest rzeczą bezsporną, że przewozy publiczne są wyższą formą organizacyjną transportu drogowego niż przewozy indywidualne. Iego nikt nie neguje — należy dążyć do właściwego rozwiązania przewozów publicznych, zachowując jednocześnie właściwy stosunek do przewozów indywidualnych i dając tym ostatnim należyłą ochronę i mocność rozwoju. Jest bowiem dla nas rzeczą niewątpliwą, że czas całego szeregu prawdziwych fachowców — czy to będzie lekarz, czy wybitny majster fabryczny — jest dostatecznie dla nas wszystkich drogi, aby im zapewnić szybką i wygodną komunikację, **w interesie nas wszystkich** — obsłużą nas wtedy w swym fachu lepiej i szybciej.

Wreszcie musi być konkretnie ujęta sprawa stosunku transportu drogowego do transportu kolejami żelaznymi i arteriami wodnymi. Te trzy środki przewozowe muszą się znaleźć na właściwych torach, tak, aby grały wspólnie dla dobra całego. Właściwe tory działania i rozwoju muszą być **wyraźnie nakreślone**.

Przebieg naszych tez byłby niekompletny, gdyby nie dodać, że droga jest przedłużeniem samochodu, że gęstość sieci drogowej oraz jej stan są podstawowym czynnikiem rozwoju motoryzacji.

Wreszcie uwzględnić należy motoryzację rolnictwa, jako jednego z głównych warunków podniesienia kultury rolnej. Dlatego koniecznym jest wprowadzenie do rolnictwa takiej ilości traktorów, która zadecyduje o należytych wyzyskaniu rozporządzalnej powierzchni pod uprawę rolną.

Jeden z silniejszych akcentów naszych tez — to wymogi obrony narodowej. Rozbudowa krajowego przemysłu motoryzacyjnego oraz wprowadzenie na rynek odpowiednich pojazdów — oto teza podstawowa, wskazująca kierunek naszej pracy. Oczywiście wiąże się z tym rozbudowa krajowego przemysłu surowców wyjściowych, jak oleje, paliwa płynne, kauczuk, pewne gatunki stali itp.

Na zakończenie sprawa kadr technicznych. Najlepszy plan padnie, jeśli nie podeprą go właściwi, dobrze wyszkoleni ludzie. Wszystko zależy od człowieka, a nie od maszyny — tę prawdę wielu laików poznało w ciągu ostatnich dwóch lat. Człowiek właściwie wychowany i dobrze wykształcony decyduje o wszystkim. **Szkolenie kadr technicznych dla motoryzacji winno zająć czołowe miejsce w szkolnictwie zawodowym**.

* * *

Aby tezy nie pozostały na papierze należy stworzyć realny, długofalowy plan motoryzacji kraju i oprzeć go na dobrze przemyślanej organizacji. A nade wszystko wybrać do tej organizacji takich ludzi, którzy są zdolni plan wprowadzić w życie. (T. G.)

TRANSPORTOWCY ŻĄDAJĄ WPROWADZENIA 4-CH KATEGORII PRAW JAZDY

II-GI KRAJOWY ZJAZD KIEROWNIKÓW ZWIĄZKOWYCH SZKOŁ SAMOCHODOWYCH

Jak już podano we wzmiance w zeszycie grudniowym „Motoryzacji“, dnia 15-go listopada 1947 r. odbył się w Łodzi II-go z kolei Zjazd Kierowników Szkół Samochodowych Zw. Zaw. Transportowców R. P., połączony z uroczystością otwarcia Związkowej Szkoły Samochodowej w Łodzi.

Zjazd zagalil Przewodniczący Okręgu Łódzkiego tow. WŁODARCZYK JAN witając przybyłych. Następnie zaprosił na Przewodniczącego Zjazdu tow. ORYNSKIEGO CZESŁAWA — Przewodniczącego Zarządu Głównego Z.Z.T.

Tow. ORYNSKI wygłosił dłuższy referat, w którym nawiązywał do dążeń Związku w okresie przedwojennym do ujęcia w ręce Związku szkolenia kierowców, oraz historię powstających po wojnie szkół związkowych i zadań, które mają do wykonania dla Polski Demokratycznej.

Po zapoznaniu obecnych z polityką państwa, dążącą do zmotoryzowania kraju przez produkcję własnego taboru motoryzacyjnego, Związek Zawodowy Transportowców R. P. przez właściwe zorganizowanie szkolnictwa zawodowego, sprostą zadaniu przygotowania właściwie wyszkolonych kadr.

Na konferencji omówiono sprawę powszechnego nauczania kierowców pojazdów mechanicznych, przestudiowano program nauczania, nadesłany z Ministerstwa Oświaty i postanowiono wyłonić komisję w celu poczynienia odpowiednich poprawek, jak również poprawek w regulaminie dla Komisji Egzaminacyjnych, gdyż Zjazd uważa, że jak program tak i regulamin w niektórych punktach jest obecnie nie życiowy. Po opracowaniu Zarząd Główny Z.Z.T. wystąpi do Ministerstwa Oświaty o zatwierdzenie uaktualnionego programu i regulaminu.

Po wysłuchaniu wniosków i dezyderatów poszczególnych kierowców szkół, wyłoniono komisję z 5-ciu członków Zjazdu, która opracowała następujące wnioski:

1. Zjazd prosi Zarząd Główny Z.Z.T. by wystąpił do Ministerstwa Oświaty o szybsze załatwienie sprawy przyznania generalnej koncesji na związkowe szkoły samochodowe na obszar całego kraju.

2. Zarząd Główny ustali jednolity statut dla wszystkich związkowych szkół.

3. Wobec tego, że Zjazd uważa za konieczne wniesienie niektórych poprawek do programu nauczania, który ma obowiązywać od 1-go grudnia 47 r., jak np. częściowa zmiana ilości godzin nauczania poszczególnych przedmiotów, jak niedostosowanie jeszcze niektórych szkół do prowadzenia ćwiczeń warsztatowych, częściowe braki w wyposażeniu itp., Zjazd prosi Zarząd Główny Z.Z.T. by powołał fachową komisję celem przepracowania programu i wniesienia koniecznych poprawek.

4. Zarząd Główny wystąpi do Departamentu Samochodowego o zawieszenie tymczasowego regulaminu komisji egzaminacyjnej, jako sprzecznego w niektórych punktach z zaprzytywaniem się na niego członków Zjazdu. Komisja powołana do opracowania programu nauczania uzasadni odmienne zaprzytywanie się członków Zjazdu na sporne punkty i opracuje regulamin.

5. Zarząd Główny przystąpi do realizacji własnego filmu o przepisach drogowych oraz budowy i obsługi pojazdu mechanicznego.

6. Istniejący chaos w rodzajach wydawanych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych winien w najkrótszym czasie być zlikwidowany przez wydanie zarządzenia, wprowadzającego na terenie całego kraju 4-ch kategorii pozwoleń, a mianowicie:

I. Zawodowe prawo jazdy, upoważniające do prowadzenia najszybszych pojazdów jak: autobusy, pociągi drogowe i samochody ciężarowe ponad 3½ tony.

II. Zawodowe prawo jazdy, upoważniające do prowadzenia pojazdów zarobkowych: samochodów ciężarowe do 3½ tony, osobowe i taksówki.

III. Zawodowe prawo jazdy wstępne — wydawane zaraz po ukończeniu szkoły. O prawo jazdy II-giej kategorii kierowca może się ubiegać po conajmniej półrocznej praktyce warsztatowej i półrocznej praktyce jako kierowca.

IV. Prawo jazdy amatorskie — sportowe na samochody względnie motocykle.

W celu uzyskania zawodowego prawa jazdy III-ciej kategorii, kandydat winien wykazać się na egzaminie ze znajomości budowy samochodu, obsługi i konserwacji, przepisów drogowych i jazdy.

W celu uzyskania amatorskiego prawa jazdy kandydat winien posiadać wiadomości o przepisach drogowych, elementarną teorię budowy samochodów i umiejętność jazdy.

7. Zjazd wzywa Zarząd Główny do ustalenia jednolitych opłat za szkolenie na terenie całego kraju, zarówno w szkołach związkowych jak i innych.

8. Zarząd Główny wystąpi do odpowiednich władz z wnioskiem o wydanie zarządzenia nakazującego przedstawienie do egzaminu na kierowcę świadectwa ukończenia jednej ze szkół koncesjonowanych.

9. Pozwolenie na prowadzenie pojazdu mechanicznego, uzyskane w wójksu, zamieniane być może tylko na zawodowe wstępne.

10. Zarząd Główny przez odpowiednią propagandę związkowych szkół kierowców, zainteresuje partie polityczne i pokrewne Związki Zawodowe oraz zakłady pracy.

11. Zarząd Główny Z.Z.T. w porozumieniu z Departamentem Samochodowym Min. Komunikacji przestudiuje racjonalność rozplanowania istniejących szkół tak związkowych jak i Departamentu Samochodowego, a w miarę potrzeby wystąpi z wnioskiem przejęcia niektórych szkół od Departamentu Samochodowego i przystąpi do zlikwidowania tych szkół, które nie odpowiadają z tych czy innych względów wymaganiom, względnie nie stoją na wysokości zadania.

12. Zarząd Główny przygotowuje jednolite tablice pomocnicze dla wszystkich szkół związkowych w celu wymienia tablic nieaktualnych i uzupełnienia braków.

13. Zarząd Główny wystąpi do Ministerstwa Komunikacji o przyznanie ulgowych przejazdów kolejowych dla uczniów kształcących się w związkowych szkołach kierowców pojazdów mechanicznych.

* * *

Po zakończeniu obrad Przewodniczący Zarządu Okręgu Łódzkiego tow. WŁODARCZYK JAN zaprosił wszystkich obecnych na uroczystość otwarcia szkoły samochodowej. Na uroczystość przybyli zaproszeni: przedstawiciel Prezydenta m. Łodzi, przedstawiciele partii politycznych P.P.S. i P.P.R., przedstawiciel Kuratorium Okręgu Szkolnego Łódzkiego, przedstawiciele władz i urzędów miejskich i wojewódzkich.

W pięknie przybranej oraz racjonalnie urządzonej sali wykładowej, zaopatrzonej w szereg modeli i eksponatów pomocy do wykładów, Przewodniczący tow. Włodarczyk w przemówieniu swym zobrazował historię starań Związku o potrzebny dla szkoły lokal, apelując do przedstawicieli władz o pomoc i zrozumienie dla całkowitego zrealizowania zadań, których się podjął Związek Zawodowy Transportowców R. P. dla potrzeb gospodarczych państwa i wychowania kierowców w duchu demokratycznym.

KONGRES się ZBLIŻA

Z kolei zabrał głos Sekretarz Gen. DOLINSKI STANISŁAW opisując historię zawodu szoferskiego i dążeń Związku idących po linii przygotowania odpowiednio wyszkolonych kadr szoferskich dla każdej potrzeby państwa.

Przedstawiciel Prezydenta miasta przyrzekł całkowite poparcie w słusznej sprawie życząc szkole rozwoju i pomysłowości.

Po przemówieniach przedstawicieli partii politycznych i przedstawiciela Kuratorium Okręgu Szkolnego Łódzkiego, przemawiał cały szereg mówców z m. in. Oryńskim na czele, składając szkole życzenia pomyślnego rozwoju, i Zarządowi Okręgu Łódzkiego wyrazy uznania za włożoną pracę, która pozwoliła na zrealizowanie wnioskowanych zadań Z. Zaw. Transport. R. P.

Po zakończeniu części oficjalnej wszyscy zberani spędzili wieczór przy herbatce w miłym towarzyskim nastroju.

Marian Guzowski

Kierownik Wydz. Szkolnictwa Samoch.

Zarz. Gl. Zw. Zaw. Transp. R. P.

W ramach umów międzynarodowych otrzymujemy benzynę etylizowaną t. zn. z domieszką 4-etylu ołowiu, konieczną szczególnie dla nowoczesnych motorów wysokokompresyjnych.

Placówki C. P. N.

otrzymując benzynę taką do sprzedaży

uprzedzają każdego konsumenta o konieczności zachowania środków ostrożności przy manipulowaniu tym gatunkiem towaru, aby nie uleść zatruciu

We własnym interesie konsumentów leży stosowanie się do tych wskazówek, z tym, że benzyna motorowa etylizowana przeznaczona jest wyłącznie dla celów motorowych.

Dla celów przemysłowych może być nabywana benzyna bez domieszki 4-etylu ołowiu, co do czego należy w każdym wypadku zasięgnąć odpowiedniej informacji we właściwej placówce C. P. N.

AKTUALNY WYKAZ OBECNIE CZYNNYCH ODDZIAŁÓW „MOTOZBYT”

Warszawa I. — „Motozbyt” — Grójecka 78.

Mysłowice — „Motozbyt” — Powstańców 6, tel. 220-90.

Gdynia - Orłowo — „Motozbyt” — Przebendowskich 26, tel. 2-19-88.

Toruń — „Motozbyt” — Dąbrowskiego 26, tel. 5-61.

Wrocław — „Motozbyt” — Gajowiecka 135, tel. 2-41.

Bydgoszcz — „Motozbyt” — Pomorska 13, tel. 21-11.

Poznań I. — kontraktowy warszt. J. Zagórski — Polna 32-43, tel. 17-80.

Oddziały w Łodzi, Szczecinie, Krakowie oraz własny Oddział w Poznaniu są w organizacji.

Wałbrzych pyta: kto potrzebuje zdolnych kierowców?

Związek Zawodowy Transportowców Oddział w Wałbrzychu komunikuje, że na terenie Wałbrzychu znajduje się około 400-tu bezrobotnych kierowców.

Zwracamy się do kolegów w całym kraju z apelem, aby za pośrednictwem „Motoryzacji” zgłaszali wolne miejsca pracy dla kierowców.

Jednocześnie komunikujemy, że otworzyliśmy rubrykę p. t. „Kronika Pracy”, w której zamieszczać będziemy zgłoszenia poszukujących pracy.

Mamy nadzieję, że apel kolegów pozostających bez pracy nie pozostanie bez echa.

R e d a k c j a.

MOTOZBYT OBJAŁ OBSŁUGĘ HANDLOWĄ NAPRAWY SAMOCHODÓW

Państwowe Zakłady Samochodowe posiadają najbardziej nowoczesne urządzenia techniczne i wyszkolone kadry, jak również części zamienne (w miarę zaopatrzenia przez wytwórnię krajowe i zagraniczne) dla wykonywania napraw głównych (kapitałnych) samochodów ciężarowych marek Chevrolet, Bedford, GMC, Willys, Ford, Fordson, ZIS, GAZ; Dodge, Studebaker, oraz niebawem samochodów osobowych Citroen 11 L, Chevrolet - Fleetmaster i Simca 8.

Posiadając nowoczesny aparat techniczny, mogą wykonywać systemem potokowym naprawy kapitałne samochodów wg marek, w sposób racjonalny, udzielając za jakość wykonanej naprawy 3-miesięcznej gwarancji.

Przedsiębiorstwo „Motozbyt” zwraca się do wszystkich użytkowników wyżej wymienionych samochodów, a zwłaszcza do użytkowników Sektoru Państwowego, do wykonywania napraw w wyspecjalizowanych Państwowych Warsztatach Samochodowych.

Dla ułatwienia czynności handlowych oraz obsługi naprawionych samochodów (gwarancja) Biuro Sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” objęło obsługę handlową akcji naprawczej przez swoje Oddziały, znajdujące się bądź już w większych miastach, bądź będących w stadium organizacji (Kraków, Łódź, Szczecin).

Obsługa ta polega na przyjmowaniu samochodów względnie silników (i innych zespołów) i kierowanie ich do właściwych Zakładów, w których stali delegaci „Motozbytu” dopilnują terminów wykonania, a po skończonej naprawie, wypróbowany samochód skierują z powrotem do tego Oddziału, skąd został nadesłany do naprawy. Oddział zaś przygotowuje samochód do wydania klientowi.

W ten sposób klient jest obsługiwany przez najbliższy Oddział, który wykonuje również naprawy gwarancyjne. Klient zaoszczędza sobie kosztownych podróży do Zakładu naprawczego, oraz straty czasu na odbiór w odległym Zakładzie i transport naprawionego samochodu, który w pierwszej podróży wymaga znużonego docierania i regulacji.

W razie posiadania odnowionych samochodów seryjnych na składzie, Oddział może wymienić je niezwłocznie za dopłatą na dostarczone do Oddziału samochody (lub zespoły) zużyte, wymagające odnowienia, jednak pod warunkiem, że będą kompletne.

Nowy system obsługi handlowej Państwowych Zakładów Samochodowych przez Oddziały „Motozbytu”, położone w pobliżu miejsc zamieszkania klienta, będzie właściwie funkcjonował z chwilą uruchomienia dalszych Oddziałów „Motozbytu” i z chwilą wyposażenia ich w gotowe odnowione samochody i zespoły do zamiany.

WITOLD RYCHTER

SAMOCHODOWE NIECHLUJSTWO

Niechlujstwo zdarza się wszędzie. Niechlujstwo jest nagminną plagą. Wszyscy spotykamy się z nieprawdopodobnym niechlujstwem (również i moralnym) co chwila. Ale niechlujstwo, przejawiające się pod każdą postacią, musimy zwalczać stanowczo, zawsze i wszędzie. A przede wszystkim w nas samych.

Nic nie poradzimy na to, że Jasnie Dyrektor, który przyjmuje interesantów od jedenastej do pierwszej, właśnie nie ma czasu i zmusza nas do przyjeżdżania z daleka co dwa dni, by wreszcie oświadczyć, że nasza sprawa musi być załatwiona w trzy minuty, choć w trzy minuty załatwić się nie da. To jest jego prawo. Jest Jasnie Dyrektorem (za państwowe, lub społeczne pieniądze), a my tylko interesantami przez małe „i”. Ale sami możemy postępować inaczej.

Ponieważ jesteśmy niewątpliwie automobilistami, co najmniej w mowie i własnym mniemaniu, rzadziej w praktyce, przeto musimy przypomnieć sobie i innym pewne objawy niechlujstwa automobilowego, które daje się wszystkim jeżdżącym tak bardzo we znaki, a często przyczynia poważne szkody.

NIE ZATKŹYMUJ NIECHLUJNIE SAMOCHODU

Nie mówi się po polsku „zsofer”, tylko „kierowca”. A więc: jedzie Pan Obywatel Kierowca podjeżdża pod chodnik ukośnie, zatrzymuje swą przedpotopową skrzynię tak, że przednie koła docierają do chodnika, a tyne oddalone są odcen cały metr. Samochód ma metr czterdzięci szerokości, a załiera dwa i pół metra jezdni. Już nikt nie może przecisnąć się pomiędzy stojącym niechlujnie samochodem, a tramwajem. A Pan Kierowca gwiżdże na wszystkich. Spróbuj mu co powiedzieć, a usłyszysz...

Przystanek. Podjeżdża tramwaj i polyka tłum pasażerów. Na przystanku stoi z wozem waśniak z ministerialnym numerem. Stoi i kurzy Bałtyka. Kurzy i myśli o polowaniu na łebki. A lud nie może dostać się do tramwaju. Inni nie mogą przejechać koło niego i czekają potulnie, aż tramwaj ruszy po kilku minutach. Zbiera się tłumek samochodów który rzuca się do wyścigu, gdy tramwaj wreszcie ruszy. Lecą drzazgi z błotników, robi się typowy samochodowy bałagan. Każdy chce być pierwszy. A wszystko przez tego waśniaka, stojącego na przystanku. Typowe niechlujne zachowanie się na samochodzie.

Wąska uliczka. Miejsca z biedą na dwa samochody. Zajeżdża demokratka i staje na samym śródeczku, gdyż po brzegach chłupie błotko. Elegancki pasażer gramoli się na zewnątrz, ostrożniutko, powolutku, by nie zabłócić pięknie wyglansowanych buciczków. Elegancki pasażer przypomina sobie, że czegoś zapomniał i odbywa kilkuminutową konferencję z kierowcą. A demokratka stoi i stoi. Za nią staje wóz jeden i drugi, sygnalizuje, klnie, prosi, grozi. Wszystko rozbija się o doskonałą obojętność niechlujnego kierowcy. Nie może przeprosić eleganckiego pasażera i podjechać pod chodnik — urzędowa powaga ucierpiałaby srodze.

Zdawałoby się, że w „demokratce”, kierowanej przez demokratę, jedzie prawdziwy demokrat. Tfu, do licha!

Jak Państwo wiecie, mam Jeepka. Jeepki ma mocne zderzaki i przytknięcie w inny wózek nie mu nie szkodzi. Po pięciu minutach cierpliwego czekania i po zrobieniu zdjęcia (na wszelki wypadek), podjechałem do demokratki i — zderzaczek w zderzaczek — posunąłem ją kilkanaście metrów, by zrobić drogę mnie i szesściu innym samochodom. Możecie sobie, Drodzy Czytelnicy, wyobrazić, jaka była awantura. Wymyślał niechluj, wymyślał persona pod tytułem „jacidranupokażę”, (nie byłem ciekaw, bowiem, co ciekawego mogłoby pokazać nieciekawcy człowiek?). Ale nie zjechali z drogi dopóki nie przyszli mi na pomoc pozostali kierowcy. A porządek zrobiła dopiero zadzierzista pasażerka ostatniej taksówki przy pomocy tak zwanej parasolki. Ta pokazała niechlujom, gdzie raki zimują.

Niechlujny kierowca nie zwraca uwagi na znaki zakazu zatrzymywania się i postoju. Znaki są nie dla niego. To jest, przepraszam, dla niego są tylko wtedy, gdy obok stoi mićejant. Czasami zatrzymuje się w miejscu niedozwolonym nie ze zlej woli, a po prostu z niechlujstwa. Co szkodzi spinać na czysto wymytą podłogę, gdy nikt nie widzi? Co szkodzi rzucić na świeżo zamiecione schody niedopatek papierosa? Co szkodzi zatrzymać się w niedozwolonym miejscu, skoro przejeżdżającym obok nie chce się pojećć po mićejanta? Psychologia niechlujstwa.

„Jani jest pan jezdni, jani pan samochodu” — rzecze niechlujny „indywidualista” i pozostawia wóz z pogaszonymi światłami na ciemnej ulicy. Niech się martwią inni, by nie wpaść na przeszkodę. Nie chcą napewno uszkodzić swych samochodów i postarają się ominąć. A że utrudni im to, jazdę — nie szkodzi. Ktoby się takimi głupstwami przejmował!...

KIEDY WLAZŁEŚ MIĘDZY WRONY — MUSISZ KRAKAĆ, JAK I ONE

Dekawka. Cudaczna skrzynka, którą chętnie jedzą kozy. Jedzie taka dekawka środkiem jezdni. Jedzie wolnolutko, pyrkając swymi dwoma cynderkami na dwa takt. Jedzie samym środkiem jezdni szerokiej na piętnaście metrów. Środkiem jedzie, zaraza, samym środkiem i potwornie wolno. Niechlujny kierowca rozgląda się po chodnikach, kogo by tu upoiować.

A sznur samochodów, którym się bardziej spieszy, musi wyprzedzać niechluj po lewej, zjeżdżać na lewą połowę, zagrażać jadącym na przeciwko, czekać, aż znajdzie się w ogóle sposobność do wyprzedzenia.

Niechlujny kierowca przez powolną jazdę środkiem uczynił całą szeroką jezdnię nieużyteczną. Mogłyby na niej zmieścić się co najmniej trzy samochody obok siebie, a tak — muszą jećć rządkiem, ryzykować przy wyprzedzaniu i wprowadzać niewątpliwie zamieszanie w ruchu ulicznym. Kto nauczy niechlujów? Wyćżmy słuch... — nikt nie wola.

Na moście w Warszawie, na tym najczulszym pępku Warszawy, jedzie z powagą, na czwórce, żółto-czerwony bawół drogowy — warszawski tramwaj. Jedzie statecznie, godnie, obwieszony ludźmi, jak choinka. Most jest dość wąski. Poczutowa ciężarówka może by się i zmieściła obok, ale nie chce ryzykować strącenia wiszących nienawątr tramwaju umęczonych ludzi pracy. Kierowca ciężarówki chwałebnie postanowia nie wyprzedzać tramwaju, więc jedzie prawą stroną, ale za nim. Przód ciężarówki jest akurat na wysokości tylnej platformy.

Jaki skutek? Oto żadna osobówka nie może wyprzedzić ani ciężarówki, ani tramwaju, bowiem nie ma możliwości prześlizgnąć się przed przodem wozu pocztowego na prawą stronę. Za mało miejsca. Kierowca ciężarówki widzi obok osobówkę; wie, że czeka ona na drogę, ale — niech sobie czeka. Co to niechluj obchodzi? W przepisach nic nie jest powiedziane o takiej sytuacji. Na całej długości mostu posuwa się wspaniały wąż samochodów którego łbem jest tramwaj, szyją — ciężarówka, a ciałem — co najmniej czterdzięci szybszych pojazdów.

Co by zrobił kierowca ciężarówki, gdyby nie był niechlujem? Oto po prostu pozostawiłby pomiędzy przodem swego wozu, a tyłem tramwaju, pięć metrów odstępu, a przez tę lukę zdolaliby przejechać wszystkie osobówki.

MECHANICZNE
WARSZTATY SAMOCHODOWE

W. Salski i S-ka

ŁÓDŹ, UL. SZARA 12

Naprawa samochodów
wszelkich typów i marek

Specjalność: naprawa samochodów marki »Mercedes«

Tramwaj mógłby spokojnie zachować dostojną szybkość piętnastu na godzinę, nikt nie zostałby stącony przez ciężarówkę a wszystkie osobówki dawnoby uciekły z drogi i dałyby miejsce innym. Most przestałby być utrapieniem nie z własnej winy. Tak, byłoby cudnie, gdyby niechluj nie był niechlujem.

Jadą, jadą wozy drogą, siostrzyczka i brat — i nadziwić się nie mogą, jaki piękny świat. Chevroleta i Buick suną obok siebie w najlepszej zgodzie. Dojeżdżają do skrzyżowania Kuch zamknięty Stają więc zgodnie i zerkają na siebie kokieteryjnie. Szerokość jezdni mieści dwa wozy. W porządku.

Ale zaraz za nimi zatrzymuje się „wiatrak” (KdF), prowadzony przez jakiegoś smarkacza, prawdopodobnie bez prawa jazdy. Zatrzymuje się akurat na linii środkowej, by mieć widok przed siebie pomiędzy Chevroletą, a Buickiem. Za nim znów zatrzymuje się inny niechluj, na tej samej linii. Ani z prawej, ani z lewej nie może wjechać już żaden pojazd. Dwa miejsca na jezdni stracone.

Spójrzmy jak wyglądają wozy stojące przed skrzyżowaniem. Jeden ukosnie, drugi boczkiem, dalej dwa zbyt blisko siebie, następne w szachownicę. Lic miejsca straconego na jezdni? Czasami kierowcy w ogóle nie chcą dawać drogi innym i stają na samym środku prawej połowy jezdni. Tworzy się długi rząd samochodów, stojących pojedynczo. Gdy rząd jest zbyt długi, po lewej jego stronie zajeżdżają następne samochody i tworzą się wtedy dwa rzędy. A z prawej strony pozostaje mnóstwo wolnego miejsca. Wszystko dla tego, że kierowcy myślą tylko o sobie, a inni ich nic nie obchodzą. Każdy chce być pierwszy i za żadne skarby nie da drugiemu przejechać.

Patrzmy więc na to kłbowisko samochodów a tu ruch zostaje otwarty. I co się dzieje? Oto pierwszy kierowca, stojący ze swym wozem po prawej stronie, wysuwa lewy kierunkowskaz i bez ceremonii zakręca w lewo. Reszta klnie, ale czeka, nie mogąc jechać prosto. Ledwo droga trochę się odetkała, a tu jakiś wóz, znajdujący się w lewym rzędzie, blisko środka jezdni pokazuje prawy kierunkowskaz i bez ceremonii zakręca w prawo blokując przejazd innym. Daje przy tym przeraźliwe sygnały. Bałagan? Nie, tylko niechluj. Ale i szkodnik drogowy. Niech sobie zapamięta na wsze czasy, że nieprawidłowe podjechanie do skrzyżowania i zakręcanie od prawej w lewo, lub też od środka jezdni — w prawo, to typowe objawy niechlujstwa w kierowaniu.

Albo inny przykład. Jedzie takie coś przed siebie i wierci się po całej szerokości jezdni: raz jest przy chodniku, a za chwilę na środku ulicy. I wyprzedzi tu takiego! Trzeba czekać na dogodną chwilę, gdy właśnie podoba mu się zjechać na prawo i skorzystać z tego. Uda się albo nie. Ryzyko w każdym razie jest, choć mogłoby go nie być, gdyby tamten jechał nie wężykiem, a prosto; gdyby jechał starannie, a nie niechlujnie. Gdyby puścić takiego na ulicę, dajmy na to, Paryża, to w pięć minut miałby poobrywane oba lewe błotniki. I nikt by go nie pożałował ani nie przyznał mu racji.

„Kiedy wazłeś między wrony, musisz krakać, jak i one” — mówi polskie przysłowie. Gdy jedziesz w ruchu ulicznym, musisz więcej pamiętać o innych, niż o sobie. Musisz koniecznie dostosować się do wszystkich. Nie ma bowiem miejsca na indywidualne wybryki, nawet poparte przeraźliwym sygnałem. Gdy będziesz postępował jak ci się podoba, a nie, jak wymagają tego okoliczności ruchu ulicznego — nazwą cię nie bonaterem, lecz po prostu... niechlujem.

NIECHLUJNE ŚWIATEŁA

Stałem sobie pewnego razu w ruchliwym punkcie miasta i liczyłem samochody z niewłaściwymi światłami. Na sto naliczyłem aż pięćdziesiąt dwa nieprzepisowe, a w tym szesnaście ze światłami niebezpiecznymi.

Z tych szesnaście — trzy paliły pełne reflektory i nie sobie nie robiły z tego, że oślepiają jadących na przeciwko. Pozostałe trzynaście paliły tylko prawą latarnię, a lewa połowa wozów była ciemna.

Reszta miała różne dziwaczne światła. Oto jedzie jeden, który ma na błotnikach mikroskopijne słabe latareczki, a na środku jarzy mu się wspaniały reflektor, w blasku którego giną owe dwa światełka. Inny znów pali światło miejskie i światło do mijania tylko po prawej stronie — lewa jest ciemna. Kilka wozów nie posiadało w ogóle tyl-

nego światła. Kilka posiadało tylne światło tylko po prawej stronie wozu. Większość w ogóle nie oświetlała tylnej tablicy rejestracyjnej.

A wszystko to działo się na ruchliwej ulicy wielkiego miasta. Zadałem sobie pytanie, czemu takie niechlujne zachowanie się kierowców jest możliwe na ulicach, które na każdym skrzyżowaniu posiadają posterunki milicji ruchu? Czemu milicja nie wyłapie tych wozów i nie zmusi kierowców do zrobienia gruntownego porządku? Czy nie zna się na tym, czy jej wszystko jedno?

Zapytałem przy okazji milicjantów.. Okazało się, że wiedzą oni dobrze o tym, że robią, co mogą, ale...

O to właśnie chodzi. O te „ale”. „Ale” ich mało, „ale” nie mogą sobie dać rady. „Ale” gdyby chcieli zatrzymywać każdy samochód ze złymi światłami, to nie mogliby w ogóle regulować ruchu. Ale... i tak dalej.

Racja! I tak milicja robi co może. Nawet czasem za dużo. W każdym razie ma pracę ponad siły. Ale..

Ale, gdyby tak skasować wreszcie bezsensowne punkty kontrolne na granicach miasta, o których wie dobrze każdy automobilista i, które potrafi zawsze ominąć, gdy nie jest w porządku (nawiasem mówiąc punkty kontrolne mszczą się obecnie za lekceważenie ich celowości i nie tylko dokładnie spawdzają dowody rejestracyjne, ale i notują numery prawa jazdy. Po co? Co komu to da? Ot, zagadka. Jakaś wyższa władza coś wykombinowała widocznie i nie chce zejść ze swej „ważności”. okropnie nie lubię „ważnych”. Wolę rozsądnych).

Więc, gdyby tak skasować punkty kontrolne na granicach miast, a zamiast tego zasilić milicjantami ulice w postaci lotnej kontroli? Gdyby tak owe lotne kontrole zatrzymywały bez pardonu samochody z niebezpiecznymi światłami? Myślę, że w dwa tygodnie byłby idealny porządek. A może nawet zjawilby się drugi posterunek regulacji ruchu w Warszawie, na ulicy Zgoda, róg Chmielnej? Pozbylibyśmy się nareszcie kompromitującej „urzędowej pulapki”, ściągającej po 100 złotych od kierowcy za niezauważenie posterunku, którego nie można zauważyć jeżeli się o nim prywatnie nie wie, jeżeli się patrzy przed siebie jak należy, a nie wypatruje się go przez lornetkę daleko, w ciemności po lewej stronie na skrzyżowaniu Brackiej i Szpitalnej. Boję się użyć tutaj wyrażenia „niechlujność” — za bardzo szanuję Milicję. Wolę użyć wyrazu „niedopatrzanie urzędowe”.

WNIOSEK

Wniosek musi być dopasowany do tematu, co nie zawsze zdarza się w naszym życiu społecznym. Wiemy wszyscy, jak często wnioski nie mają nic wspólnego z treścią dyskusji, czy zagadnienia. Wobec tego i ja wyciągam odpowiedni wniosek: przerywam narzekanie by dać możliwość je strawić w małej porcji. Powróć do niechlujności w utrzymaniu wozów w następnym numerze, przy czym utrzymaj się nieco do M.Z.K., M.Z.K.G.G., I.T.D, oraz I:T:P.

Myślę, że inni myślą że ja myślę tak, jak oni myślą. Mają rację. Obrażają się tylko niechluj. Będzie to również interesujące jak wygląda niechlujne obrażanie się. Ale, ponieważ przyzwyczajonych kierowców jest olbrzymia większość, przeto mam nadzieję, że ta większość obroni mnie. Trzymajmy się więc razem, Drodzy Przyjaciele Motorowi! W. R.

TŁOCZKI

gumowe do hamulców hydraulicznych

w jakości nie ustępujące zagranicznym
do wszelkich typów samochodów

WYKONUJE:

W. NOWICKI

INOWROCŁAW. ul. Św. Ducha 33

ZBIGNIEW BOROWCZYK

XXVIII WYSTAWA SAMOCHODOWA W PRADZE

W dniu 26 października 1947 r. Automobilklub Polski Oddział Śląski wraz z przedstawicielem P.Z.M. urządził wycieczkę do Czechosłowacji, celem rewizytowania Autoklubu R. C. S. oraz zwiedzenia Wystawy Międzynarodowej w Pradze.

Delegację Polską powitał na terenie Wystawy viceprezes A. K. R. C. S. Jarosław Smazik — poczym oprowadził uczestników po stoiskach reprezentowanych przez przemysł czeski. Z zainteresowaniem i uznanem dla odbudowanego przemysłu motoryzacyjnego Czechosłowacji oglądaliśmy wystawione modele samochodów „Tatra”, „Skoda”, „Aero — Minor”, „Praga”, oraz motocykle „Jawa”, „Ogar”, CZ, oraz „Manet”.

„Tatra” wystawiła swój 8-cylindrowy aerodynamiczny model 87 OHC — silnik pojemności 2968 cm sześć., 72 K. M. mocy, szybkość 160 km. na godzinę, zużycie paliwa 12 l. na 100 km.

Druga — wystawiona „Tatra” to typ 107 — 4 cylindrowa o linii aerodynamicznej. Pojemność silnika 1950 cm. sześć., 52 K. M. mocy, szybkość 130 km na godz. — zużycie paliwa 11 l. Jest to najnowszy typ „Tatry” z wypróbowanym doskonałym silnikiem 4 cylindrowym, chłodzonym powietrzem.

„Skoda” wystawiła popularny i znany dobrze u nas typ 1101 oraz model „Skoda — Super” — 6 cylindrowy OHV, pojemność silnika 3140 cm. sześć., moc 80 K. M., szybkość 125 km. na godzinę — zużycie paliwa 18 l. na 100 km. Karosarz podobny do amerykańskich wozów.

Z wozów sportowych Czechosłowacja wystawiła pięknie skarosowany model „Aero — Minor” z silnikiem 2 cylindrowym — pojemność 615 cm. sześć., moc 19,5 K. M., szybkość 120 km. na godzinę — zużycie paliwa 8 l. na 100 km. Wóz ten zajął 1-sze miejsce w wyścigach o Wielką Nagrodę Pragi.

Ten sam typ skarosowany jako kabriolet względnie limuzyna osiąga szybkość 95 km. na godzinę. Rozmiar ogumienia obu wozów 4,75 x 16. Są to najpopularniejsze samochody w Czechosłowacji. Cena za samochód w klasie 615 cm. sześć. „Aero — Minor” 82.000.— Krc. Kategoria wyższa „Skoda” 1100 cm. sześć. kosztuje od 87 — 92.000.— Krc.

Natomiast w Anglii tej samej klasy wóz kosztuje po przeliczeniu 58 — 65.000 Krc., a w klasie do 1100 cm³ po przeliczeniu 66.000 Krc. We Francji wóz w klasie do 1200 cm³ (Peugeot) kosztuje po przeliczeniu 66.000 Krc. Z powodu tych różnic cen obcych samochodów na rynku w Czechosłowacji głosy fachowców i prasy narzekają, że koszty produkcji własnych samochodów są za wysokie, przez co wstrzymują większe możliwości eksportowe oraz dalszy rozwój motoryzacji w kraju.

Zaznaczyć wypada, że na terenie Czechosłowacji jest obecnie zarejestrowanych 220.000 samochodów, mimo trudności benzynowych. (Cena benzyny wynosi 12 Kc./litr!).

Przemysł włoski reprezentowany był przez fabryki samochodów marki „Cisitalia” — „Alfa — Romeo” — „Fiat”.

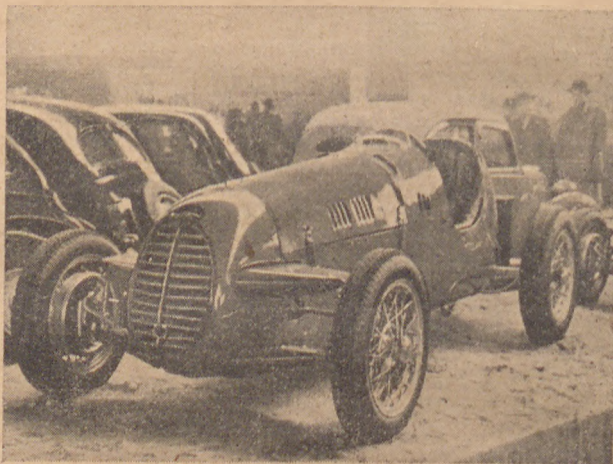
Jedyna wyścigowa maszyna na Wystawie to „Cisitalia”: silnik 4-cylindrowy, pojemność 1090 cm. sześć., bez kompresora. Sprężanie 1:9,5, 60 K. M. przy 5500 obrotów na minutę — 1 karburator Zenith 26 VMF, magneto Marelli MVE 105, 3 stopniowa skrzynka biegów — pierwszy bieg włączany ręczką pod sterem, drugi i trzeci bieg automatycznie bez odejmowania rąk od kierownicy co daje duże bezpieczeństwo jazdy. Waga wozu 370 kg. Pojemność zbiornika benzynowego 45 l., pojemność karteru 6,8 kg. oleju. Zużycie benzyny na 100 km. 15 litrów, szybkość 195 km. na godzinę!

Fabryka „Cisitalia” buduje jeszcze trzy dalsze modele, a mianowicie: „Sport — Specjal” — dwuosobowy rozwijający szybkość 170 km./godz., z silnikiem 1090 cm. sześć., moc 30 K. M. kompresja 1:7,2.

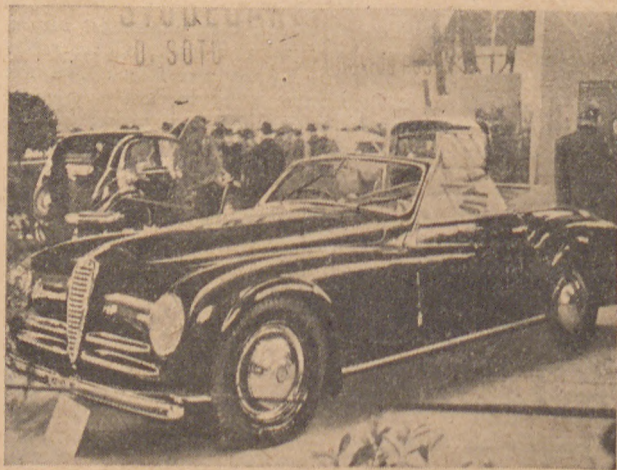
Dalej — typ „Mille — Miglia” z karoserią Pinin Fariny (limuzyna) z silnikiem jak w wozie wyścigowym. Szybkość



„Aero-Minor” zwyciężył w tegorocznym wyścigu o „Wielką Nagrodę Pragi”. Pięknie skarosowany ten wóz z 2-cyl. silnikiem pojemn. 615 cm³, mocy 19,5 KM rozwija szybkość 120 km/godz.



Szybka „Cisitalia” — monoposto (195 km/godz.) zadowolili może najbardziej wymagającego sportowca. Wyścigówki „Cisitalia” budowane są seryjnie!



Piękna linia „Alfa Romeo” mod. 2500 Super-sport, skarosowanej przez Farinę przyciągała wzrok zwiedzających. Fot. Z. Browczyk — Katowice

195 km. Waga samochodu 700 kg. Cena wozów po przelicz. 400.000.— Krc.

Dla informacji podaję, że przedstawicielem „Cisitalii” na Czechosłowację jest p. Jarosaw Smazik — Praga XII, Milesovska 12, który oświadczył, że pierwsze dwa samochody wyścigowe zakupione zostały dla zawodników czeskich. Samochody te w swojej klasie są bezkonkurencyjne, osiągając doskonale wyniki na wyścigach międzynarodowych.

Alfa - Romeo” wystawiła dwa modele. Typ 6 G 2500 S skarowany jako limuzyna Pinin Fariny, oraz typ 2500 SS, Super - Sport (kabriolet) budzący powszechny zachwyt swoją piękną linią i luksusowym wykonaniem. Silnik 6 cylindrowy OHC o pojemności 2442 cm. sześć.; stos. sprężania 1:8; moc 110 K. M.; 3 karbortory. Zużycie paliwa 14 l.; szybkość 180 km. na godzinę. Waga wozu 1380 kg. Ogumienie 5,50 x 18.

„Fiat” przedstawił swoje popularne typy „Fiat — 500”, „1100” i „Fiat 1500”. Z nowych modeli wystawił typ „Fiat Mille - Miglia” z silnikiem mocy 60 K. M., pojemność 1100 cm.³ — rozwijający szybkość 160 km/godz.

Przemysł francuski reprezentowały fabryki samochodów „Renault”, „Citroen” i „Delage”. Na uwagę zasługuje „Renault” typ 4 CV — model popularny 4 cylindrowy; pojemność 760 cm. sześć.; moc. 19 K. M.; maksymalna szybkość 90 km. na godz. Zużycie benzyny 6 l. na 100 km.; ogumienie 425 x 15.

Przemysł angielski był nielicznie reprezentowany. udział w wystawie wzięły „Singer” typ 9 Sport, oraz „HRG” typ 1100 — limuzyna.

Przemysł amerykański wystawił powszechnie znane „Chevrolet”; „Buick” i „Studebaker”.

W godzinach wieczornych — uczestnicy wycieczki byli podejmowani przez wice - prezydenta miasta Pragi v-prezesa Zarz. Głównego Autoklubu R. C. S., oraz przewodniczącego Komisji Sportowej A. K. R. C. S. Inż. Sedlaka, w pięknych lokalach klubowych, których nawiasem mówiąc szczerze im zazdrościliśmy myśląc o Zarz. Głównym A. P. i P. Z. M. mieszących się w zniszczonych domach Warszawy.

Przemówienie powitalne wygłosił v-prezes Autoklubu R. C. S. serdecznie witając delegację polską i wyrażając radość z powodu zbliżenia polsko - czeskiego na polu sportu motorowego i turystyki.

Dalsze przemówienie wygłosił przewodniczący Komisji Sportowej AKRCS — Inż. Sedlak, wspominając gościnne przyjęcie sportowców czeskich na ziemiach Polskich i przesyłając serdeczne pozdrowienia dla organizatorów sportu motorowego w Polsce. Wzajemna wymiana odznak klubowych zakończyła część oficjalną przyjęcia, które w szczerzej, braterskiej atmosferze przeciągnęło się do późnego wieczoru.

W dniach 29.10.1947 r. zwołano konferencję między A. K. R. C. S. a delegatami A. P. i P. Z. M. Na wstępie inż. Sedlak zapoznał delegatów polskich jak zorganizowany jest Autoklub R. C. S., który liczy 260 Oddziałów w tym w samej Pradze 13 Oddziałów z ogólną ilością członków 62.000. AKRCS pracuje pod naczelną prezesurą Ministra Obrony Narodowej gen. Ludwika Svobody.

Inż. Sedlak podniósł fakt, jak korzystną jest działalność motocyklistów i automobilistów w jednej organizacji bo — jak nam wiadomo — w Czechosłowacji automobilści i motocykliści mają jedną wspólną władzę zwierzchnią i wspólną nazwę Autoklub R. C. S.

Na zakończenie konferencji delegaci po ożywionych debatach podpisali protokół wstępnej umowy ramowej, która ma być podstawą do dalszych kontaktów na polu sportu motorowego i turystyki. Dla ułatwienia współpracy, proponowano stworzenie wspólnej Komisji sportowej bez odwołania się do Głównej Komisji Sportowej F. I. C. M. i F. I. A. w razie rozstrzygnięcia spornych kwestii. W dyskusji wysunięto też szereg dalszych ciekawych projektów, które będą stanowiły przedmiot dalszych wspólnych rozmów.

Oto krótkie wrażenia z naszej wizyty w Pradze. Nie byłoby one pełne, gdybym nie podkreślił niezwykle serdecznego przyjęcia, jakie nas w Pradze spotkało i gdybym na tym miejscu nie złożył podziękowania naszym przyjaciołom, z v-prez. Zarz. Gł. AKRCS — J. Smazikiem oraz przew. K. Sp. AKRCS — inż. E. Sedlakiem na czele

ZB. BOROWCZYK

I WŁ. PIETRZAK

POWOJENNE SPOTKANIA MOTOROWCÓW CZECHOSŁOWACJI I POLSKI

Braterska współpraca automobilistów i motocyklistów Czechosłowacji i Polski sięga jeszcze lat przedwojennych. Nieraz gościliśmy w Polsce sportowców: turystów czechosłowackich, niejedną też raz przekraczali południową granicę nasi motorowcy. Wojna i lata okupacji przerwały te kontakty na polu sportowym i turystycznym. Po obu stronach górskiej granicy cierpieliśmy taki sam ucisk. W nieubłaganej wspólnej walce z odwiecznym wrogiem stopniały najdrobniejsze nawet urazy z nieszczęsnych lat 1938-1939.



Pierwsza wizyta motocyklistów czeskich w Polsce. Kpt. sport. Vktor Magnusek (A. K. RCS Frydek) składa w Katowicach raport konsulowi Czechosłowacji. Obok (z kwiatami red. Z. Savova („Nove Svobody”).

(Fot. K. Gargul — Bytom)



Mili goście z AKRCS — inż. Jiri Rechziegel, oraz inż. Emanuel Sedlak w barwnej grupie górali na trasie „Raidu Tatrzańskiego” (Bukowina).

(Fot. Wł. Pietrzak)

Gdy wreszcie dwa i pół lat temu oba umęczone narody zrzuciły jarzmo okupacji, gdy organizacje motorowe Czechosłowacji i Polski mogły wznowić swe dawne prace, wśród działaczy motoryzacyjnych obu naszych państw powstała myśl jak najsilniejszego zaciśnięcia dawnych więzów we wspólnej braterskiej współpracy.

Wielokrotnie poruszali te sprawy delegaci AP, PZM i AKRCS spotykający się na kongresach FIA, czy FICM. Jednak moc prac organizacyjnych nad odbudowaniem sportu i turystyki motorowej zwłaszcza na terenie naszego



Pocałunek dwóch prezesów: B. Marhułi (AKRCS — Ostrava) i H. Wiosny-Raidowicza (PZM Okr. Sl-Dąbr.) pieczętuje na torze w Muchowcu przyjaźń motocyklistów Moraw i Śląska. (Fot. M. Kolkiewicz — Katowice)

kraju nie dozwoliły na wznowienie kontaktów w latach 1945—1946. Dopiero w ciągu tegorocznego sezonu odnowiono dawną przyjaźń.

Pierwsza oficjalna wizyta AKRCS — Oddz. Frydek — Místek miała miejsce w dniu 11 maja r.b. przybyli wówczas do Katowic automobilści i motocykliści czechosłowaccy, pod wodzą prezesa Hranického i kpt. sport. Viktora Magnuszka — inicjatorów pierwszych spotkań towarzyskich opartych na zaradzie braterstwa obu narodów. Nasi goście powitani byli niezwykle serdecznie przez Polski Związek Motocyklowy Okr. Śląsko-Dąbrowski, oraz Oddział Śląski Automobilklubu Polski. W ciągu najbliższych kilku tygodni mili nasi goście odwiedzali nas jeszcze kilkakrotnie w Gliwicach, Bielsku i Sosnowcu, przy okazji wyścigów, czy rajdów motocyklowych organizowanych w tych miejscowościach. W ramach tych zawodów zorganizowano nawet poza konkursem kilka towarzyskich spotkań motocyklistów polskich i czeskich.

W tych pierwszych wyprawach towarzyszyła delegatom AKRCS red. Savova z ostrawskiego dziennika „Nove Svobody“ i wrazenia swe opisała w niezwykle serdecznej formie.

Niestety nie udało się przez dość długi czas zorganizować rewizyty w Czechosłowacji, mimo iż zorganizowano specjalne zawody we Frydku dla bardziej uroczystego powitania Polaków. Wielotysięczne tłumy publiczności przeżyły ciężki zawód, co znalazło nawet odgłos w prasie czechkiej.

W połowie lipca Sekcja Motocyklowa K. S. OM Tur „Okęcie“ w składzie 10 motocykli + 1 samochód bawiła w Pradze z okazji Międzynarodowego Festiwalu Młodzieży Demokratycznej nawiązując nowe kontakty z motocyklistami Czechosłowacji.

Wreszcie sierpień przyniósł pierwsze oficjalne spotkanie motocyklistów czeskich i polskich. Dn. 3 8 staraniem Śląsko-Dąbrowskiego Okr. PZM zorganizowany został I mecz na torze żużlowym w Muchowcu pomiędzy Polską Zachodnią, a Morawami. Mecz odbył się przy olbrzymim zainteresowaniu publiczności, której zgromadziło się ok. 25000 i po niezwykle emocjonującym przebiegu zakończył się pięknym sukcesem motocyklistów polskich, którzy zwyciężyli w stos. 25:23 pkt. Impreza rozegrana w/g wzorów angielskiej Ligi Żużlowej przyniosła pełen sukces sportowy i propagandowy.

W dwa tygodnie później gościliśmy znów motocyklistów czeskich w Zakopanem, na V Międzynarodowym Raidzie Tatrzańskim zorganizowanym przez Polski Klub Motocyklowy. Raid ten będący sprawdzianem tężyzny fizycznej i klasy jeździeckiej naszych zawodników oraz eliminacją przed największym raidem świata „Sześciodniówką“ obserwowany był przez delegatów AKRCS inż. Jiri Rechięzla, oraz inż. Emanuela Sedlaka. Wzięło też w nim udział dwóch zawodników czeskich: Fr. Chaloupka i Al. Klmit. Po tej imprezie ukazało się w czeskim piśmie „Svet Motoru“ obszerne jednokolumnowe sprawozdanie z zawodów, utrzymane w tonie bardzo serdecznym.

Sierpień przyniósł również pierwszą wizytę delegatów PZM Okr. Sl. Dąbr. i Oddz. Śląskiego AP we Frydku i Morawskiej Ostrawie. Otrzymaliśmy szereg zaproszeń na organizowane w najbliższym czasie wyścigi uliczne i torowe w Olumuncu, Trzyńcu i Morawskiej Ostrawie.

Równocześnie nawiązane zostały bardzo serdeczne stosunki pomiędzy referatem prasowym PZM, a szefem służby prasowej AKRCS red. inż. A. Tumą, pogłębione wkrótce osobiście tym zetknięciem się na XXII Międzynarodowej „Sześciodniówce“ Motocyklowej FICM zorganizowanej w centrum czeskiego przemysłu wyrobów skórzanym i gumowym — Zlinie.

„Sześciodniówka“ — o której pisaliśmy na innym miejscu — nie tylko że była pierwszym oficjalnym wystąpieniem reprezentacji motocyklowej Polski w najcięższej imprezie, ale pogłębiła jeszcze bardziej przyjaźń motorowców obu narodów, wzmagając wzajemne zainteresowanie osiągnięciami i pracami na polu motoryzacji. Dwunastodniowy pobyt w gościnnie Czechosłowacji dał wiele sposobności do omówienia szeregu najistotniejszych zagadnień, celem zaś wszystkich rozmów było dalsze zacieśnienie odnowionej współpracy, co znalazło swój wyraz w ramowej umowie podpisananej następnie w październiku w Pradze.

Podczas naszej wizyty w Czechosłowacji prezes PZM mgr. Józef Docha wręczył podczas rozdania nagród w Zlinie przyjacielskie upominki od motocyklistów polskich Autoklubowi RCS i jego prezesowi Min. Obrony Narodowej Gen. L. Svobodzie.

Wizyta w Pradze w wytwórni „Jawa“ przyniosła obietnicę wypożyczenia rekordowej 500-tki dla ustanowienia nowego rekordu Polski. Nie od rzeczy będzie tu wspomnieć, że reprezentacja nasza startowała w Zlinie na 250-tkach „Jawa“ sprowadzonych w sierpniu do Polski.

Następny wyjazd do Czechosłowacji miał miejsce również we wrześniu. Motocykliści śląscy rewizytowali swych przyjaciół w Trzyńcu, gdzie odbyło się rewanżowe spotkanie na torze żużlowym. Nasi reprezentanci zdobyli zaszczytne tytuły mistrzów:

w klasie do 130 ccm — Jan Henneck — mistrzostwo — Herbert Henneck — vicemistrzostwo,

w klasie do 350 ccm. po walce obfitującej w dramatyczne momenty, najlepszy zawodnik śląski Pierchała, który startując na starym „Nortonie“ rywalizować musiał z zawodnikami czeskimi jadącymi na wspaniałych maszynach „Walter-Speciał“, „Jap“, „Ogar“ i „Jawa“; mimo zderzenia naprawdę heroicznym wysiłkiem zdobył mistrzostwo Moraw!

Niestety, nie mogliśmy wykorzystać zaproszenia na Międzynarodowy Wyścig na żużlu w Ostrawie. Wyjechali jedynie w charakterze obserwatorów delegaci Okręgu Sl. Dąbr. PZM. oraz członkowie zawodnicy Okręgu Pierchała i Sanecznik.

O ile przez cały niemal sezon motocykliści obu państw wielokrotnie spotykali się ze sobą, o tyle automobilści nie



E. Pierchała (Rybnicki Klub Motocyklowy) zwyciężył w kl. do 350 ccm. w wyścigu na torze żużlowym w Trzyńcu (Czechosłowacja).

(Fot. M. Kolkiewicz — Katowice)

R O C Z N I K I »MOTORYZACJI«

numery 1—16 (1947 r.) szesnaście zeszytów
oprawne w pół płótno zł. 1.600.—
ze złotym nadrukiem zł. 1.900.—
oprawne w pełne płótno plus zł. 400.—

Zamówienia przyjmuje Administracja
Warszawa, Żurawia 24a m. 21

po wpłaceniu należności na
konto P. K. O. nr. I-1955

niawiali jeszcze tak ścisłego kontaktu. W Międzynarodowym Ralddie AP jedynie ataché prasowy Ambasady Czechosłowackiej p. Hejret ratował „międzynarodowość“ raiidu. Dopiero na zakończenie sezonu sportowego AP Oddział Słski zorganizował wraz z przedstawicielem PZM Okr. Sl. Dąbr. wycieczkę do Pragi na XXVIII Międzynarodową Wystawę Samochodową. I właśnie podczas tej wizyty rozpoczęto rozmowy nad ujęciem w zorganizowane formy dalszych wzajemnych zetknięć, zakończone podpianiem umowy ramowej, której treść przytaczamy na innym miejscu.

Wszystko to wskazuje wyraźnie, że przyszły rok przyniesie dalsze ożywienie wzajemnych kontaktów, że dotychczasowe wizyty towarzyskie, czy pierwsze spotkania sportowe ujęte zostaną w odpowiednie ramy, pogłębione i rozszerzone o wymianę turystyczną. Korzyść stąd będzie obustronna! W obecnej chwili trwają dalsze prace nad opracowaniem bardziej szczegółowych regulaminów, wymianą wzajemną doświadczeń. W najbliższym czasie będziemy mogli podać Czytelnikom „Motorzacji“ dalsze szczegóły. Teraz możemy stwierdzić jedno: nie były frazezem słowa inż. Sedlaka wypowiedziane w Zakopanem: „PRZYJECIAJEMY. PORUJĄCIE NAS, ALE POZYSKALICIE NASZE SERCA! PRZYJEDZIEMY ZAWSZE!“ To prawda! Przyjeżdżcie i Wy, Czechosłowacy, zawsze serdecznie w naszym kraju witani, przyjeździecie do Was i my! Nie ma dzielących nas różnic — jesteśmy jednej krwi!

Zbigniew Borowczyk i Władysław Pietrzak

PROTOKÓŁ O BRATERSKIEJ WSPÓŁPRACY CZESKO - POLSKIEJ

Protokół o rokowaniach pomiędzy Automobilklubem Polski z Związkiem Motocyklowym, a Autoklubem Republiki Ceskoslovenske w dniu 29 października 1947 r. w Pradze.

Obecni: 1) za Automobilklub Polski — pp. Dyr. Kom. Zychon Stanisław, inż. Radecki Stanisław; 2) za Polski Związek Motocyklowy — pp. Borowczyk Zbigniew, mgr. Weber Bogdan; 3) za Autoklub Republiki Ceskoslovenske — pp. Smażik Jaroslav, Ing. Sedlak Emanuel, JUDr. Divecký Jiri, Magnusek Viktor.

Celem rokowań było zbadanie warunków, które umożliwią obu stronom jaknajwiększe pogłębienie stosunków motorzacyjnych pomiędzy Polską, a Czechosłowacją.

Zgodnie z duchem szczerego braterstwa przedyskutowali obecni delegaci wszystkie podstawowe zagadnienia, dotyczące szerokiej działalności swych organizacji i uzgodnili następujące wytyczne:

I. Uczestniczące strony zobowiązują się wzajemnie utrzymywać najkorzystniejsze sportowe stosunki motorzacyjne.

Obie strony wymienią między sobą kalendarze sportowe na rok 1948 najpóźniej do końca lutego 1948 r. i dołożą starań dla ich skoordynowania.

Przedstawiciele Polski zwracają przy tym szczególną uwagę na Wielką Nagrodę Polski.

II. Zaleca się, by przy bytności zawodników i osób urzędowych wysłanych na imprezy sportowe byli oni zawsze gośćmi klubu organizującego daną imprezę.

III. Obie strony będą propagowały i popierały turystykę motorową, zwłaszcza międzyklubową, między obu państwami przy pomocy Towarzystw Polsko - Czechosłowackich.

W Pradze, dnia 29.10.1947 r.

(—) Dyr. Kom. Zychon Stanisław; (—) Inż. Radecki Stanisław; (—) Borowczyk Zbigniew; (—) Mgr. Weber Bogdan; (—) Smażik Jaroslav; (—) Ing. Sedlak Emanuel; (—) JUDr. Divecký Jiri; (—) Magnusek Victor.

PRZYPOMINAMY!

o zaległej prenumeracie
kwoty zaległe prosimy wpłacać
na konto „Motorzacja“

czasopismo — Warszawa

P.K.O. nr. I-1955

WYSTAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W PRADZE CZESKIEJ

Praga, stolica Republiki Czechosłowackiej będzie w roku 1948-ym widownią największego pokazu gimnastycznego świata, to jest XI-go ZŁOTU SOKOŁÓW. Siłą rzeczy intensywność ruchu na ulicach Pragi wzrośnie naówczas wielokrotnie. usprawnienie tegoż ruchu będzie zależało w zupełności od dyscypliny publiczności.

Mając na celu właśnie zdyscyplinowanie publiczności, Automobilklub Rep. Czechosłow., oraz Stowarzyszenia zainteresowania w problemie „ruchu ulicznego“, organizują rozmaite imprezy mające na celu opanowanie ruchu wewnątrz miasta. Jedną z tych imprez będzie „Wystawa Bezpieczeństwa Ruchu“, organizowana w pierwszych dniach marca 1948 r. z okazji Wiośnennych Targów Praskich.

Wystawa zaznajomi zwiedzających zarówno z najnowszymi metodami zapobiegania wypadkom ulicznym, jak również i z ogólnymi dyrektywami odnośnie ruchu na ruchliwych ulicach wielkiego miasta.

Organizatorzy chcieliby pokazać materiał z tej dziedziny jak najbardziej interesujący i to nie tylko z Czechosłowacji, lecz i z zagranicy. W tym celu organizatorzy zwracają się z prośbą o nadsyłanie afiszów, ulotek, książek, druczynnych, druków itp. mających za zadanie szkolenie i propagandę w obronie bezpieczeństwa ruchu. Pożądane są plany komunikacji, statystyki, zdjęcia pokazowych instalacji ruchu, rzutki na dyrektywy ruchu w miastach itd.

„AUTO“

Śprzedaż i kupno

|| części samochodowych ||
|| i motocyklowych ||

ADAM WYSOCKI

Łódź

ulica Nowo-Zarzewska Nr. 4.

PAWEŁ ZABOROWSKI

CZY „POLAK MĄDRY PO SZKODZIE?”

Nie ma bodaj dnia i nie ma numeru gazety w której nie byłoby wzmianki o jakimś wypadku samochodowym.

Tak się już do tego wszyscy przyzwyczaili, że nikt nie ma się zwracać na to uwagi, a dzienniki — nawet te od sensacji — coraz to mniejszym drukiem i w coraz to krótszych notatkach piszą o tych katastrofach.

Trzeba dopiero kilkunastu trupów naraz, albo wyjątkowo sensacyjnych okoliczności — trzeba, aby ofiarą zbrodni pijanego, czy lekkomyślnego szofera padła jakaś wybitniejsza osobistość, aby takiej wiadomości użyczono więcej miejsca w prasie.

Wtedy padają ostre słowa oburzenia pod adresem „gangsterów szos” i „piratów drogowych” (tak się wtedy nazywa szoferów) poczym sprawa cichnie, aż do następnej większej czy jeszcze sensacyjniejszej katastrofy.

Jeżeli natomiast gdzieś — nawet na dalekim świecie — rozbija się czasem jakaś „Dakota” — czy wykołaje się jakiś „Szanghaj Express” grzmia o tym metrowymi tytułami wszystkie dzienniki — brzęczą anteny radiowe i ryczą głośniki całego kraju.

Każdy wypadek lotniczy czy kolejowy jest skrupulatnie badany i studiowany, omawiany i komentowany. Z każdego nieszczęśliwego wypadku lotniczego, czy kolejowego wyciąga się jakieś praktyczne wnioski i nauki na przyszłość. Na podstawie dokładnych cyfr i statystyk — na podstawie zebranego materiału doświadczalnego i obserwacyjnego ustala się przyczynę pośrednią i bezpośrednią — szuka się wady materiału technicznego i wady człowieka, bada się wady konstrukcyjne maszyny i wady fizyczne — psychiczne człowieka.

Można by niemal zaryzykować paradoks, że katastrofy lotnicze i kolejowe przyczyniają się do udoskonalenia samolotów i urządzeń kolejowych — do podnoszenia współczynnika bezpieczeństwa lotów i podróży kolejami, ale i to podwyższenia wymogów, stawianych pilotom i kolejarzom.

To są jedynie mądre, zdrowe i racjonalne wnioski, jakie powinno się wyciągnąć z katastrof kolejowych i lotniczych.

Rezultat takiego postępowania odnośnych władz jest widoczny: samolot stał się w naszej rzeczywistości najbezpieczniejszym środkiem lokomocji, a bezpieczeństwo jazdy kolejowej jest też sto-procentowe!

Jakżeś inaczej — jak niewiarygodnie gorzej jest u nas z automobilizmem! Gnie w Polsce kilkanaście osób dziennie pod kołami samochodów — w ciągu dwudziestu miesięcy uśmierciliśmy na ulicach naszych zrujnowanych miast i na szosach 33 tysiące (słownie: trzydzieści trzy tysiące) osób, a liczba ta obejmuje „tylko” ilości zabitych na miejscu wypadku, nie uwzględnia natomiast rannych i zmarłych w szpitalach.

Równolegle do tej masowej rzezi zniszczyliśmy kilkadziesiąt tysięcy pojazdów mechanicznych.

I tej przerażającej klęsce społecznej — tej groźnej epidemii i nikt nie poświęca należytej uwagi — nie mówi się o tym na wiecach publicznych — nie alarmuje z trybuny sejmowej.

Nie ukonstytuowała się żadna „Nadzwyczajna Komisja Epidemiologów Automoblowych”, która by obmyśliła i natychmiast wprowadziła w życie jakieś środki zaradcze.

Przyczyny tego stanu rzeczy, tej szkodliwej berności naszych władz i społeczeństwa są różnorakie i złożone i nie jest celem niniejszego artykułu analizowanie ich. Każdy obserwator może stwierdzić, że tak jest.

Jeżeli idzie natomiast o przyczyny tak licznych i tragicznych katastrof samochodowych, to śmiało można postawić diagnozę, że odróżnieniu od samolotu w wypadkach samochodowych bardzo rzadko gra rolę siła wyższa lub wady konstrukcyjne. W dziewięćset dziewięćdziesięciu dzieciu wypadkach na tysiąc winę ponosi człowiek. Człowiek — przechodzień, lub człowiek — kierowca.

Jeżeli przy przejechaniu kogoś na jezdni można mieć wątpliwości czy była to wyłączna wina kierowcy, to w przypadku rozbicia samochodu wina szofera jest prawie zawsze niewątpliwa!

Nowoczesny bowiem samochód jest tak doskonałym już tworem, że w ręku dobrego, kulturalnego kierowcy staje się posłusznym na najmniejsze skądinąd środkiem lokomocji.

Gorzej natomiast — o wiele gorzej jest u nas z wykształceniem i wychowaniem kierowcy.

Jeżeli idzie o wykształcenie to nasi kierowcy są przeważnie samoukami, kosztem nieraz kilku rozbitych samochodów — jeżeli zaś idzie o wychowanie to wychowuje ich najgorsza wychowawczyni — ulica!

Czy mamy prawo winić za to kierowców?

W każdym nowoczesnym państwie motoryzacja zajmuje wyższe (lub co najmniej równorzędne) znaczenie z kolejnictwem. Tę oczywistą prawdę rozumieją, lub zdają się rozumieć wszyscy. A czy jest do pominięcia, aby personel kolejowy — maszyniści i palacze — dyżurni ruchu i służba zwrotnicza, uczyli się sami, lub na niefachowych, prywatnych kursach kolejowych?

Czy jest do pominięcia koleinictwo bez kolejarzy? Lotnictwo bez lotników? Czy wystarczy najnowocześniejszy sprzęt wojenny bez doskonale wyćwiczonego i wychowanego żołnierza i oficera.

Są to rzeczy tak oczywiste, że stawianie podobnych pytań słusznie można zaliczyć do niepotrzebnych — do obraźliwych dla obywatela. Ale pytania takie trzeba postawić w tym celu, by wykazać całą niedorzeczność — ogromną, nieobliczalną wprost szkodliwość sytuacji trwającej permanentnie od trzydziestu lat w naszej smutnej rzeczywistości motoryzacyjnej.

Kłeska wrześniowa nie zmądrzyła Polaków po szkodzi — jeżeli idzie o nasz stosunek do motoryzacji kraju. Motoryzacja stała się takim oklepanym sloganem jak: „nie pluć na podłogę”, tylko, że wszyscy nadal plują. Jedni dyskretnie gdy nikt nie widzi — inni „bez krepacji”.

W olbrzymim — 300-tu miliardowym budżecie państwa na rok 1948 nie przewidziano ani grosza na szkolnictwo motoryzacyjne we wszelkich jego postaciach.

Mamy państwowe fabryki pomadek do ust i karmelków śmietankowych — ale nie mamy, ani jednej wzorowej, państwowej szkoły kierowców. Mamy państwowe studia baletowe i dramatyczne, ale nie mamy ani jednego pedagogium dla nauczycieli i instruktorów szkół samochodowych. Sprowadzamy zagranicznych trenerów do piłki nożnej i do ping-ponga — automobilizmu uczą analfabeci.

A przecież, gdyby motoryzację traktować nawet nie jako problem o najwyższej doniosłości państwowej, gospodarczej i obronnej, ale tylko pod kątem czystego sportu, a nie trudnego i odpowiedzialnego zawodu, to i tak do sprawy szkolenia zawodników musielibyśmy podejść fachowo. Musielibyśmy zorganizować obozy ćwiczebne, gdzie pod kierownictwem najlepszych asów krajowych i trenerów zagranicznych szkolili by się adepci kierowcy.

Należałoby by stworzyć i ustalić jakiś system, jakiś styl — jakąś polską szkołę jazdy. Bo dotychczas nie mamy żadnej. A raczej mamy „polską szkołę jazdy” której doskonałym odpowiednikiem jest szlacheckie przysłowie: „wolno w Polsce jak kto chce” i „od chodnika od chodnika”, „od rowu do rowu”.

Nie możemy się wyrzynać w pojedynkach — wyrzynamy się na drogach publicznych. Szlachetczyzna i anarchia w zmienionej postaci.

Wielcy wodzowie ostatniej wojny — od Marszałka Stalina do Marszałka Montgomeryego zgodni są co do tego że tę najkrwawszą z wojen wygrał szofer.

Marszałek Stalin powiedział, że najlepszy sprzęt, najnowocześniejsze czołgi i samochody na nic się nie dadzą bez doskonałego kierowcy.

Ale kierowcę trzeba wykształcić i wychować.

Kto ma się podjąć tego zadania? Państwo czy ulica? Fachowcy — czy analfabeci?

Kiedyż nareszcie zaczniemy być mądrzy po szkodzi?

Paweł Zaborowski

Artykuł dyskusyjny

KOSZTY EKSPLOATACJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

W 10-tym numerze „Motoryzacji“ ukazał się bardzo ciekawy artykuł p. t. Kola samochodu osobowego w przyspieszeniu tempa pracy“.

Zgadzając się zasadniczo z тезami i wnioskami zawartymi w powyższym artykule — chciałbym wyjaśnić kilka pozycji z podanej w końcu artykułu tablicy kalkulacyjnej, które wydają mi się być zbyt skromnymi.

W pozycji pierwszej jako cenę samochodu osobowego Chevrolet - Fleetmaster (w dalszym ciągu rozpatrywać będę tylko tę kolumnę — ażeby nie obciążać czytelnika — te same bowiem przesłanki zastosować można analogicznie i do kolumn następnych) podano cenę kontyngentową, nie zaś cenę komercyjną. Jest to najzupełniej zrozumiłe, autorowi chodziło bowiem prawdopodobnie o obliczenie kosztów przejazdu samochodami instytucji państwowych; tym niemniej jednak istnieje dość znaczna ilość samochodów nabytych po cenach komercyjnych — co w alternatywie należałoby uwzględnić.

Jako trzecią pozycję podano „wartość końcową“. Z tą pozycją trudno się zgodzić. Jako amortyzację — niezależnie od tego w jaki sposób czyni się odpisy i jaki okres czasu, względnie kilometr — przyjęto, należy rozumieć spisanie całkowitej wartości obiektu. Pozostawienie wartości końcowej, pojęcia zresztą dość dowolnego, nie mogą uważać za możliwe. Okres amortyzacji — 150.000 km. dla samochodu tego typu jest przy założeniu amortyzacji całkowitej — słuszny.

Jako pozycję następną należałoby uwzględnić oprocentowanie wyłożonego kapitału — licząc około 9 proc. rocznie i, biorąc pod uwagę odpisy amortyzacyjne policzyć połowę oprocentowania całkowitej sumy nabycia w ciągu okresu 5-ciu lat.

Zużycie paliwa policzono średnio w wysokości 15 ltr. na 100 km. za cały okres pracy samochodu. Nawet biorąc pod

uwagę pierwszorzędną jakość napraw głównych, już choćby ze względu na różnorodność pracy (szosa, miasto itp.) i różne jej okresy (jesień zima), jak również warunki atmosferyczne — należałoby moim zdaniem normę tę podwyższyć i jako średnie zużycie paliwa przyjąć co najmniej 16,5 ltr. 100 km.

W obliczeniach dalszych przeprowadza autor artykułu uproszczoną kalkulację, bez różniczkowania jej na koszty stałe i zmienne. W założeniu kalkulacji na cały okres pracy danego samochodu (5 lat aż do zupełnego zużycia) nie popełnia błędów. Niektóre jednak pozycje przy dokładniejszej analizie wydają się zbyt niskie. Np. naprawy główne — obliczono ogólnie przy przebiegu 150.000 km na 250.000 zł. Ponieważ naprawę główną zasadniczo przeprowadza się po przebiegu około 50.000 km. należałoby policzyć dwie naprawy główne średnio po 250.000 zł. czyli ogółem na cały okres pracy 500.000 zł. Paliwo licząc jak wyżej przy nieco zwiększonym zużyciu na 100 km. — 940.600 zł. Pobory kierowcy w ciągu 5-ciu lat tj 60 miesięcy — licząc łącznie z ew. dodatkiem rodzinnym, deputatem itp. po 18.000 zł. miesięcznie — łącznie 1.080.000 i analogicznie licząc za autorem diety i godziny nadliczbowe jako 40 proc. pozycji poborów — 432.000 zł.

Sumując powyżej podane skorygowane pozycje w tablicy otrzymuje się wynikowo:

koszt 1 km. przebiegu samochodu osobowego Chevrolet-Fleetmaster nabytego po cenie zł. 550.000 na zł. 31,1 czyli o 20 proc. drożej, a dla takiegoż samochodu nabytego po cenie komercyjnej zł. 38,2 czyli o 48 proc. drożej.

Powracając do treści wspomnianego wyżej artykułu — zwrócić należy moim zdaniem uwagę, iż we wnioskach pominięto jeden bardzo ważny moment, z którego użytkujący samochody przeważnie nie zdają sobie sprawy. Samochód, nie własny dla swojej własnej sportowej przyjemności na-

Koszt eksploatacji samochodu osobowego Chevrolet - Fleetmaster w 5-letnim okresie amortyzacji.

W Y S Z C Z E G Ó L N I E N I E	C e n a kontyngentowa		C e n a komercyjna	
Cena	550 000		1 250 000	
Koszt ogumienia	50 000		50 000	
Przebieg km.		150 000		
Zużycie paliwa		16,5 ltr / 100 km.		
Cena paliwa		38 zł / 1 ltr		
Amortyzacja	500 000	10,8%	1 200 000	21,0%
Oprocentowanie włożonego kapitału (9% pro- anno i 0,5% przez 5 lat)	112 500	2,4%	270 000	4,7%
Ubezpieczenie	150 000	3,2%	300 000	6,3%
Naprawy główne	500 000	10,8%	500 000	8,7%
Naprawy średnie i obsługa	400 000	8,6%	400 000	7,0%
Garaż	150 000	3,2%	150 000	2,6%
Wymiana ogumienia	300 000	6,4%	300 000	5,2%
Paliwo	940 000	20,1%	940 000	16,4%
Olaj	100 000	2,1%	100 000	1,7%
Kierowca: pobory	1 080 000	23,2%	1 080 000	18,8%
Diety, godziny nadliczbowe	432 000	9,2%	432 000	7,6%
R a z e m	4 665 000	100%	5 752 500	100%

$$\frac{665\,000}{150\,000} = 31,1 \text{ zł / 1 km. lub } \frac{5\,752\,500}{150\,000} = 38,2 \text{ zł / 1 km. (czyli o 20\% drożej).}$$

byty wóz, lecz samochód instytucji, — jest narzędziem pracy. Dlatego też każdy przejechany km. powinien być ściśle uchwycony i koszt tego każdego przejechanego kilometra nie powinien ginąć w ogólnych kosztach produkcji lub amortyzacji danego przedsiębiorstwa.

Samochód ciężarowy czy osobowy należący do instytucji należy traktować jako taksówkę, lub przewoźnika towarów, któremu trzeba według taksy czy też taryfy płacić. Jeżeli więc ostatecznie zajdzie potrzeba użycia tego środka komunikacji czy przewozu do potrzeb nie związanych z interesami instytucji — to płacić za to instytucji należy choćby na zasadzie jakiegokolwiek bądź wewnętrznego taryfowania. W ten sposób najłatwiej będzie uniknąć t. zw. okrzykanego nadużywania „sportu samochodowego”, przyczyny czego są według autora przeważnie raczej „emocjonalnej” natury. Czy tylko „emocjonalnej”?

Mówiąc o „sporcie samochodowym” zatrączę jeszcze o punkt d) wniosku omawianego artykułu. Niezawodnie dążyć trzeba do upowszechnienia samochodu osobowego, w naszych jednak warunkach nie może być to ani powodem ani sposobem do zwolnienia zawodowego kierowcy od kierowania i obsługi samochodów osobowych. Przypuszczam, że właśnie wprost przeciwnie — ze względu na odpowiedzialność zawodowego kierowcy nie tylko za samo kierowanie, ale i za obsługę, a więc i prawidłową eksploatację samochodu — samochodem będącym dobrem publicznym, a więc samochodem etatowym instytucji, powinien kierować odpowiedzialny i wyłącznie tylko odpowiedzialny kierowca, któremu samochód został oddany i za który to samochód on odpowiada.

Odwieczymy się prowadzenia „mojego Chevroleta”, który nie jest moim wozem, a zostawmy to nie „mojemu kierowcy” a poprostu wykwalifikowanemu kierowcy.

Inż. K. Podharski — Okolów.

WIADOMOŚCI Z KRAJU

21.XII.47 UPŁYNAŁ OSTATECZNY TERMIN NOWEJ REJESTRACJI POJ. MECH.

W dniu 21 grudnia 1947 r. upłynął ostateczny termin ponownej rejestracji pojazdów mechanicznych na terenie całego kraju. Rejestrację przeprowadzały Wydziały Ruchu i Motoryzacji Urzędów Wojewódzkich względnie Wydziały Ruchu i Motoryzacji m. st. Warszawy dla pojazdów stacjonowanych w Stolicy.

Powtórному zgłoszeniu nie podlegały poj. mech. zaopatrzone w wojskowe dowody rejestracyjne i znaki oraz pojazdy zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa samochodowe i zagraniczne znaki rejestracyjne.

SZCZECIN JUŻ ROZPOCZĄŁ WYTWARZANIE CZĘŚCI DO TRAKTORÓW

Fabryka Państwowych Zakładów Inżynierii w Szczecinie, znajdująca się w końcowym stadium odbudowy, przystąpiła już do wytwarzania części zamiennych do traktorów.

W najbliższych miesiącach P. Z. Inż. w Szczecinie przystąpią do wytwarzania zespołów traktorowych.

300 TRAKTORÓW Z CZECHOSŁOWACJI

300 traktorów marki „Zetor” (silnik mocy 25 KM) zakupiła Polska w ramach umowy handlowej z Czechosłowacją.

Z wymienionej ilości 300 traktorów — 100 przeznaczono na uprawę roli w woj. wrocławskim, a 200 dla woj. szczecińskiego.

Całość partii winna była nadejść do Polski jeszcze w r. 1947-ym.

ZAKAZ SYGNALIZACJI DŹWIĘKOWEJ W WARSZAWIE W GODZINACH NOCNYCH

Warszawska Rada Narodowa uchwaliła zakaz używania sygnałów dźwiękowych na terenie stolicy w godzinach nocnych t. zn. od godz. 22-ej do godz. 7-ej rano. Zakaz obowiązuje od 1-go grudnia 1947 r.

Należałoby przeprowadzić akcję szkoleniową ludności stołecznej i wprowadzić zakaz sygnalizacji dźwiękowej również w czasie dnia. Jak wiadomo klaksonowanie bynajmniej nie zapobiega, ani nie zmniejsza ilości wypadków. Natomiast znacznie odciąża hałas ruchu ulicznego.

CO 20-TY SZOFER TRZEŻWY

Stacje badania krwi Pogotowia Ratunkowego w Warszawie podały interesującą statystykę: na 62 kierowców zatrzymanych przez Mil. Ob. za nieprawidłową jazdę i zbadytanych przez lekarzy Pog. Rat. tylko trzech było trzeźwych, natomiast 59 znajdowało się w stanie nietrzeźwym.

Statystyka, jak widzimy wykazuje straszliwe zniwo alkoholizmu wśród kierowców. Potwierdziły się nasze alarmy w tym względzie. Niestety — naszym zdaniem — bez drastycznych środków nie uda się pokonać nalogu alkoholizmu wśród kierowców.

Zestawienia wykazują, że najwięcej wypadków powodują nietrzeźwi kierowcy w sobotę i niedzielę.

PIERWSZY TRANSPORT NAFTY Z IRAKU DLA POLSKI

W pierwszych dniach grudnia 47 r. zawinął do portu w Gdyni polski tankowiec „Karpaty”, który przywiózł ładunek 8 tys. ton ropy naftowej z Iraku.

Jest to pierwszy transport ropy irackiej przywiezionej w ramach umowy handlowej zawartej między Irakiem i Polską.

AUTOBUSY OGRZEWANE CENTRALNIE

W Anglii wypuszczono z produkcji nowy typ autobusu ogrzewanego centralnie — wodą. Gorąca woda plynie z silnika rurami rozmieszczonymi we wnętrzu autobusu. Kierowca może ze swego miejsca dowolnie regulować obieg wody, otwierać go względnie zamykać.

Poza urządzeniem grzejnym autobusy wyposażono w elektryczne wentylatory, które przewietrzają nawoz, wypychając z wnętrza zepsute powietrze.

P.K.S. TAKŻE OGRZEWA

P.K.S. zapowiedział zainstalowanie na zimę w autobusach dalekobieżnych specjalnych przyrządów ogrzewniczych, rozprowadzających ciepło przy pomocy gorących gazów spalinowych. Przyrządy ogrzewnicze mają być przeue wszystkim zainstalowane na „leylandach”.

Ten typ ogrzewania wymaga częstej i wnikłowej kontroli rur grzejnych, gdyż w razie nieszczelności mogą nastąpić zatrucia.

P.K.S. UCZY OSZCZĘDNOŚCI BENZYNY I OLEJÓW

Dyrekcja PKS-u zorganizowała kurs przeszkoleniowy z zakresu gospodarki materiałami pędnymi dla kontrolerów technicznych i referentów materiałów pędnych z podległych Oddziałów i Stacji PKS-u.

Kurs ten, to jeden z pierwszych etapów przeszkolenia technicznego i ma poważne znaczenie dla całokształtu zagadnienia materiałów pędnych w kraju, gdyż poza ujednoliceniem i usprawnieniem gospodarki w ramach instytucji, miał on na celu propagowanie oszczędności tak drogocennych dla nas paliw i olejów.

94 MILIONY KG ROPY WYDOBYTO W POLSCE W CIĄGU TRZECH KWARTAŁÓW 1947 R.

Produkcja ropy naftowej w Polsce stale wzrasta. Od początku 1947 r. do dnia 1 października 1947 r. wydobyto łącznie — 94.014.295 kg. ropy, przewyższając o 8.448.521 kg. wyniki uzyskane w tym samym czasie w roku ub.

Znaczny wzrost produkcji ropy spowodowany został m. in. utworzeniem 43 nowych szybów, w Kobylince, Krygu Lipiokach, Jaszczwi, Posadzie Górnej i w Mokrem.

Wzrosło również poważnie wydobywanie gazu ziemnego oraz produkcja gazoliny.

Polska posiada wiele jeszcze niewyżyskanych bogactw naturalnych. Poszukiwaniami i badaniami zmierzającymi do wykorzystania tych bogactw zajmuje się Państwowy Instytut Geologiczny.

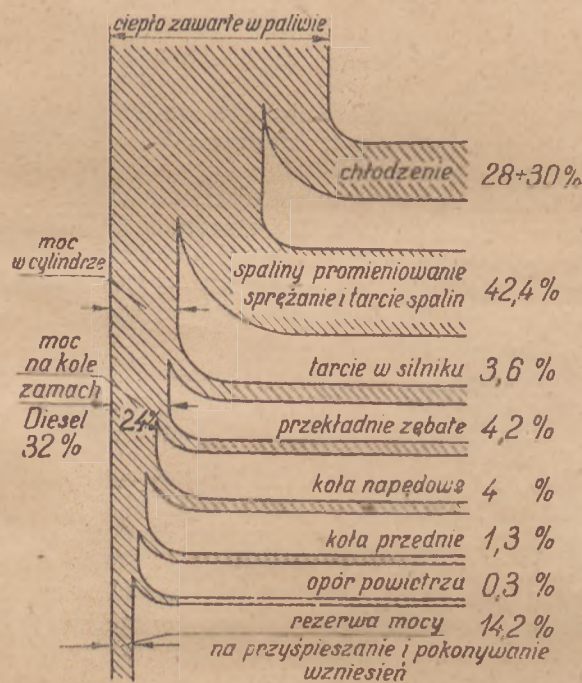
Między Inowrocławiem a górami Świętokrzyskimi i w kierunku na Szczecin stwierdzono ślady ropy naftowej oraz odkryto bogate złoża soli potasowych i przystąpiono już do pierwszych wierzeń próbnych w Kłodawie.

Na podstawie teoretycznych przewidywań, odkryto w Mielcu gaz ziemny przystąpić do wierzeń na głębokości 1200 metr.

WŁADYSŁAW WYGLĄDAŁA

ZUŻYCIE PALIWA

Rozwojowi motoryzacji nie towarzyszy niestety przyrost zapasów na kuli ziemskiej, a odwrotnie — zapasy te stale się zmniejszają i kiedyś się wyczerpią. Może w niedalekiej przyszłości będziemy już jeździli samochodami napędzanymi energią atomową, ale obecnie nie pozostaje nam nic innego jak tylko oszczędzać, czyli należyte wykorzystywać energię zawartą w materiałach pędnych.



Rys. 1

Z rys. 1 widać, że po odliczeniu wszystkich strat mocy na kołach tylnych (napędzających) pozostaje zaledwie 14,2% (z ogólnej ilości 100%) ciepła zawartego w paliwie, przy pomocy którego możemy jechać z odpowiednią szybkością, wyprzedzać oraz „brać” wzniesienia.

Tych 14,2% jest to niestety wartość maksymalna, której można nie osiągnąć przez nieumiejętne wykorzystywanie i nieodpowiednią konserwację silnika. Wiemy, że każdy samochód ma swoją maksymalną szybkość, zależną od mocy i stanu silnika. Szybkość maksymalna leży zawsze powyżej szybkości ekonomicznej, powyżej której opory ruchu gwałtownie rosną, zużycie paliwa wzrasta nieproporcjonalnie do wzrostu szybkości, ponadto nadmiernie zużywa się silnik oraz opony.

Szybkość ekonomiczna nigdy nie pokrywa się z pełnym otwarciem przepustnicy, a tylko przy 2/3 całkowitego jej otwarcia.

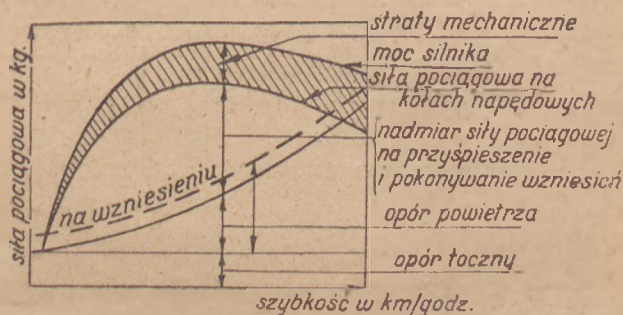
Przy maksymalnej szybkości, możliwej dla danego samochodu, cała moc silnika zostaje zużyta na utrzymanie tej szybkości, t.j. na pokonywanie oporów ruchu i samochód nie ma już

wtedy możliwości przyspieszenia (np. przy wyprzedzaniu) ani też pokonywaniu wzniesień. Jeśli więc ktoś chce jeździć — ze względów sportowych, czy handlowych — szybciej, niż na to mu pozwala szybkość ekonomiczna jego samochodu, to niech postara się o większy wóz, bo na małym nic tutaj nie zaoszczędzi.

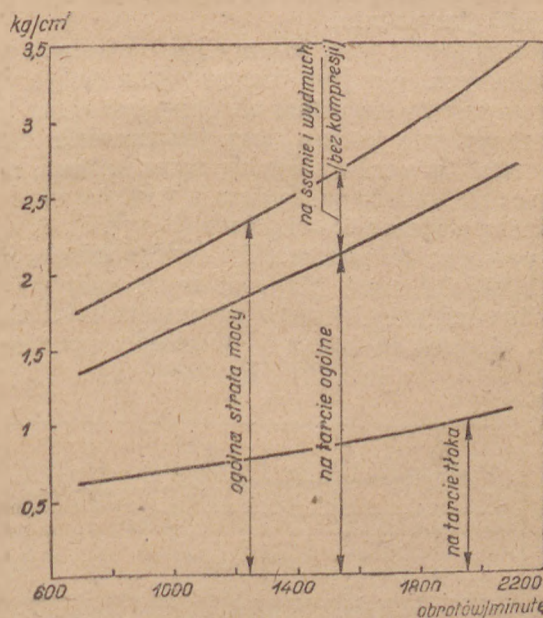
$$\text{Moc} = \text{szybkość} \times \text{opór}$$

1. toczy
2. wznoszenia się
3. powietrza

Warto zaznaczyć, jak to widać zresztą z rys. 2, że opór toczy nie zależy od szybkości jazdy, natomiast opór powietrza rośnie z kwadratem szybkości, a więc gdy szybkość wzrośnie dwukrotnie, to opór ten wzrośnie czterokrotnie. Opór toczy mało zależy od ciężaru samochodu, a więc gdy w czter osobowym samochodzie jadą tylko dwie osoby, to oszczędność paliwa, jest tutaj bardzo nieznaczna. Szkodliwe jest natomiast przeciążanie samochodu ponad przepisaną normę.

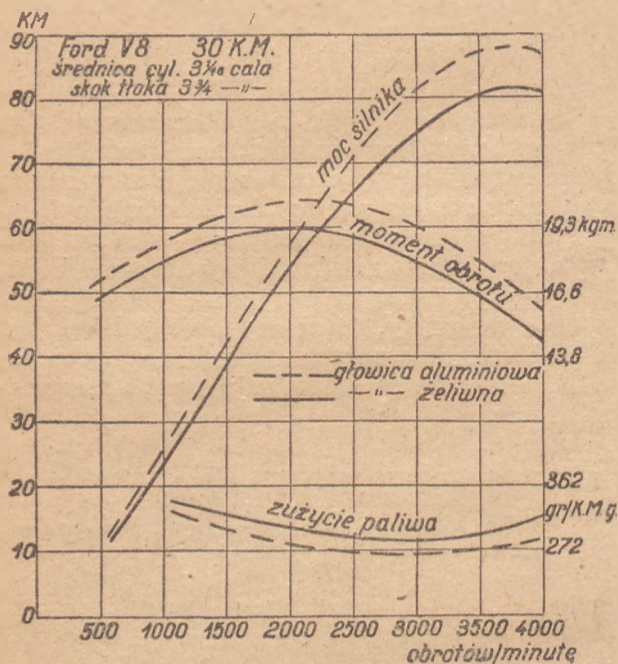


Rys. 2



Rys. 3 — silnik jednocyldrowy o objętości skokowej 2,26 litra; temperatura oleju 60°C.

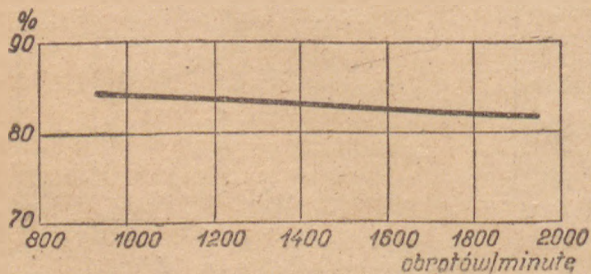
Z rys. 2. widzimy również, że ze wzrostem szybkości straty mechaniczne silnika rosną. Bliższe wyjaśnienia rodzaju tych strat widzimy z rys. 3, który pokazuje nam, że są to straty na tarcie mechaniczne. Straty na ssanie i wydmuch oraz, niewidoczne na rys. 3, straty na chłodzenie prawie nie zmieniają się. A więc ze wzrostem obrotów coraz większa część mocy zostaje zużyta wewnątrz silnika, czyli wzrost szybkości odbywa się przy coraz większej stracie paliwa. Wspomniana szybkość ekonomiczna jest tą granicą, przy której straty te są jeszcze opłacalne.



Rys. 4

Z rys. 4 widzimy, że przy „dodawaniu gazu” początkowa moc silnika wzrasta równomiernie (dla danego silnika do 1700 obrotów/min.) potem jednak krzywa mocy zagina się, czyli moc wzrasta już wolniej.

Dlaczego tak jest? Wiemy już o stratach mechanicznych, ale jest jeszcze inna przyczyna. Wprawdzie ze wzrostem obrotów jest coraz lepsze rozpylenie paliwa, lecz jednocześnie czasy otwarcia zaworów stają się coraz krótsze, mieszanka nie nadąża za tłokiem, a więc napełnianie cylindra staje się coraz gorsze (p. rys. 5). A więc od pewnego momentu (dla danego silnika jest to 1700 obr./min.) przyrost mocy odbywa się kosztem coraz większego przyrostu ilości obrotów, ale jest to jeszcze opłacalne, ponieważ



Rys. 5. Napętnianie cylindra maleje przy wzroście obrotów.

krzywa wyrażająca zużycie paliwa w dalszym ciągu opada. Dochodzimy do liczby obrotów 3000, która jest dla danego silnika najbardziej ekonomiczną, gdy mamy najmniejsze zużycie paliwa.

Dalszy wzrost obrotów, aż do maksymalnej mocy, nie odbywa się już ekonomicznie. Ta maksymalna moc zależy od właściwości danego silnika oraz jego stanu, gdyż w miarę starzenia się — następuje strata mocy wskutek nieszczelności tłoka. Moc silnika czterotaktowego jest określona wzorem:

$$N_{km} = \frac{p \cdot V_s \cdot n}{900}$$

$$\text{a dwutaktowego: } N_{km} = \frac{p \cdot V_s \cdot n}{450}$$

gdzie „n” oznacza ilość obrotów silnika, „V” jest to litraż, a „p” jest to średnie ciśnienie gazów działających na tłoki.

Wielkość „p” nawet w silniku należy utrzymywać, maleje w miarę starzenia się silnika. Wielkość ta w silnikach samochodów amerykańskich z 1941 roku wynosiła: 9,2 — 12,7 kg/cm².

Najwyższe ilości obrotów/min. różnych typów silników są następujące:

silniki małe	3800 — 4500
od 12 KM	3400 — 4000
wyścigowych wozów	4500 — 8000

Na rys. 4 mamy ponadto wykreśloną krzywą „momentu obrotu”, który daje nam pojęcie o wielkości siły występującej na obwodzie koła samochodowego. Począwszy od 2000 obrotów/m. (dla danego silnika) moment obrotu maleje, a to ze względu na opisane poprzednio gorsze napełnienie cylindra. Wielkość tego momentu określona jest wzorem:

$$M = 716 \frac{N}{n}$$

Ta siła obwodowa przeniesiona (ze stratami) na obwód koła napędowego wyraża się wzorem:

$$P = \frac{M}{0,5D} \cdot x \cdot y$$

gdzie D = średnica opony koła napędowego; x = całkowita przekładnia między silnikiem i osią tylną (skrzynka biegów i dyferencjał); y = sprawność tej przekładni wynosząca: 1) na biegu bezpośrednim 0,8 — 0,85 (czyli 20% strat), 2) na biegach niższych 0,75 — 0,8 (czyli 25% strat).

Jeśli chodzi o przekładnię dyferencjału to ta w roku 1942 w amerykańskich samochodach osobowych wynosiła 3,54 : 1 do 5,14 : 1, u samochodów ciężarowych i autobusów 3 : 1 do 16 : 1.

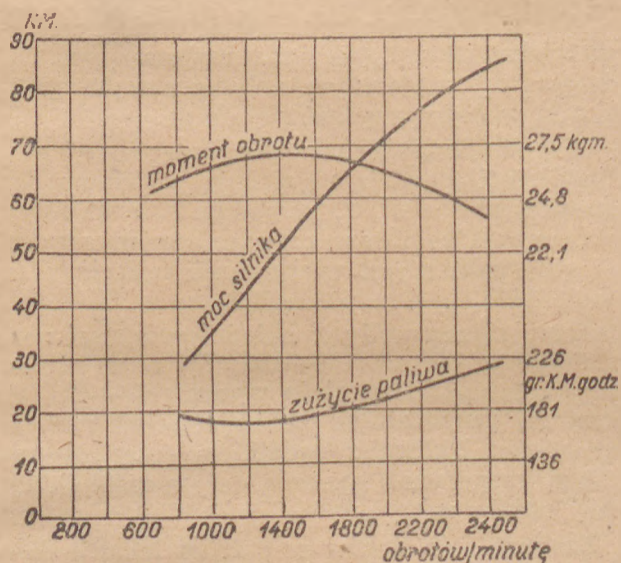
Ze względu na dodatkowe straty mocy, występujące podczas jazdy na niższych biegach, nie opłaca się zbyt wczesne „redukowanie” przy wjeżdżaniu na wzniesienie, a małe wzniesienie można niektórymi samochodami pokonać w ten sposób, że w miarę spadku szybkości ujmuje się stopniowo „gazu”, a wówczas silnik otrzymuje przez zwiększone ssanie lepszą mieszankę. Jak

widać z rys. 4 moc silnika przez to spada, lecz moment obrotu wzrasta. Że jednak nie zawsze się to udaje pochodzi to stąd, że przez przymknięcie przepustnicy napełnianie cylindra pogarsza się, a ponadto wzrasta wydatek mocy na zwiększone ssanie. Strat tych nie może wyrównać ta okoliczność, że przez zwiększone ssanie uzyskuje się lepsze rozpylenie paliwa.

Przy $1/4 : 1/2$ całkowitego otwarcia przepustnicy zużycie paliwa jest 30 — 50% większe niż przy całkowitym otwarciu.

Zastanówmy się teraz, co się stanie, gdy do samochodu wbudujemy silnik zbyt silny. Otóż omówiona poprzednio siła „p” nie powinna być większa (a co najwyżej równa) od siły przyczepności opony do jezdni, w przeciwnym razie koło „bukuje” czyli ślizga się po jezdni. Zaś ta siła przyczepności wyraża się iloczynem obciążenia koła i współczynnika przyczepności, który zależy od rodzaju jezdni wynosi 0,1 — 0,7.

$$P_{max} \leq Q_k \cdot 0,7$$

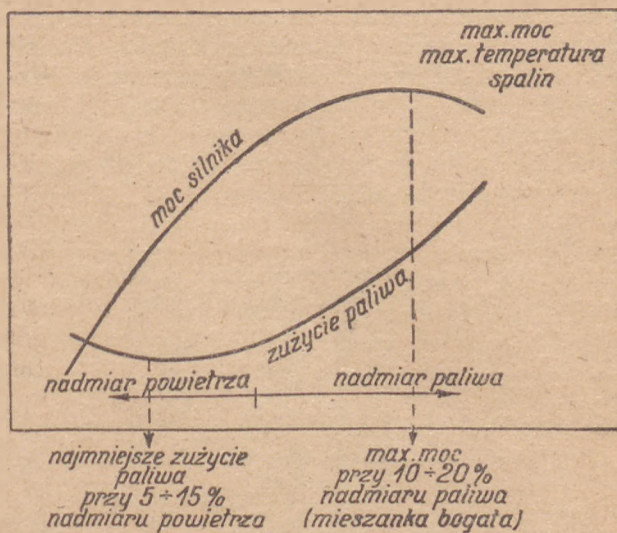


Rys. 6 — sześciocylindrowy Diesel „Panther” z komorą turbulencyjną (średnica cylindra $3\frac{1}{2}$ cala, skok tłoka 5 cali).

Porównując rys. 4 z rys. 6 widzimy, że minimalne zużycie paliwa i maksymalny moment obrotu są przesunięte względem siebie w przeciwne strony. Pochodzi to stąd, że w silniku wtryskowym ilość paliwa doprowadzonego do cylindra jest niezależna od ssania.

Z kolei trzeba się jeszcze zastanowić w jaki sposób powstaje mieszanka palna w gaźniku. Otóż trzeba tu zaznaczyć, że podawany np. stosunek powietrza do benzyny 15,2 : 1 (dla spirytusu 8 : 1) jest stosunkiem teoretycznym i wagowym. Tymczasem w gaźniku mieszanka powstaje w stosunku objętościowym. Podkreślam ten fakt, ponieważ to ma doniosłe znaczenie dla późniejszych rozważań.

W praktyce podany wyżej teoretyczny (wagowy) stosunek nie wystarczy do zupełnego

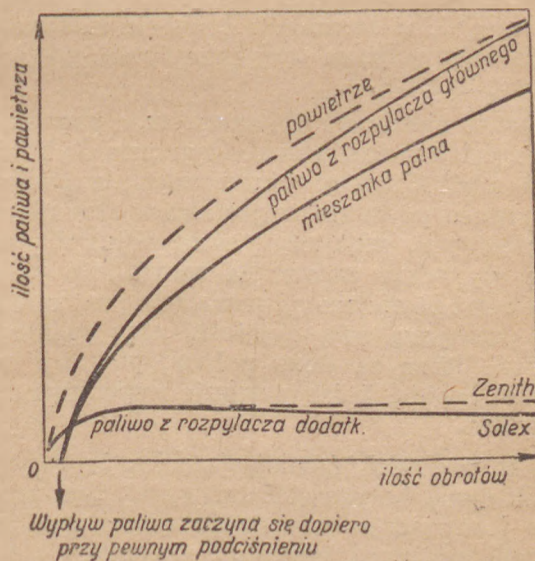


Rys. 7

spalenia paliwa, sprężonego w cylindrze, ponieważ w czasie palenia się stosunek ten wynosi

$$2 \left| \frac{2,7}{1000} \right| 1000$$

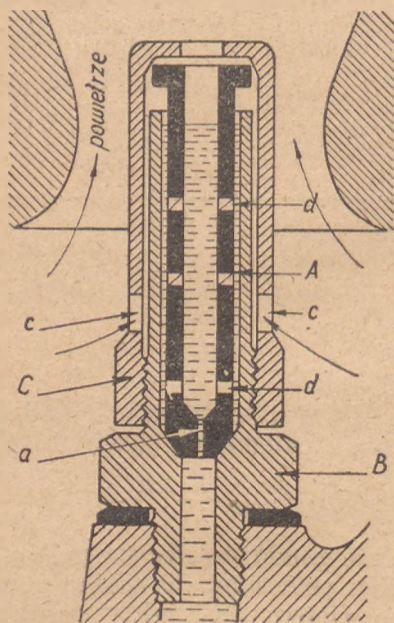
sekundy, nie każda cząsteczka paliwa znajdzie obok siebie potrzebną do spalania cząsteczkę tlenu z powietrza. Należałoby więc stworzyć nadmiar powietrza, czyli stworzyć mieszankę ubogą. Jednak jak to widać z rys. 7 w ten sposób nie osiągniemy maksymalnej mocy silnika, który wypada właśnie przy 10 — 20% nadmiaru paliwa, a więc mieszanka musi być bogata.



Rys. 8

Rys. 8 wykazuje udział rozpylacza (dyszy) głównego i dodatkowego (wyrównawczego) w ilości paliwa dostarczonego do cylindra. Widać, że ilość paliwa z rozpylacza głównego, w stosunku do zassanego powietrza, przy wzroście obrotów stale wzrasta, podczas gdy z wyrównawczego maleje (Solex). Dzięki temu, po-

przez wszystkie ilości obrotów, mamy zapew-
niczny równomierny skład mieszanki. Co się
stanie gdy rozpylacz dodatkowy przestanie dzia-
łać, gdy zatkają się np. boczne otworki (d) roz-
pylacza Solex (rys. 9). Powstanie wówczas
działanie tylko dyszy głównej (A), a więc mie-
szanka będzie bogata.



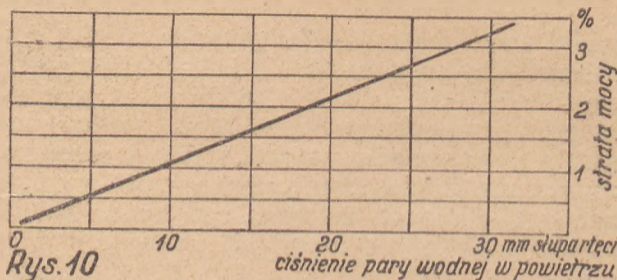
Rys. 9. Rozpylacz „Solex”.

Jakie to ma znaczenie poza zwiększonym zu-
życiem paliwa? Czy może wzrost mocy silni-
ka? Wcale nie, bo mieszanka zbyt uboga i zbyt
bogata palą się dłużej (zapalają się również
trudniej) i, w momencie otwarcia zaworu wy-
dechowego zaczyna wtedy przepływać paląca się
jeszcze mieszanka.

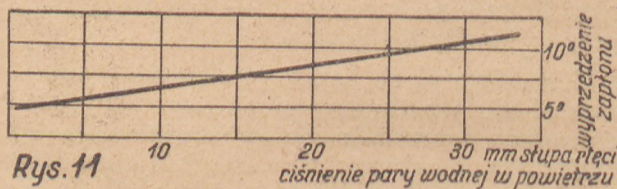
Jest to niezdrowe dla zaworów, a ponadto ma
jeszcze dalsze następstwa. Nagrzewa się bowiem
cały silnik, a więc i rura ssąca, a ponieważ
mieszanka powstaje w gaźniku w stosunku ob-
jętościowym, więc na tę samą objętość powie-
trza wypadnie zawsze ta sama ilość paliwa.
Ponieważ powietrze ogrzewając się w rurze ssą-
cej powiększa swą objętość, więc gaźnik do-
starcza teraz za dużo paliwa, powstaje mie-
szanka bogata, która potęguje wspomniane na-
stępstwa.

Stąd pochodzi również zjawisko, że w górach
silnik dymi, bo przecież im wyżej, tym powie-
trze jest rzadsze, a więc do cylindra zostanie
zassana mniejsza jego ilość wagowa.

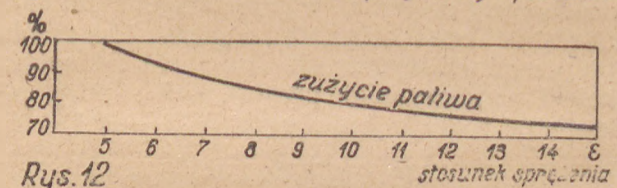
Podobnie jest z powietrzem wilgotnym, jakie
mamy zawsze przed deszczem. Jest ono lżejsze
od normalnego, ponieważ para wodna, jest
lżejsza od powietrza. Ilość takiego powietrza,
zassanego przez gaźnik, jest zmniejszona o ob-
jętość pary wodnej, mieszanka jest więc bo-
gata, mamy zwiększone zużycie paliwa, a jedno-
cześnie stratę mocy, silnik źle ciągnie i dymi
(rys. 10).



Rys. 10



Rys. 11



Rys. 12

Mieszanka bogata, spalając się dłużej, wyma-
ga większego wyprzedzenia zapłonu (rys. 11),
czego przy normalnym automatycznym urzą-
dzeniu w delku uzyskać się nie da.

Wzrost ciśnienia barometrycznego o 7 mm
słupa rtęci (powietrze gęściejsze), albo spadek
temperatury o 3° C, powoduje wzrost mocy
silnika o 1%. Zimą, przy chłodnym silniku,
zużycie paliwa jest większe niż w lecie, a to
około 14%.

Temperatura wody w chłodnicy wynosi nor-
malnie 70—80° C (160—180° F), a w silniku
90° C. Temperatura oleju wynosi 70 — 90° C.
Przy tej temperaturze jest najmniejsze zużycie
cylindrów. Paliwo z dodatkiem spirytusu ma
niższą temperaturę spalania, zatem część chłod-
nicy należy zakryć.

Zastosowanie tłoków ze stopów lekkich dało
w rezultacie wzrost mocy o 15%, przy oszczęd-
ności paliwa do 30% (w porównaniu z tłokami
żeliwnymi).

Głowice ze stopów lekkich umożliwiły dal-
sze powiększenie kompresji (rys. 12) dzięki lep-
szej przewodności cieplnej, a więc dalszy wzrost
mocy silnika oraz dalsze 10% oszczędności
paliwa.

Dalszym jeszcze udoskonaleniem są korbowo-
dy ze stopów lekkich. Nowoczesne silniki, tylko
z tłokami ze stopów lekkich, dają 27 — 34 KM
(średnio 30 KM) z jednego litra objętości sko-
kowej, a przy silnikach sportowych z dołado-
waniem uzyskujemy 150—200 KM. Z jednego
cm² powierzchni tłoka uzyskujemy 0,22-0,31 KM.

Silniki wtryskowe pracują na mieszance ubo-
giej. Nadmiar powietrza podczas biegu luzem
wynosi 6 — 10%, a przy pełnym obciążeniu
30 — 50%.

Olej gazowy, zwany pospolicie ropą, jest tańszy od benzyny, więc silniki wtryskowe dają oszczędność w wydatkach na paliwie wynoszącą 60 — 70%. Ilość kilometrów/litr jest dla Diesla 30 — 40% większa niż dla silnika gaźnikowego. Zużycie paliwa na 1 km/godzinę jest 30 — 40% mniejsze. Diesel z komorą wstępną ma, w porównaniu z innymi typami, zużycie paliwa większe o 10 — 12%.

W Dieslu zużycie paliwa wzrasta przy niepełnym spalaniu, spowodowanym niedokładnym rozpyleniem (za małe ciśnienie wtrysku), za małym sprężeniem — gdy nieszczelne tłoki, zawory, lub zanieczyszczony filtr powietrzny. Ponadto przez niewłaściwy moment wtrysku (za wczesny lub za późny) oraz przez nieszczelność pompki wtryskowej, wtryskiwaczy lub rozpylaczy również wzrasta zużycie paliwa.

Olej smarowy w Dieslu ma skłonność do gęstnienia, a stąd większy opór tarcia i więcej paliwa zostanie zużyte na pokonanie oporu wewnętrznego.

Również i w silniku gaźnikowym olej zbyt gęsty, niedostosowany do pory roku, źle uszczelnia tłoki, skroplone paliwo dostaje się do karteru i rozcieńcza olej. Roczczony olej silnie się pieni w wysokiej temperaturze, smarowanie jest niedostateczne, silnik się zagrzewa i dymi.

W silniku dwutaktowym olej za rzadki rozpuszcza się w paliwie, traci swe właściwości smarowe, a więc znów strata mocy. Jeśli zaś został użyty olej za gęsty to silnik dymi wskutek niepełnego spalenia oleju rozpuszczonego w paliwie. Przy pełnym spalaniu się oleju mamy biały dym.

Podczas jazdy w mieście, przeważnie na niższych biegach, silnik się nagrzewa i dymi.

Dymienie występuje również wskutek zanieczyszczenia chłodnicy.

Silnik dymi również po dłuższym biegu luzem, lecz wtedy dzieje się to dlatego, że silnik nie jest dostatecznie nagrzany i paliwo się skrapla. Silnika chłodnego nie należy zatem obciążać, na przykład zaraz po zapuszczeniu silnika.

W miarę starzenia się silnika dysza rozpylacza ulega powiększeniu wskutek tarcia paliwa, mieszanka staje się bogata i silnik dymi. Bogata mieszanka powstaje również przy częściowym zatkanie filtra powietrznego.

Za wczesny zapłon powoduje stukanie i stratę mocy silnika, ponieważ tłok spręża palącą się już mieszanke.

Spóźniony zapłon jest przyczyną długiego spalania, spaliny mają wysoką temperaturę i następuje nagrzewanie się silnika.

Stary olej, nie wymieniony na czas, jest skłonniejszy do zapłonu, powstaje nagar, który — żarząc się — może być przyczyną samozapłonu mieszanki w cylindrze — znów strata mocy i paliwa.

Osad węglowy zalepia pierścienie tłokowe, a stąd źle uszczelnianie cylindra przez tłok, strata kompresji i mocy. Osad węglowy zbiera

się w kanałach olejowych, albo zatyka filtr, silnik się zagrzewa i dymi.

Strata kompresji może być wynikiem zbyt małego luzu zaworowego, a więc zawory nie zamykają się szczelnie, mogą być tu również wypalone grzybki zaworów lub zużyte gniazda, albo wreszcie nieszczelna lub źle dokręcona świeca. W zasadzie pierścien uszczelniający należy wymieniać po każdym odkręceniu świecy.

Zużyte kontakty przerywacza powiększają zużycie paliwa o 15%, a wypadnięcie jednego cylindra z pracy (np. zbyt duży odstęp elektrod świecy) — o 30%.

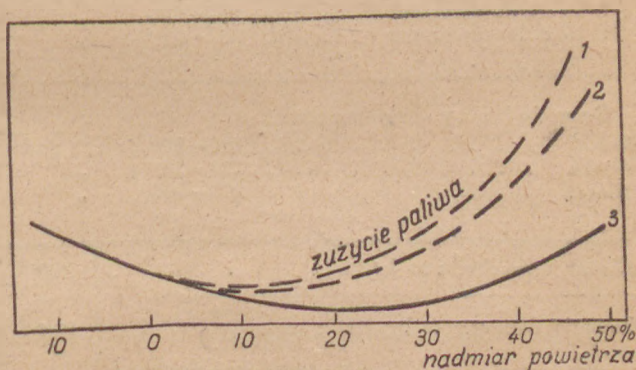
U amerykańskich samochodów z 1941 r. odstęp elektrod świecy wynosi 0,8 — 1 mm, u innych wozów 0,6 — 0,8 mm.

Powolne spalanie pochodzi również od niedostatecznie gorącej iskry — na przykład wskutek zanieczyszczenia styków przerywacza, zbyt małego odstępu elektrod świecy, niedostatecznego napięcia prądnicy lub akumulatora.

Za duży odstęp styków przerywacza powoduje za wczesny zapłon, bo przerwa prądu trwa stale — jeszcze bowiem styki nie zdążyły się zetknąć już następuje moment nowej przerwy prądu. Strata mocy pochodzi w tym wypadku również i stąd, że silnik nie może osiągnąć pełnych obrotów.

Za duży luz zaworowy skraca czas otwarcia zaworów, a więc dalsze pogorszenie napełnienia cylindra.

Zużycie paliwa maleje przy zastosowaniu kilku świec, albo jednej świecy specjalnej wieloiskrowej, wymagającej jednak specjalnego urządzenia zapłonowego (rys. 13).



Rys. 13 — 1 — świeca normalna; 2 — świeca wieloiskrowa; 3 — świeca normalna plus wieloiskrowa.

Podgrzewacz powietrza lub mieszanki należy na lato wyłączać, w przeciwnym razie nastąpi przegrzanie silnika.

Zużycie paliwa wzrasta, gdy pływak gaźnika jest za ciężki dla danego paliwa, gdyż poziom paliwa w rozpylaczu jest za wysoki, mieszanka jest wówczas bogata.

Poziom paliwa jest również za wysoki, gdy jest zużyte gniazdo zaworka igłowego w komorze pływakowej.

Zbyt gęsty olej w skrzynce biegów i dyferencjałe jest również przyczyną straty mocy silnika.

ARTYKUŁY TECHNICZNE I CZĘŚCI SAMOCHODOWE

C. K R Ó L
i
H. WILCZYŃSKI

ŁÓDŹ, UL. NAWROT 8

Specjalność: części do samochodów marki „Opel”

Zbyt częste rozpędzanie samochodu i hamowanie jest również marnowaniem paliwa. Dobrego kierowcę poznaje się po tym, że mało hamuje, lecz często redukuje. Na zakręt należy wjeżdżać ujmując gaz, żeby w środku zakrętu nie być zmuszonym do hamowania. Dodawanie gazu powinno odbywać się powoli, ponieważ gwałtowne otwarcie przepustnicy, gdy obroty nie są jeszcze dość duże, osłabia tylko ssanie, a jednocześnie uruchamia pompkę zrywową gaźnika, która daje nadmiar paliwa i nic więcej jak tylko stratę paliwa.

Powodem dużego zużycia paliwa jest również poślizg sprzęgła, gdy jest ono zaoliwione lub gdy brak luzu na pedale sprzęgła. Jeżeli samochód posiada sprzęgło hydrauliczne, to poślizg na niskich obrotach wynika z jego konstrukcji, natomiast gdy to występuje na dużych obrotach, to tylko wskutek niedostatecznej ilości płynu.

Normy zużycia paliwa są trudne do ustalenia, gdyż nawet dokonując pomiaru na pewnej trasie, należy, dla uwzględnienia wpływu wiatru, wykonać pomiar w obu kierunkach.

Poniżej są podane wyniki różnych prób.

ZUŻYCIE ZMIERZONE NA HAMOWNI

Motocykle:		Samochody osobowe:	
2-takt. do 250 cm ³	450—300 gr/KM godz.	2-taktowe	370—350 gr/KM godz.
2-takt. 250—350 cm ³	450—350 "	4-taktowe do 1,3 ltr	300—220 "
4-takt. górnozaworowe	250—200 "	4-taktowe ponad 1,3 ltr	320—250 "
4-takt. dolnozaworowe	350—220 "	Sportowy	250—230 "
		Diesel	280—225 "

Samochody ciężarowe:		Ciągnik „Buldog” z głowicą żarową	
2-takt.	390—350 gr/KM godz	250—230 gr/KM godz.	
4-takt.	350—235 "		
Liesel	275—290 "		

Ciężar samochodu w kg.	400	450	500	600	700	800	900	1000	1100	1200
Zużycie benzyny w km/ltr	17,4	15,9	15,4	13	12,5	11,6	10,9	10,3	9,5	8,7

moc silnika w KM	7	8	9	10	12	14	18	20	26
Zużycie benzyny w km/ltr	14—17,5	13,5—16	13,5—15	11,5—13	9,5—10,5	8,55—10	8—9	7—8	5,5—7

pojemność cylindra	km/ltr
600 — 800 cm ³	16—14,2
800 — 1000 cm	13,5
1000 — 1100 cm	12,6
1100 — 1300 cm	12
1300 — 1500 cm	11,3
1500 — 2000 cm	9,2
2000 — 2500 cm	7,8
2500 — 3000 cm	6,3
Saurer 4529	3,95

Gazogeneratory	
drzewo	0,9 — 1 kg/KM. godz.
węgiel drzewny	0,5 "
koks z węgla brunatn	0,6 "
koks z węgla kamiennego	0,5 "
antracyt	0,45 "

tono — km/ltr	
Samochody lekkie	14—21
" ciężarowe	35
Saurer	53—63

Marka i typ	km/ltr	mil, ltr	Marka i typ	km/ltr	mil/ltr
Norton, solo	15,8	10	Dodge 400 kg. 4 x 4	4,9	2,6
Norton z przyczepką	10,5	6,5	Dodge 750 kg. 4 x 2	4,6	2,6
Indian, solo	19,5	12	Dodge 3 t. 4 x 2	3,5	2,2
Indian z przyczepką	14	8,8	Ford 750 kg. 4 x 2	3,0	2,4
B. S. A., solo	15,8	10	Ford 1 1/2 t. (sanit) 4 x 4	2,7	1,7
B. S. A. z przyczepką	11,3	7	Ford 3 t. 4 x 4	3,1	2,2
Willys, osobowy 4 x 4	7	4,4	Chevrolet 400 kg. 4 x 4	3,5	2,2
Standard, osobowy 4 x 2	6,3	5	Bedford 3 t. 4 x 2	3,9	2,4
Chevrolet osobowy 4 x 2	5,3	3,3	Mack 5 t. 4 x 2	2,5	1,5
Ford, osobowy 4 x 2	5,6	3,5	Mack 10 t. 6 x 4	2,5	1,5
Pumber, osobowy 4 x 2	5,3	3,3	Diamond 10 t. 6 x 4	1,8	1,1
Dodge, osobowy 4 x 2	4,2	2,6	International 6 t. 4 x 2	2,5	1,5
			G. M. C. 5 t. 6 x 4	2,6	1,6

U w a g a: 4 x 4 oznacza samochód czterokołowy, dwuosiowy z napędem przednim i tylnym;
4 x 2 oznacza napęd tylny.

Marka i typ silnika	Luz zaworowy			Odstęp elektrod świecy	Punkt zapłonu	Odstęp kontakt. przerywacza	Martwy ruch pedału sprzęg ow.
	z — na zimno g — na gorąco						
	wlot	wylot					
Willys	z	0,35	0,4	0,75	6—16° przed GMP 0—8° za GMP 7° za GMP 10° przed GMP 5° " " 5° " " 1° " " 133—142 a' 29° " "	0,5	2—3 cm
Ford z siln. V-8	z	0,13	0,43	0,63		0,35—0,42	3—4,5 "
Morris	g	0,5	0,5	0,55		0,25 0,3	2—3 "
Dodge	g	0,2	0,3	0,63		0,5	2—3 "
Bedford	g	0,25	0,45	0,95		0,25—0,5	1,5—3,5 "
Chevrolet	g	0,25	0,5	1	5° " "	0,45	2 3,5 "
Austin	g	0,38	0,38	0,5	5° " "	0,25—0,5	1,5—2,5 "
Standard	g	0,8	0,5	1		0,25—0,3	1,5—2,5 "
Hillman	z	0,3	0,45	0,75	1° " "	0,25—0,5	1,5—2,5 "
Diamond - Diesel	g	0,25	0,4	133—142 a' 29°	" "	—	2,5—5 "
t ok							
Matchless 350 cm ³	z	0,25	0,45	0,5 — 0,6	11 mm przed GMP	0,25—0,3	
B S A 500 "				0,38 — 0,45	11 " "	0,3	
Triumph 350 "				0,38 — 0,45	9 " "	0,3	
Norton 350 "	z	0,1	0 15	0,5 — 0,65	11 " "	0,5	
Indian 500 "	z	9,15	0,2	0,5 — 0,75	9 " "	0,5	

W. Wyglądała

Sprzedaż części
motocyklowych i rowerowych
oraz
warsztaty naprawcze

STANISŁAW ISKIERKO

Łódź, ul. Piotrkowska 192

Poleca: tłoki motocyklowe kompletne, skrzynie biegów, cylindry, zespoły zapłonowe, łańcuchy itp.

Wykonuje: wszelkie naprawy motocykli, szlifowanie cylindrów i reperacje wałów korbowych.

B. T. W.

ZAKŁADY TAPICERSKO - SAMOCHODOWE

W. BRONIKOWSKI — T. TOMALA — Ł. WOJCIECHOWSKI

Łódź, ul. Andrzeja Struga 14, tel. 161-83

Skład: ul. Daszyńskiego 41

WYKONUJEMY:

roboty karoseryjne, wszelkie obicia samochodowe, plan-deki różnego rodzaju, pokrowce wewnętrzne na chłodnicę, wyrób mebli miękkich.

PRZYCZYNY TRUDNEGO URUCHAMIANIA SILNIKÓW

Uruchamianie silników, szczególnie w porze zimowej naraża często sporo kłopotów. Niejednokrotnie ani uruchamianie rozrusznikiem, ani korbą, nie daje rezultatów — silnik pozostaje głuchy.

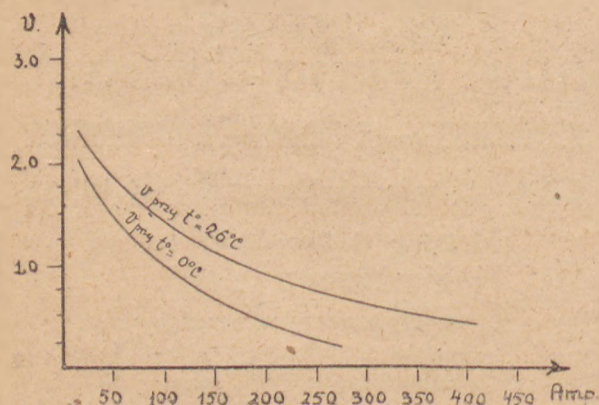
Najcięższym zadaniem dla rozrusznika jest skuteczne dokonanie rozruchu w porze zimowej — kiedy jak wiemy, moment obrotowy potrzebny do rozruchu silnika samochodowego, jest bardzo duży. Najniekorzystniejszą temperaturą oleju do smarowania silnika jest temp. -10°C . Z niższą temperaturą można praktycznie nie liczyć się, bowiem olej w silniku niczym nie przykrytym i pozostawionym w bezruchu na powietrzu, w temperaturze otoczenia -20°C , osiągnie temperaturę -10°C dopiero po 8 godz.

Moce silników, rosnące wraz z rozwojem techniki samochodowej i wzrastającymi stopniami sprężania, wysuwają zagadnienie ułatwienia rozruchu w porze zimowej, jako zagadnienie palące, nad którymi we wszystkich przodujących krajach usilnie pracują konstruktorzy samochodów oraz placówki naukowo - badawcze.

Przyjmując, że silnik jest normalnie ustawiony, pozostaje przyczyn trudnego uruchomienia silnika, szukać w konstrukcji lub zapłonie. Przyczyny wynikające z wadliwej konstrukcji pomijam, jako nie należące do tematu pracy, pozostaje zatem sprawa wadliwego zapłonu.

Rozpatrując wszystkie możliwe, a najczęściej spotykane wady zapłonu, pomija się przeważnie jeden ważny wzgląd t. j. na cewkę indukcyjną, która przy zapłonie bateryjnym odgrywa przodującą rolę w systemie zapłonowym. Należy przekonać się jak pracuje cewka indukcyjna.

Wiemy z doświadczenia, że w okresie zimowym silnik często nie chce zaskoczyć ze startu, przy pokręcaniu zaś korbą zaskakuje bez większych trudności. Przyczyna tkwi w zbyt dużym spadku napięcia baterii akumulatorowej, wywołanym przez duży amperaż zapotrzebowany w chwili rozruchu i w spadku pojemności akumulatora, wskutek niskiej temperatury.



Rys. 1. Wpływ temperatury na napięcie akumulatora podczas gwałtownego wyładowania.

Skutkiem zgęstnienia oleju w silniku zimnym, aby go przekręcić, trzeba zużyć większej mocy silnika elektrycznego, a tym samym i większego amperażu przy rozruchu, niż przy silniku już rozgrzanym.

Rozrusznik jest to silnik elektryczny prądu stałego, w którym uzwojenie twornika i elektromagnesów są połączone szeregowo. Główną własnością tego silnika jest, że ze wzrostem obciążenia zmniejsza się ilość obrotów, a moment obrotowy rośnie (i odwrotnie). Przy ruszaniu moment obrotowy jest duży.

Moment obrotowy wyznacza się wzorem: $M_o = K \cdot I \cdot \text{Str. (1)}$, gdzie K — współczynnik proporcjonalności; I — natężenie prądu płynącego przez uzwojenie twornika i elektrom.; Str. — strumień magnetyczny.

Ponieważ zimny silnik stawia większy opór przy pokręcaniu, przeto obciążenie rozrusznika wzrasta, a tym samym i moment obrotowy, ilość obrotów zaś jest stosunkowo nieznaczna, dochodząca 300 — 500 obr./min.

Moc żądana od rozrusznika zależy od momentu, jaki ma działać na wale korbowym silnika, oraz ilości obrotów, którą nadać trzeba temu silnikowi. Obroty te muszą z jednej strony zapewnić należyte zassanie mieszanki, z drugiej pozwolić aparatowi zapłonowemu na wytworzenie odpowiedniej iskry.

W normalnych silnikach ilość obrotów waha się od 20 — 500 na minutę, średnio można przyjmując od 80 — 100 obr./min.

Moment, jaki musi być wytworzony przez rozrusznik zależy od: objętości skokowej silnika, stopnia sprężania, oporów tarcia w tłokach i łożyskach, przyrządach pomocniczych, oporów ssania, tarcia zaworów i oporów bezwładności.

Jeśli chodzi o opory tarcia i bezwładności, to najtrudniej jest rozruszyć silnik będący w spoczynku.

Na wyżej wymienione zależności, duży wpływ mają: 1) konstrukcja i ilość cylindrów silnika; 2) własność oleju; 3) temperatura oleju.

Według Trautmana wzór na wielkość potrzebnego momentu obrotowego jest:

$$M_o = CVKg_m.$$

gdzie: M_o — moment C — stała, V — litraż silnika.

Stała C wynosi: dla silników 4 cyl. z normalnym stopniem sprężania $C = 3$; dla silników 4 cyl. z wysokim stopniem sprężania $C = 3,5$; dla silników 6 i 8 cyl. z wysokim stopniem sprężania $C = 3,5 - 4$. Wartości ze wzoru zależne są od spasowania łożysk itp.

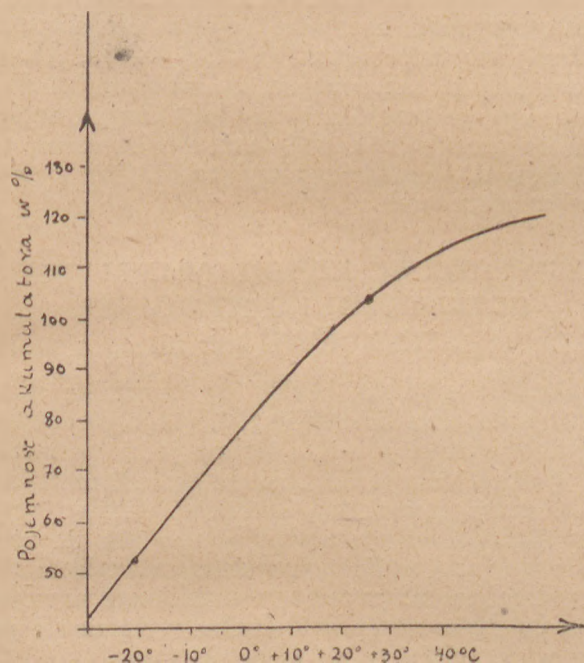
Dobrze jest dodać do otrzymanych wartości Mo około 25%.

Temperaturę przyjęto na 0°C . Podwyższenie obrotów do 100 na minutę zmniejsza Mo o około 15 — 30%.

Temperatura ma ogromny wpływ na konieczny Mo, przy czym wpływ ten jest zależny od silnika. Gra tu przede wszystkim rolę rozszerzalność cieplna metali, z jakich wykonane są części będące we wzajemnym ruchu. Ze wszystkimi zastrzeżeniami przyjąć można, że obniżenie temperatury o -5°C , podnosi wielkość koniecznego Mo o 50%; o -10°C podnosi wielkość koniecznego Mo o 100%.

Użycie smarów zimowych zmniejsza ten przyrost momentu.

Moment obrotowy jest jednak uzależniony nie tylko od wyżej wymienionych przyczyn, ale i od źródła prądu. Ponieważ jak wynika z wrotu (1), K jest stałe, zmieniać się może tylko natężenie przepływającego prądu I oraz strumień Str., przeto aby uzyskać większy moment obrotowy należy doprowadzić większą ilość prądu do uzwojeń rozrusznika. Wobec tego staje się widoczna zależność momentu obrotowego od wydajności akumulatora. Akumulator zaś ma tę właściwość, że przy niższej temperaturze traci na pojemności. Jak widać z wykresu (rys. 2)



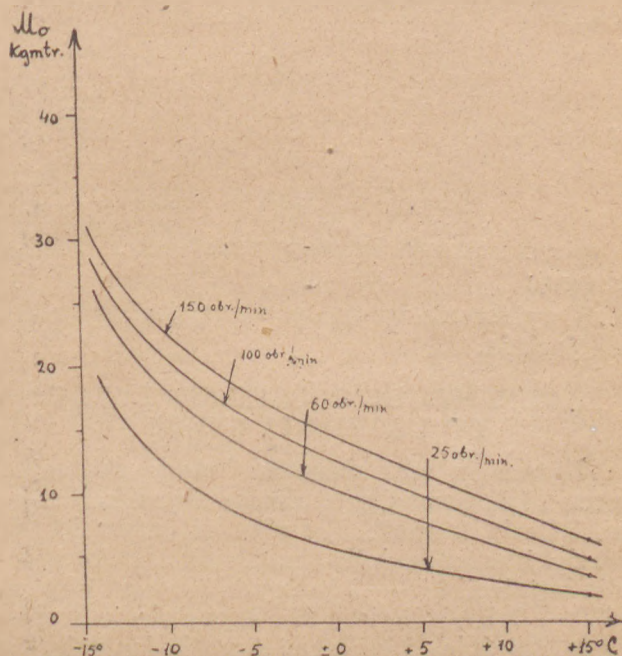
Rys. 2. Wykres zależności pojemności akumulatora od temperatury.

spadek temperatury do -20°C , pociąga za sobą spadek pojemności o ca. 50% w stosunku do pojemności przy temperaturze $+25^{\circ}\text{C}$.

Bateria-akumulatorów oddająca prąd elektryczny wskutek zachodzącej wewnątrz niej reakcji chemicznej, oddaje go w ilości proporcjonalnej do szybkości zachodzącej reakcji chemicznej. Reakcja chemiczna zaś zachodzi szybciej przy temperaturze wyższej od zera.

Skutkiem więc zwolnionego procesu chemicznego przy niższej temperaturze, bateria zmniejsza swą pojemność t. j. zdolność gromadzenia i oddawania elektryczności. Ponieważ siła elektromotoryczna akumulatora słabnie, skutkiem tego i napięcie jest niższe, a więc i natężenie płynące w obwodzie spada.

Mniejsza ilość prądu przepływająca przez uzwojenia rozrusznika nie jest w stanie wywołać odpowiednio dużego momentu obrotowego, a co zatem idzie, nie może nadać silnikowi odpowiednich obrotów. (rys. 3). Obroty, należy pa-



Rys. 3. Wykres zależności momentu obrotowego od temperatury.

miętać, wzrastają wraz ze zmniejszeniem się obciążenia i przy znacznym spadku obciążenia, mogą dojść do liczby niebezpiecznej dla całości rozrusznika (uzwojeń twornika).

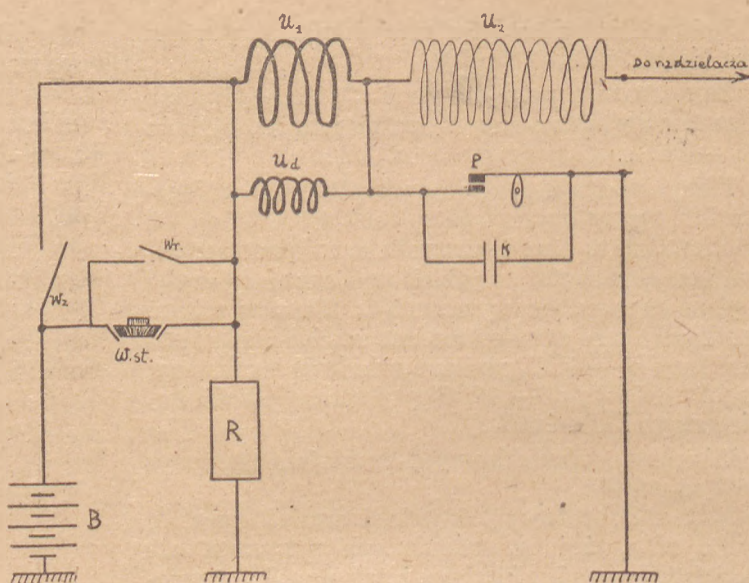
W tym samym czasie, kiedy silnik się obraca, prąd idzie do cewki, a jego napięcie, obniżone skutkiem pracy rozrusznika, nie jest w stanie dostarczyć do cewki potrzebnej ilości prądu, aby wywołać odpowiednio silny prąd indukowany, a co za tym idzie i silną iskrę w świecy. Słaba iskra zaś przy małolotnej mieszance nie jest w stanie zapalić jej i silnik nie „zaskakuje”.

Bezczelową rzeczą jest startowanie z przyczyn wyżej wymienionych. Jeśli kręcenie korbą nie pomaga (mniejszy spadek napięcia w baterii), należy zastanowić się nad innymi sposobami zapobiegającymi naszej bezsilności wobec faktu nie zapalania silnika.

Jest kilka sposobów zaradzenia temu:

- zastosowanie oddzielnej baterii do zasilenia cewki;
- zastosowanie specjalnej cewki rozruchowej;

Rys. 5. Kombinowana cewka rozruchowa o potrójnym uzwojeniu: B — bateria akumulatora; R — rozrusznik; Wz — wyłącznik zapłonu; Wst — wyłącznik rozrusznika; U₁ — uzwojenie pierwotne; U₂ — uzwojenie wtórne; U_d — uzwojenie dodatkowe; P — przerywacz; K — kondensator; Wr — wyłącznik rozruch. zapłonu.



c) zastosowanie kombinowanej cewki rozruchowej;

d) wyłączenie oporu na cewce, jeśli go takowa posiada.

ZASTOSOWANIE ODDZIELNEJ BATERII DO ZASILANIA CEWKI

Włączać na czas rozruchu baterię akumulatorową B2, pomiędzy zacisk przełącznika i masę. Bateria ta może być również galwaniczna; wtedy bierze się kilka baterijek latarkowych (dla instalacji 6 V — 2 baterijki 3 ogniwowe, dla 12V — 3 lub 4 baterijki). Łączy się je szeregowo. Zależnie od instalacji samochodowej łączy się odpowiedni biegun baterijek na masę.

Przełącznik może być zwykły, dzwonek, byle zapewniał dokładny styk (kontakt). Podczas rozruchu włączamy zapłon na baterię dodatkową, po zaskoczeniu zaś silnika, przełączamy na położenie normalne. Może też być użyty wyłącznik drugi, zamiast jednego przełącznika.

Co się tyczy użycia baterii dodatkowej, to nadaje się do tego celu szczególnie bateria żelazo-

niklowa. Bateria ta posiada znikome straty na samowyladowywanie się, dzięki czemu wystarczy ją naładować 2—3 razy w ciągu zimy (o ile pojemność tejże jest odpowiednio dobrana) (rys. 4).

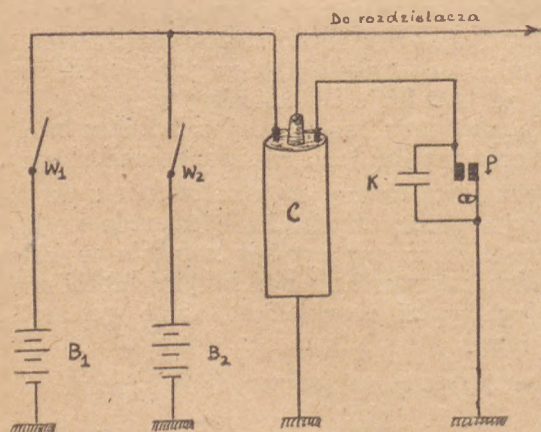
ZASTOSOWANIE SPECJALNEJ CEWKI ROZRUCHOWEJ

Zastosowanie specjalnej cewki rozruchowej polega na zastosowaniu osobnej cewki, której uzwojenia są tak dobrane, że może ona zachować swą sprawność przy zredukowanym napięciu. Włączenie tej cewki można uskutecznić za pomocą takiego samego wyłącznika jak w wypadku pierwszym.

ZASTOSOWANIE KOMBINOWANEJ CEWKI ROZRUCHOWEJ O POTRÓJNYM UZWOJENIU (rys. 5)

Dookoła rdzenia cewki są nawinięte trzy uzwojenia, dwa normalne t. j. jedno pierwotne i jedno wtórne, pozatem jeszcze jedno pierwotne (grube). Uzwojenie to zatem posiada mniejszą ilość zwojów i mniejszą oporność. Koniec tego uzwojenia dodatkowego dołączony jest do specjalnego zacisku. Na czas startowania włącza się samoczynnie lub ręcznie to dodatkowe uzwojenie, po zaskoczeniu zaś silnika wyłącza się go i pracuje tylko normalna cewka.

Jak wygląda praca cewki dodatkowej? Otóż skutkiem zmniejszenia ilości zwojów (oporu), napięcie prądu indukcyjnego będzie wysokie, dzięki dużej stosunkowo ilości przepływającego prądu w uzwojeniu pierwotnym (mimo zmniejszonego napięcia baterii). Napięcie prądu indukcyjnego w zupełności wystarcza do wytworzenia silnej iskry i zapalenia mieszanki przy słabej nawet baterii akumulatorowej. Urządzenie to posiada pozatem i tę zaletę, że, skracając czas potrzebny do startowania, zmniejsza pracę akumulatora.



Rys. 4 Oddzielna bateria akumulatora: W₁ — wyłącznik główny; W₂ — wyłącznik pomocniczy; B₁ — bateria akumulatora główna; B₂ — bateria akumulatora pomocnicza; C — cewka; K — kondensator; P — przerywacz.

Cewka ta może być zamontowana na miejscu cewki normalnej z tym, że trzeba będzie dodać wyłącznik ręczny lub przekaźnik.

Wyłącznik przyciskowy ma tę zaletę, że mając wyłącznik z zatraskiem unieruchamiającym guzik, możemy włączyć cewkę rozruchową także i przy uruchamianiu silnika korbą. Ma to jednak poważną wadę — a mianowicie przy pozostawionym włączonym przycisku można uszkodzić uzwojenie cewki.

Przy wyłączniku przekaźnikowym, włączamy cewkę tylko na ten czas, gdy jest przyciśnięty wyłącznik starteru.

Można uniknąć użycia przyrządu przekaźnikowego przez przyłączenie uzwojenia cewki na zacisk startera. Odpada wówczas wyłącznik zupełnie, uzwojenie zaś dodatkowe cewki wyłącza się wraz z przerwaniem startowania.

Budowa przekaźnika wygląda następująco: rdzeń żelazny otoczony jest kilkoma zwojami bardzo grubego drutu, przez które przepływa prąd idący od baterii starterowej. Wskutek namagnesowania rdzenia, zostaje przyciągnięta kotwiczka zamykając obwód dodatkowego uzwojenia cewki.

opr. Kuczyński

Płk. W. FILIPOWICZ

SILNIKI SAMOCHODOWE CHŁODZONE POWIETRZEM

Podajemy w skrócie artykuł, który się ukazał w radzieckiej prasie technicznej. Sądzymy, że zainteresuje on naszych Czytelników.

Chłodzenie każdego silnika wewnętrznego spalania bez różnicy, czy będzie to silnik chłodzony wodą, czy powietrzem, odbywa się w końcowym procesie chłodzenia — zawsze powietrzem. Różnica polega jedynie na tym, iż w silnikach chłodzonych powietrzem prąd powietrza jest skierowany bezpośrednio na żeberkową powierzchnię całego kadłuba silnika, w silnikach zaś chłodzonych wodą — prąd powietrza przechodzi przez chłodnicę, w której krąży woda chłodząca silnik.

Usunięcie pośrednich zespołów chłodzenia jak: chłodnicy, pompki wodnej, termostatu, koszułok silnika, przewodów rurowych i ich połączeń, znacznie upraszcza konstrukcję silnika i ułatwia ustawienie go na ramie. Aczkolwiek taki silnik posiada większe wymiary obrysowe, niemniej jednak może być z łatwością ustawiony pod podłogę samochodu, lub z tyłu, co w całym szeregu wypadków ma swoje zalety.

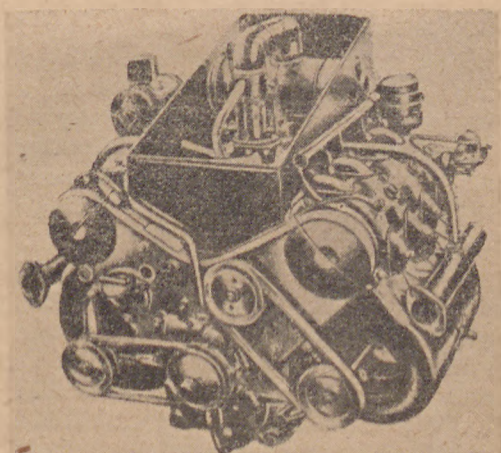
Jedną z zalet silników chłodzonych powietrzem jest łatwiejsze przystosowanie się ich do pracy w dowolnych warunkach klimatycznych. Silnikom tym nie grozi niebezpieczeństwo zamrożenia, nie wymagają one stosowania w zimie trudno zamarzających płynów, które są naogół kosztowne, nie znają niedomagań powstających wskutek stosowania brudnej lub nieodpowiedniej wody do chłodzenia. (tworzenie się osadu pęknięcia itp.).

Zalety jakie posiada silnik chłodzony powietrzem są znane od dawna, niemniej jednak silniki te nie znalazły dotąd większego zastosowania w automobilizmie. W Ameryce próbowano stosować je na samochodach FRANKLIN i WHITE, lecz już w 1940 r. zaniechano dalszej ich produkcji. W Czechosłowacji stosowała je TATRA

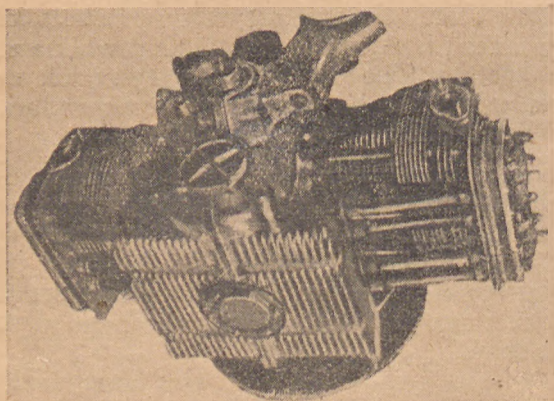
(rys. 1), w Niemczech — KDF (rys. 2), STEYER (rys. 3) FENOMEN Krupp.

Na początku rozwoju konstrukcyjnego tych silników ich ograniczone zastosowanie można było tłumaczyć szybkim zużyciem, małą pewnością, zwiększonym zużyciem paliwa, utrudnionym rozruchem i hałaśliwą pracą. Obecnie jednak, wskutek ciągłego ulepszania konstrukcji silników stosowanych w lotnictwie chłodzonych powietrzem, niedomagania te zostały całkowicie usunięte.

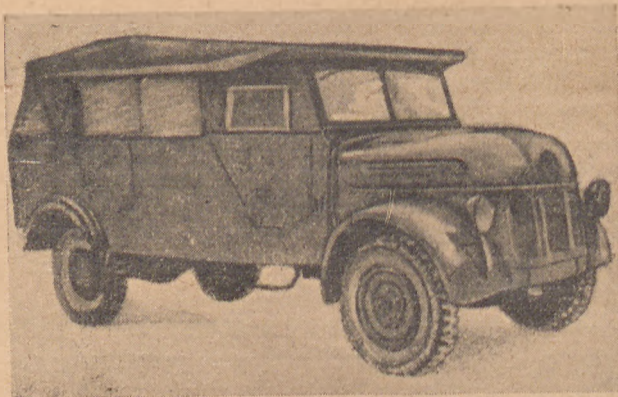
W ciągu ostatnich dziewięciu lat do konstrukcji tych silników wprowadzono szereg ulepszeń. Powierzchnie żeberkową silników lotniczych zwiększono sześciokrotnie; zastosowano porowate chromowanie pierścieni tłokowych, znacznie zmniejszające ich zużycie i zużycie cylindrów; wprowadzono specjalne pierścienie, które doskonale dostosowują się do deformacji cylindra;



Rus. 1. Ośmiocylindrowy silnik samochodu TATRA-87 o V układzie cylindrów. Pojemność cylindrów 3 l., moc 75 KM., średnica cylindrów 75 mm, skok tłoka 84 mm. Chłodzony powietrzem.



Rys. 2. Czterocylindrowy silnik samochodu K. D. F. o leżącym układzie cylindrów. Pojemność cylindrów 0,986 ltr., moc 23,5 KM przy 3.000 obr./min., średnica cylindrów 70 mm., skok tłoka 64 mm., stopień sprężania 5,8, chłodzony powietrzem.



Rys. 3. Samochód STEYER z silnikiem chłodzonym powietrzem, umieszczonym z przodu. Ciężar maszyny z obciążeniem 4.160 kg. Silnik ośmiocylindrowy o V układzie cylindrów, moc 75 KM, przy 3.000 obr./min., pojemność 3,5 ltr., średnica cylindrów 78 mm., skok tłoka 92 mm., stopień sprężania 5,8, ciężar silnika 230 kg.

zastosowano „owalne” tłoki przybierające kształt okrągły podczas pracy.

Szybkie zużycie dawnych silników chłodzonych powietrzem można tłumaczyć mało efektywnym chłodzeniem cylindrów i ich głowic, które — ogrzewając się do wysokiej temperatury — podlegały deformacji. Obecnie można uważać iż „długowieczność” silnika samochodowego chłodzonego powietrzem w niczym nie ustępuje silnikowi chłodzonemu wodą.

Poprzedni silnik lotniczy chłodzony powietrzem mógł pracować od 100 do 200 godz., obecnie zaś pracuje 700, a nawet 1000 godzin. Dla silników samochodowych liczby te muszą być znacznie większe, ponieważ pracują one nie tak forsownie jak silniki lotnicze i nie są wycofywane z eksploatacji w celu bezpieczeństwa.

Doświadczenia przeprowadzone z samochodem STEYER zaopatrzonym w silnik chłodzony powietrzem udowodniły, iż przy pracy na benzynie drugiego gatunku odporność na zużycie tego silnika w niczym nie ustępuje silnikom amerykańskim chłodzonym wodą i pracującym w tych samych warunkach.

Halaśliwą pracę w dawnym silniku powodowała zbyt duża „gra” zaworów. Obecnie są stosowane hydrauliczne popychacze, przy których „gra” zaworów staje się zbędna, detale zaś grupy: cylinder — tłok są tak ulepszone, że nowoczesne silniki chłodzone powietrzem pracują zupełnie cicho.

Dawne silniki były mało oszczędne dlatego, że posiadały niewielką powierzchnię żeberkowania, a prąd powietrza był niewłaściwie kierowany. Zmuszało to konstruktorów chłodzić silnik kosztem zwiększenia mocy przewietrzników. Na przykład w silniku samochodowym FRANKLIN o mocy 67 K. M. na przewietrznik używano 14,5 K. M., co w znacznym stopniu zwiększało zużycie paliwa.

Nowoczesne metody żeberkowania i rozdzielania strumieni powietrza o tyle ułatwiły zadanie chłodzenia, że współczesny silnik samocho-

dowy chłodzony powietrzem może pracować nawet bez przewietrznika — kosztem działania gazów wydechowych.

Jednak i przy zastosowaniu przewietrznika w nowoczesnych silnikach chłodzonych powietrzem, zabierana przez niego moc nie przewyższa, a niekiedy jest nawet niższa aniżeli w silnikach chłodzonych wodą.

Obawa, iż rozruch zimnego silnika chłodzonego powietrzem może być podczas mrozów utrudniony — jest bezpodstawna.

Praktyka dowiodła bowiem, iż rozruch tych silników w wyżej podanych warunkach, za pomocą specjalnych urządzeń ogrzewania, odbywa się szybko i sprawnie. Do rozgrzania silnika może być stosowana zwykła lampa lutownicza lub gorący olej wlany do karteru. Możliwość uszkodzenia silnika w tym wypadku nie jest większą aniżeli przy rozgrzewaniu zamrożonego silnika chłodzonego wodą.

Konstrukcyjnie silniki chłodzone powietrzem różnią się od silników chłodzonych wodą. Podstawowe detale tych silników (kartery, głowice) są zazwyczaj wyrabiane ze stopu aluminiowego.

Okoliczność ta oraz brak koszuli wodnej, chłodnicy i lekkie żeberka, sprawiają, iż nowoczesne silniki chłodzone powietrzem są lżejsze od silników tej samej mocy chłodzonych wodą.

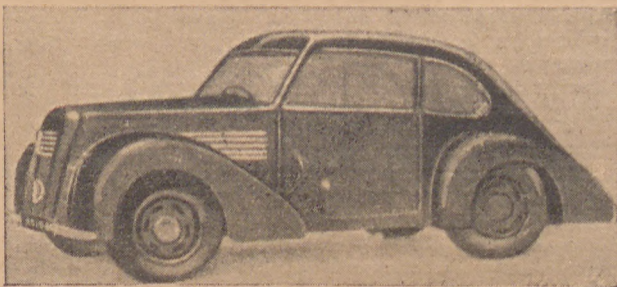
Zmniejszenie wagi samochodu po przejściu na silnik chłodzony powietrzem wynosi ok. 40%.

Zalety tych silników były należycie ocenione podczas ostatniej wojny. Niemcy stosowali je z początku w kampanii afrykańskiej, następnie na froncie wschodnim.

Amerykanie wykorzystywali je do czołgów, gdzie warunki pracy są specjalnie niekorzystne. Silnik w czołgu jest zakryty pancerzem, nie chłodzi się prądem powietrza i zmuszony jest do forsownej pracy w wyjątkowo niekorzystnych warunkach. Niemniej jednak przeprowadzone doświadczenia okazały się tak korzystne, że jedni i drudzy swe nowe projekty silników czołgowych oparli na chłodzeniu powietrzem.

Po wojnie zainteresowanie tymi silnikami wzrosło we wszystkich krajach. Sprzyjała temu okoliczność, że podczas wojny przemysł samochodowy był nastawiony również na produkcję silników lotniczych.

Konstruktorzy i technicy samochodowi po zapoznaniu się z doświadczeniem technicznym fabryk lotniczych, wzbogacili swoje doświadczenia w dziedzinie budowy silników chłodzonych po-



Rys. 4. Angielski „ludowy” samochód z silnikiem chłodzonym powietrzem, umieszczonym z tyłu. Szybkość maksymalna 96 km/godz., zużycie paliwa 4,1 ltr. na 100 KM

wietrzem. Nic więc dziwnego, że po powrocie do swej dawnej pracy pragną wykorzystać nabyte doświadczenia.

Amerykańska firma FRANKLIN przygotowała powojenny model tych silników obliczony na masową produkcję. Jest to sześciocyldrowy silnik o pojemności cylindrów 2,5 ltr. i mocy 100 K. M. przy 3-800 obr./min. Stopień sprężania 7. Silnik jest obliczony na benzynę o liczbie oktanowej 73.

Angielska firma GRANTAM przygotowała „ludowy” małoditrazowy samochód (rys. 4) z czterocyldrowym gwiazdzystym silnikiem chłodzonym powietrzem (rys. 5).



Rys. 5. Trzycylindrowy gwiazdzysty silnik angielskiego samochodu „ludowego” chłodzony powietrzem. Pojemność cylindrów 0,595 ltr.

Mimo niewątpliwie dużego zainteresowania się tymi silnikami fabryki zagraniczne nie są jeszcze nastawione na masową ich produkcję.

przełożył W. F.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

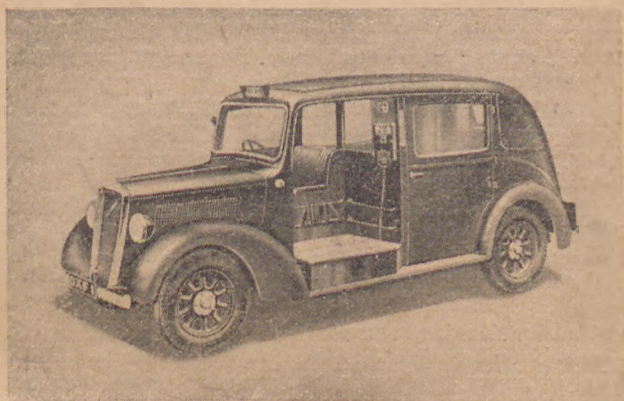
SPECJALNA KONSTRUKCJA LONDYŃSKICH TAKSÓWEK

Taksówki Londyńskie nie są tak ładne jak w stolicy innych państw, są one jednak specjalnie projektowane z uwzględnieniem warunków samego Londynu. Na przykład podwozia taksówek są krótsze i szersze od normalnych samochodów, a skręcanie odbywa się po mniejszym łuku. Wszystko to musiało być uwzględnione z powodu bardzo wielu wąskich uliczek, jakie posiada Londyn. Taksówki są bardzo zwrotne, co jest ważnym czynnikiem przy londyńskim systemie ruchu ulicznego.

Wszystkie te wymagania stawiane taksówkom są opracowywane przez upoważnione do tego instytucje. Przed otrzymaniem licencji na taksówkę, musi licencja być sprawdzona przez Biuro Pojazdów Mechanicznych Policji londyńskiej, która wyznacza termin następnego przeglądu pojazdu z końcem tego samego roku kalendarzowego.

Licencja jest wydawana tylko na jeden rok. W normalnych warunkach można odnowić ją tylko 10 razy, co określa żywotność taksówki tylko na lat 10, po tym term nie idzie ona na złom (podczas wojny były odstępstwa od tego zarządzenia).

Istnieją również w Londynie lotne komisje techniczne, które jeżeli stwierdzą jakieś usterki w taksówce na ulicy, to zostaje ona natychmiast wycofana z ruchu, a po naprawie musi być ponownie sprawdzona przez Biuro Pojazdów Mechanicznych.



Typowa nowoczesna taksówka angielska.

TRUDNY EGZAMIN KIEROWCY TAKSÓWKI

Londyn posiada więcej niż 53 000 ulic, 9.100 hoteli i restauracji, 400 dworców, 350 teatrów, 190 okręgowych magazynów, 179 szpitali, 169 komisariatów policyjnych i 116 klubów towarzyskich.

Londyński kierowca taksówki musi więc zdać bardzo ciężki egzamin. Przeciętny czas nauki trwa od sześciu miesięcy do 2-3 lat, aby zapoznać się z Londynem.

Po zdaniu egzaminu ze znajomości stolicy, ma on prawo być dopuszczony do egzaminu umiejętności prowadzenia samochodu.

Jednym z pytań na egzaminie jest: „Jak umie pan zawieźć z Islamic (centrum rozrywkowe) do Ambasady Egipskiej?”

Aby odpowiedź była uważana za dostateczną, kierowca musi nie tylko wiedzieć gdzie te dwa odległe miejsca od siebie się znajdują, ale także nazwy wszystkich ulic jakimi będzie jechał pamiętając jednocześnie ulice jednokierunkowe, ślepe, zamknięte i otwarte parki (wiele londyńskich parków posiada drogi dla ruchu kołowego).

Nawet po zdaniu tego egzaminu kierowca jeszcze nie może zasiąść za kierownicą, dopóki samochód nie zostanie uznany za nadający się do służby publicznej.

Kierowca londyński nie może pytać pasażera o wyjaśnienia, gdy ten poda mu adres, a jego ostrożna jazda zapewnia pasażerowi bezpieczeństwo. Dlatego, jeżeli chodzi o londyńskie taksówki, to wypadków jest bardzo mało.

WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE

AUTOMOBILISCI FRONTEM DO KLASY WALCZĄCEJ WE FRANCJI

Dnia 7 grudnia br. odbyło się w sali wypełnionej po brzegi zebranie miesięczne członków Zw. Zawodowego Transportowców RP. Oddział Automobilistów w Toruniu. Wśród gości zauważyliśmy przed. OKZZ ob. Kamińskiego, przed. Partii Politycz., i prasy:

Obradom przewodniczył wiceprezes Grzywiński. Po omówieniu szeregu spraw związkowych i aktualnych zebrani powzięli jednogłośnie uchwałę przyjęcia z pomocą w akcji pomocy dla strajkujących robotników i pracowników we Francji i wyasygnować z kasy Oddziału zł. 2.000.

Członkowie z własnej inicjatywy postanowili przyjąć z pomocą w formie materialnej i moralnej bratniej klasie pracującej, walczącej o swe prawa we Francji.

Piękny ten czyn niech pociągnie wszystkie oddziały Zw. Zawod. do naśladownictwa.

NADZWYCAJNE WALNE ZGROMADZENIE Z.Z.T. ODDZIAŁ AUTOMOBILISTÓW W TORUNIU

W dniu 26 października 47 r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Z.Z.T. Oddział Automobilistów w Toruniu, celem wyboru delegatów na Krajowy Kongres Z.Z.T.

Obrady zagalął prezes Iwański, witając przedstawicieli Zarządu Głównego Z.Z.T. Ob. mgr. Szmida, przewodniczącego Zarządu Okręgowego Z.Z.T. Ob. Szymańskiego, O.K.Z.Z. Ob. Kamińskiego, Rady Związków Zawod. Ob. Dybowskiego, Partii Politycznych i Prasy.

Obradom przewodniczył przewod. R.Z.Z. Ob. Dybowski. Sprawozdanie ogólne z działalności Z.Z.T. złożył w szerokim referacie ob. Mgr. Szmida, a sprawozdanie z działalności Oddziału — sekretarz Ob. Switajski.

Po sprawozdaniach i szerokiej dyskusji, na której wyjaśnień udzielał Ob. mgr. Szmida, przewod. Ob. Dybowski i sekretarz Ob. Switajski, przystąpiono do wyboru delegatów na Krajowy Kongres Z.Z.T. wybierając 6-ciu delegatów i 2 zastępców.

Liczenie zebrani członkowie potwierdzili jednogłośnie konieczność podtrzymania tradycji urzędowania gwiazdki dla dzieci członków, którą się urządzi w dniu 26.XII br. (drugie święto) i opodatkowania się na ten cel po zł. 200.— jednorazowo.

Po uchwałach, dyskusji i wyczerpaniu porządku obrad, przewod. zebranie zakończył, a zebrani odśpiewali „Rotę”.



Dom Wypoczynkowy Zw. Zaw. Transportowców „Kotwica” w Bierutówcach.

800 CZŁONKÓW LICZY ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW — ODDZIAŁ JELENIA GÓRA

W pierwszych dniach listopada b. r. odbyło się w Jeleniej Górze nadzwyczajne walne zebranie miejscowego Oddziału Zw. Zaw. Transportowców na które przybył prezes Oddziału Wojewódzkiego we Wrocławiu, ob. Zadorożny.

Walne zebranie jeleniogórskich transportowców zwołane było w celu wybrania delegatów Oddziału na ogólnopolski kongres Z. Z. T., który odbył się w pierwszej połowie grudnia 1947 r. we Wrocławiu.

Po dłuższym referacie na temat kongresu, wygłoszonym przez prezesa Oddziału Okręgowego Zw. Zaw. Transport., ob. Zadorożnego, odbyła się dyskusja, a potem wybór delegatów. Wybrani zostali: ob. Filarski (prezes Oddziału), ob. Gliwiński i ob. Chmielewski (członkowie Zarządu Oddziału).

Związek Zaw. Transportowców, Oddział w Jeleniej Górze liczy obecnie ponad 800 członków. (Z. J.)

KURS DOSZKOLENIOWY ZW. ZAW. TRANSP. ODDZIAŁ W SZCZECINIE

Zarząd Związku Zawodowego Transportowców RP — oddział Automobilistów — w Szczecinie zorganizował kurs doszkoleniowy, dla zaawansowanych kierowców i mechaników samochodowych. Wykłady rozpoczęły się dnia 26 listopada 1947 r. i odbywają się w godzinach popołudniowych w Naukowym Instytucie Rzemieślniczym w Szczecinie.

Program kursu został uzgodniony i zaaprobowany przez Kuratorium Szkolne. Uczestnicy kursu zostali zakwalifikowani do grup A i B. Do grupy A zakwalifikowano zatrudnionych w transporcie i rzemiośle samochodowym, którzy mają przynajmniej poza sobą trzyletnią praktykę ślusarsko-mechaniczną, lub długoletnią pracę w tym zawodzie. Do grupy B zakwalifikowano kierowców potrzebujących uzupełnienia wiadomości w zakresie gruntownej znajomości konserwacji i obsługi samochodu.

Uczestnicy kursu grupy A korzystają z maszyn i urządzeń warsztatowych Naukowego Instytutu Rzemieślniczego, — do zajęć praktycznych.

Celem kursu jest zapoznanie się z nowymi zdobyczami technicznymi i konstrukcyjnymi oraz usprawnienie konserwacji i obsługi taboru samochodowego przez kierowcę.

Mechanikom kursy zapewnią pogłębienie wiedzy fachowej i, po zakwalifikowaniu, otrzymanie uprawnień do samodzielnego prowadzenia powierzonych lub własnych warsztatów samochodowych.

Zarząd Związku pragnie tą drogą wyrazić podziękowanie dla wykładowców, którzy zgłosili się i poświęcili swój czas i wiedzę w czasie 3-miesięcznego okresu trwania kursu. Kuratorium Okręgu Szkolnego, Izbie Rzemieślniczej oraz Naukowemu Instytutowi Rzemieślniczemu w Szczecinie, Zarząd Związków dziękuje za życzliwe ustosunkowanie się i pomoc w organizacji kursu.

KOMUNIKAT

Uchwały rozszerzonego Plenum Komisji Centralnej Związków Zawodowych z dnia 19—21 listopada 1947 r. mają doniosłe znaczenie dla całego świata pracy, a także dla naszego Państwa. Przyjęcie uchwał to jednak dopiero początek akcji organizacyjnej. Plan i uporczywa walka o realizację uchwał zadecyduje ostatecznie o jej powodzeniu.

W tym celu Zarządy Okręgowe i Zarządy Oddziałów naszego Związku, oraz wszystkie Rady Zakładowe muszą użyć wszystkich środków organizacyjnych, które są w ich dyspozycji, aby uchwały dotarły do wszystkich robotników i pracowników, do wszystkich zakładów pracy.

Poza tym polecamy Zarządom Okręgowym i Oddziałów, aby zajęły się popularyzacją przyjętych uchwał. Uchwały te ukazały się w „Związkowcu” i w prasie codziennej. Komisja Centralna wydała ponadto broszurę, zawierającą wszystkie trzy referaty, wygłoszone na plenum, oraz rezolucje.

Zarządy Okręgowe i Oddziałów zajmą się kolportażem tych broszur tak, aby znalazły się one w ręku każdego aktywisty.

Poza tym należy bezwzględnie terminowo i dokładnie wypełniać wszystkie zarządzenia Zarządu Głównego w tej mierze, podawane w formie okólników czy też pism okólnych.

NOWOŚCI ZE ŚWIATA

NOWE MOTOCYKLE FRANCUSKIE

Trudności ekonomiczne, jakie przeżywa obecnie Francja, wywierają swój wyraźny wpływ na tendencje, panujące w przemyśle motocyklowym. Konieczność oszczędzania benzyny i kłopoty surowcowe powodują, że francuskie wytwórnie produkują przeważnie lekkie małowitrazowe motocykle. Rozpowszechniły się również bardzo przyczepne motorki do rowerów, umieszczane na przednim kole, na bagażniku, w ramie i t. d. Produkowane są one przez kilkanaście wytwórni, podczas gdy przed wojną zajmowała się tym tylko jedna wytwórnia.

Wśród lekkich motocykli przeważa litraż 125 cm³, przy czym spotyka się szereg ciekawych rozwiązań. Tak więc np. „Motorette”, wytwórni Terrot, posiada silnik o pojemności 125 cm³, cztero-suwowy z całkowicie zakrytymi górnymi zaworami i głowicą z lekkiego stopu. Olejenie z suchym karterem za pomocą pompki. Skrzynka przekładniowa jest cztero-biegowa z nożną zmianą.

Drugim ciekawym modelem wysokiej klasy jest „Moby-club” wytwórni Motobécane, z silnikiem również 125 cm³ o charakterystyce analogicznej jak i „Motorette”. „Moby-club” posiada jednak ponadto teleskopowe resorowanie tylnego koła.

Na zeszłorocznym Salonie Paryskim szereg firm wystawiło prototypy motocykli z resorowaniem tylnym kołem, a jak można było zaobserwować na ostatnim Salonie, kilka z nich zarzuciło tę konstrukcję. Przyczyną jest tu brak odpowiednich surowców i trudności w otrzymywaniu odpowiednich akcesoriów pomocniczych.

W dziedzinie motocykli średnich i ciężkich francuski przemysł wykazuje znaczny zastój. Na zeszłorocznym Salonie wytwórnia S.N.E.C.M.A. (dawniej Gnome-et-Rhone) pokazała bardzo ciekawie i ładnie rozwiązany prototyp motocykla 350 cm³, który jednak dotychczas nie może się doczekać regularnej produkcji. Prototyp ten posiada silnik o pojemności 350 cm³, dwu-suwowy, dwu-cylindrowy. Cylindry są umieszczone obok siebie i składają się każdy z dwóch części połączonych wspólną głowicą. Każda część posiada własny tłok i korbówód. Ssanie odbywa się w pierwszej części, wydech w drugiej, przez co uzyskuje się doskonały przepływ gazów i wysoką moc silnika. Skrzynka przekładniowa jest trzy-biegowa, zblokowana z silnikiem, a napęd tylnego koła odbywa się za pomocą całkowicie osłoniętego łańcucha. Rama jest rurowa, podwójna i zamknięta. Przedni widelec — teleskopowy.

WYSTAWA RADIO-APARATÓW SAMOCHODOWYCH W LONDYNIE

Na początku października 1947 r. odbyła się w Londynie wystawa radio-aparatów samochodowych. Znała pod nazwą Radiolympia. Siedem firm, a mianowicie: Radiomobile, Romac, Masteradio, Ekco, Philco, Pye i Champion, demonstrowały swoje aparaty i przybory do nich.

Większość wystawionych odbiorników posiadała tylko dwa zakresy fal: średnie i długie. Tylko dwa modele miały prócz tego jeszcze zakres fal krótkich: jeden z modeli Romac'a i Masteradio model 750. Ten ostatni ma nawet trzy zakresy fal krótkich (oprócz normalnych średnich i długich) i jest budowany głównie w celach eksportowych.

Innym odbiornikiem wysokiej klasy był Masteradio model 700. Jest to dwu-zakresowa, ośmio-obwodowa superheterodyna ze strojeniem przyciskowym. Wytwórnia Ekco wystawiła swój odbiornik słynny z tego że używała go angielska rodzina królewska w swoich wozach Daimler, podczas wycieczki po Płd. Afryce.

Odbiornik ten jest zaopatrzony w oryginalną rurową antenę, zawieszoną pod wozem przy pomocy pasków z gumowanego płótna.

SKASOWANIE PRZYDZIAŁÓW BENZYNY DLA SAMOCHODÓW W ANGLII

Z dniem 1 października 1947 r. skasowano w Anglii t.zw. podstawowy przydział benzyny dla samochodów prywatnych. Posiadane zapasy mogą być zużyte do 30 listopada, poczym wszelki ruch prywatnych samochodów musi

zostać wstrzymany. Używanie paliw zastępczych jest również wzbronione.

To drakańskie zarządzenie wywołało olbrzymią falę protestów ze strony świata motorowego w postaci wieców, petycji i interpelacji w Izbie Gmin. Jako argument przeciwko temu zarządzeniu jest wysuwany słusznie fakt, że stosunkowo bardzo drobna oszczędność w dewizach (wartość paliwa, importowanego w celu wydawania podstawowego przydziału benzyny, wynosi zaledwie, wg ścisłych obliczeń, 0,339% wartości całego angielskiego importu—!) spowoduje nieskończenie większe straty w gospodarce narodowej z powodu zastój i bezrobocie w takich przedsiębiorstwach, jak stacje obsługi i paliwowe, warsztaty naprawcze, garaże, szereg hoteli i zajazdów, zwłaszcza w okolicach uczęszczanych przez turystów i t. p., oraz z powodu zwiększonego obciążenia innych środków komunikacyjnych.

Dla orientacji należy dodać, że podstawowy przydział benzyny był w Anglii jednakowy dla wszystkich rodzajów wozów osobowych i wynosił 8 gallonów miesięcznie, t.zn. ok. 37 litrów, co jest ilością bardzo niewielką.

Jak ostatnio donoszą, amerykański Veteran Motor Car Club ofiarował angielskim automobilistom prezent w postaci większej ilości benzyny dla celów sportowo-turystycznych.

W. BRYTANIA BEDZIE EKSPORTOWAĆ SAMOCHODY DO U.S.A.!

Brzmi to nieprawdopodobnie, a jednak tak jest — W. Brytania czyni kolosalne wysiłki, aby choć częściowo skompensować swój dolarowy import, i w związku z tym znana wytwórnia samochodów Austin stara się wprowadzić swoje wozy na rynek amerykański.

Jak wykazały badania tego rynku, przeprowadzone ostatnio przez prezesa Austina — L. P. Lorda, niemożliwością jest sprzedać w U.S.A. zagraniczny samochód w cenie od 1.500 dol. do 3.500 dol., ponieważ w tym zakresie cen (są to wozy średniej i wyższej klasy) wytwory amerykańskiego przemysłu samochodowego są bezkonkurencyjne. Natomiast poniżej tego zakresu — w dziedzinie wozów małych i tanich oraz powyżej — w dziedzinie wozów luksusowych — największej klasy, europejski przemysł samochodowy jest w stanie konkurować z amerykańskim.

Kierując się więc takimi przesłankami, Austin będzie usiłował ulokować za Oceanem swoje nowe modele: „A-40” jako mały drugi wóz dla zamożnych rodzin, oraz „Sheerline” i „Princess” — jako wozy luksusowe. Ceny ich mają wynosić: „A-40 Dorset” — 1.395 dolarów, „A-40 Devon” — 1.495 dolarów, „Sheerline” — ok. 4.500 dolarów i „Princess” — ok. 6.000 dolarów.

Sieć stacji obsługi i składów części zamiennych jest już organizowana i zamówienia na nowe wozy przyjmowane. Dotychczas wpłynęło ok. 7 tys. zamówień z Kanady i ok. 8 tys. z Nowego Yorku i sąsiednich stanów.

Poza Austinem próby eksportu do U.S.A. podejmują Rolls-Royce i Bentley — wytwórnie najlepszych na świecie wozów. Wytwórnie te wysłały w połowie października b.r. siedem luksusowo wykończonych samochodów w pokazową podróż po Stanach Zj.

RZĄD FRANCUSKI POPIERA BUDOWĘ SAMOCHODÓW WYSCIGOWYCH

Po raz pierwszy w historii automobilizmu ukazał się samochód wyścigowy, zbudowany na życzenie i całkowity koszt państwa. Jest nim francuski C.T.A. Arsenal, zaprojektowany przez M. Lory'ego, konstruktora wyścigowych Delage w latach 1925-27. Budową nowego wozu zajmuje się specjalny Ośrodek Badań Techniczno-samochodowych, finansowany głównie przez państwo.

Takie wytwórnie, jak Alfa Romeo, Auto Union i Mercedes-Benz ponosiły same prawie całkowicie koszty budowy swoich wozów wyścigowych i były tylko pośrednio subsydiowane przez państwo, a to za pomocą dobrze płatnych zamówień zbrojeniowych. Dopiero więc w wypadku C.T.A. Arsenal można mówić o państwowym samodzielnym wyścigowym.

Ten nowy wóz jest zaopatrzony w silnik o pojemności 1,5 litra, ośmio-cylindrowy w kształcie litery V, z dwustopniową sprężarką systemu Roots i dający 250 KM przy 8000 obr./min.

Słynna wyścigowa półtoralitrowka Mercedesa „M. 165” dawała z dwoma sprężarkami jedno-stopniowymi 139 KM przy 8500 obr./min., a z dwoma dwustopniowymi — 269 KM przy 7800 obr./min. Nowy model angielskiej półtoralitrowej wyścigówki E.K.A. „E” daje 260 KM przy 7500 obr./min., stosując jedno-stopniową sprężarkę skrzydełkową. Z tego teoretycznego porównania widać więc, że C.T.A. Arsenal ma najsłabsze wyniki.

Według francuskich źródeł C. T. A. Arsenal ma osiągać do 300 km/g. Jeździć na nim będzie Raymond Sommer, jeden z najlepszych francuskich kierowców wyścigowych. Pierwszą publiczną próbą nowego wozu był wyścig o Grand Prix Francji 21 września u. r. w Lyon, gdzie jednak nie odegrał on żadnej roli, znajdując się jeszcze całkiem wyraźnie w stadium „chorób dzieciennych”. Podczas treningu wóz nie okazał się wcale szybki, natomiast wyraźnie się go trzymał drogi na zakrętach. Z wyścigu Sommer wycofał się po przejechaniu kilkudziesięciu metrów, na skutek pęknięcia tylnej osi.

POŁ. AFRYKA WPROWADZIŁA PRZYMUS PRAWOSTRONNEJ KIEROWNICY

Od 1 stycznia 1948 r. ma być wprowadzony w Związku Płd. Afryki zakaz kursowania po drogach publicznych samochodów, posiadających kierownicę z lewej strony. W Natalu zakaz taki istnieje już od roku.

Chodzi w tym wypadku o powstrzymanie przywozu amerykańskich samochodów, posiadających z reguły lewostronną kierownicę. Dotknie to zwłaszcza marki droższe, o niedużym zbycie, którym nie będzie się opłacało przerabianie niewielkich ilości wozów tylko dla Południowej Afryki. (W Poł. Afryce ruch odbywa się — podobnie jak w Anglii — lewą stroną — red.).

NIEMIECKI K. D. F. JAKO WÓZ WYŚCIGOWY

Na wyścigach samochodowych w Hamburgu, które odbyły się pod koniec września 1947 r., ukazały się dwa KDF specjalnie przygotowane do wyścigów. Zaopatrzone w ultraopływowe nadwozia (jedno otwarte, drugie zamknięte), wózki te osiągały do 145 km/godz.

Jak widać, już w dwa lata po przegranej wojnie Niemcom nieźle się powodzi!

DUŻE SAMOCHODY TYLKO DLA ANGLII

Minister Zaopatrzenia w Anglii oświadczył, że Anglia nie będzie produkowała dużych samochodów na export

„CZERWONY ROBAK” POJAWIŁ SIĘ NA DROGACH DANII

„Czerwony Robak” („Red Worm”) — jest nazwą najnowszego autobusu Duńskich Kolei Państwowych, zbudowanego przez znaną angielską wytwórnię Leyland D.A.B. Konstrukcja jego jest bardzo oryginalna, składa się on bowiem z dwu-osioвого ciągnika o rozstawie osi 3,81 m. i z dwu-osiowej przyczepki siodłowej, przeznaczonej dla pasażerów.

Miejsce pasażerskich jest 80: 56 siedzących i 24 stojące.

Autobus waży z pełnym obciążeniem nieco ponad 20 ton i osiąga przeciętną szybkość 65 km/godz. Całkowita długość autobusu wynosi 16,92 mtr.

Ciekawą jest rzeczą, że koszt takiego autobusu jest zaledwie o 1/3 większy od kosztu normalnego 30-o miejscowego autobusu.

Pierwszy „Czerwony Robak” kursuje już na trasie: Kopenhaga — Greve Strand — Koge, a trzy dalsze egzemplarze są w budowie.

ELEKTRYCZNE SAMOCHODY W ANGLII

W związku ze skasowaniem podstawowego przydziału benzyny dla samochodów, daje się obecnie zauważyć w Anglii nawrót zainteresowania samochodami elektrycznymi. napełnianymi prądem z akumulatorów, albowiem kursowanie takich pojazdów jest nadal dozwolone.

W czasie wojennych ograniczeń benzynowych spotykało się w Anglii dość często samochody, a nawet i motocykle

akumulatorowe, zniknęły one jednak natychmiast po wprowadzeniu przydziałów benzyny.

Ciekawe są bieżące konstrukcje wytwórni Brush Coachwork Ltd. Furgony dostawcze tej wytwórni na podwoziach o nośności 900/1100 kg i 1250/1500 kg są już używane przez towarzystwa kolejowe do rozwożenia odbiorcom paczek do domów.

Na tymże podwoziu 1250/1500 został zbudowany prototyp małego autobusu, zabierającego 11 osób dorosłych (prócz kierowcy) lub 20 dzieci oraz pewną ilość bagażu. Autobus ten ma 4,37 m długości i osiąga maksymalną szybkość powyżej 35 km/godz., jednakże najekonomiczniejsza szybkość eksploatacyjna leży poniżej granicy 30 km/godz. Zasięg jego na jednorazowym ładowaniu akumulatorów wynosi do 75 km.

Dzienne koszty traktacji wynoszą i szynling 10 pensów, co wypada w stosunku do przebiegu: 0,293 pensów/km., ponieważ 75 km. jest praktycznym maksymalnym przebiegiem dziennym ze względu na czas ładowania akumulatorów, wynoszący ok. 10 godzin.

Wytwórnia Brush Coachwork Ltd. przygotowuje również i dwa mniejsze modele na podwoziach o nośności 500/700 kg i 900/1100 kg.

WIELKI PLAN ROZBUDOWY DRÓG W USA

Według ustawy z 1944 r. w każdym z trzech pierwszych lat budżetowych w U.S.A. ma być wyasygnowane z funduszy państwowych na cele drogowe po 500 milionów dolarów rocznie. Z tego po 225 mil. dol. rocznie jest przeznaczone na ulepszanie i rozbudowę państwowej sieci drogowej, po 125 mil. dol. — na ulepszanie miejskich arterii przelotowych tejże sieci i po 150 mil. dol. — na rozbudowę drugorzędnych dróg w poszczególnych stanach.

Pozatym jest planowane wybudowanie w przeciągu 5 lub więcej lat sieci autostrad o znaczeniu ogólnopaństwowym. Łączna ich długość ma wynosić ok. 64 tys. km., a koszt budowy — ok. 3 miliardów dol.

NOWE REKORDY SZYBKOSCI W KLASIE G (DO 1100 cm³)

Peugeot - Darlmat 1100 cm³ i z opływowym dwumiejscowym nadwoziem kierowany na zmianę przez de Cortanze'a, Pujol'a, M. Goux i E. Martin'a ustalili 21 października 1947 r. na słynnym francuskim torze Montlhery, trzy nowe międzynarodowe rekordy szybkości w klasie G (samochody o pojemności silnika do 1100 cm³) w jeździe na długie dystanse, a mianowicie: na 1000 mil — 143,50 km/godz., na 2000 km — 145,02 km/godz., podczas 12 godz. — 144,83 km/godz.

Najszybsze okrążenie wykonano z szybkością 152,27 km/godz., a przeciętne zużycie paliwa wyniosło zaledwie 10,5 ltr. na 100 km. Poprzednie rekordy, ustanowione na tymże torze w 1931 r. na Amilcarze przez Duray'a i współkierowców, wynosiły: na 1000 mil — 137,30 km/godz., na 2000 km — 137,46 km/godz. i podczas 12 godzin — 137,47 km/godz.

opracował Bohdan Przelaskowski

Z ŻYCIA AUTOMOBILIKLUBOW

ROK PRACY DELEGATURY A. P. W JELENIEJ GÓRZE

Z inicjatywy inż. Ciązkowskiego odbyło się w Jeleniej Górze dnia 6 lipca 1946 r. zebranie organizacyjne Automobilklubu Polski. Na zebraniu tym stworzono pierwszy na Dolnym Śląsku Oddział A. P. który otrzymał nazwę Oddziału Wrocławskiego z siedzibą w Jeleniej Górze. Prezesem jego został jednogłośnie obrany inż. Ciązkowski.

Pierwszym zadaniem, jakie do wykonania otrzymał A. P. Oddział Wrocław w Jeleniej Górze było udzielenie pomocy przy organizowaniu I-go Powojennego Rajdu Samochodowego A. P., który odbył się we wrześniu 1946 r. W miesiąc po zorganizowaniu Oddział otrzymał polecenie z Warszawy otwarcia domu wypoczynkowego dla członków A. P. Dom taki otwarty został w uzdrowisku Wieniec - Zdrój. Pociądal on 16 pokoi i przez cały zimowy sezon aż... 43 kuracjuszy, a że koszt jego utrzymania wynosił sumę 20.000 miesięcznie, a pomocy Zarząd Główny nie udzielił, dom wypoczynkowy został w marcu 1947 r. zamknięty.

Następnie Oddział zamówił w Doln. Zjednoczeniu Przemysłu Cel. Papierniczym godła A. P. (kalkomanie), co miało kosztować 64 000 zł. Aby spłacić te sumę urządzono 4 dancingi, które ogółem przyniosły ponad 70 000 zł. dochodu. Z dochodu brutto zorganizowanych dancingów Oddział przeznaczył 10 proc. na odbudowę Domu A. P. w Warszawie. Dało to kwotę 10 937 zł. Za 6 miesięcy 1946 r. Oddział wpłacił Zarządowi Głównemu sumę 9 900 zł. jako 50 proc. składek członkowskich.

W dniu 15 kwietnia 1947 r. Oddział Wrocław w Jeleniej Górze liczył 201 członków. Tego dnia Oddział otrzymał własny lokal w stolicy Dolnego Śląska i tam przeniósł swoją siedzibę, w Jeleniej Górze natomiast pozostał Oddział, który przemianowano na Delegaturę.

Trasa XIII Raidu A. P., który odbył się w drugiej połowie czerwca br. przechodziła częściowo przez tereny D. Śląska. Delegatura otrzymała z Zarządu Głównego dyspozycje zorganizowania przyjęcia i zakwaterowania zawodników oraz gości raidowych w Szklarskiej Porębie. W związku z tym odbyło się kilka specjalnych zebrań, a wydatki w sumie 28 502 zł. Delegatura pokryła z własnych funduszy. Ofiarowała również nagrodę w postaci flakonu kryształowego. Jednocześnie Delegatura w Jeleniej Górze przekazała Zarządowi Głównemu A. P. 8 jeszcze innych nagród.

W raidzie samochodowym A. P. w roku bież. wzięły także udział 4 maszyny członków Delegatury w Jeleniej Górze, które w ogólnej klasyfikacji osiągnęły b. dobre wyniki.

Obecnie Delegatura A. P. Jelenia Góra liczy 172 członków. (Z. J.)

INŻ. CIĄŻKOWSKI W DAŁSZYM CIĄGU PROWADZI DELEGATURĘ A. P. W JELENIEJ GÓRZE

Walne zebranie A. P. — Delegatura Jelenia Góra, odbyło się dnia 14 listopada b. r. w Domu Ligi Morskiej w Jeleniej Górze. Zebranie odbyło się według następującego porządku dziennego:

Zebranie zajął prezes Delegatury inż. Ciążkowski, który w pierwszym rzędzie powiadomił obecnych o śmierci pioniera automobilizmu na terenie Dolnego Śląska i członka Zarządu A. P., Oddział Wrocław, inż. Adama Wielowiejskiego. Pamięć zmarłego uczcili zebrani jednominutową ciszą. Następnie prezes Delegatury odczytał sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu w ub. okresie. Wniosek udzielenia absolutorium ustępującemu Zarządowi przeszedł jednogłośnie.

W dalszym ciągu zebrania przystąpiono do wyborów nowego Zarządu A. P., Delegatura Jelenia Góra. Wybrani zostali: Prezes — inż. Janusz Ciążkowski; I vice-prezes — inż. Lewartowski; II vice-prezes — inż. Wśniewski; III vice-prezes — dyr. Centkiewicz; Komisja sportowa: inż. Witafiński p. Ciemierkiewicz; Komisja techniczna: p. Flarski p. Kozłowski, p. Pecko; Komisja propagand.: p. Jaskiewicz; Skarbnik: p. Morawska; Sekretarz: p. Szczuka; Gospodarz: p. Niżewicz; Komandor sport.: p. Rokossowski; Komisja rewizyjna: mgr. Muciński, adw. Barski, dr. Lias.

Wybrany ponownie na prezesa Delegatury inż. Ciążkowski podziękował za zaufanie i wyraził nadzieję, że nowy Zarząd będzie z nim naprawdę wydajnie współpracował i że praca da lepsze jeszcze niż dotychczas wyniki.

W wolnych wnioskach poruszono istotne dla wszystkich automobilistów sprawy, jak: konieczność naprawy niektórych b. zniszczonych odcinków dróg, przygotowanie naszych dróg do okresu zimowego (sprawa usuwania śniegu) i sprawę odpowiedniego znakowania dróg dolnośląskich. Sprawy te są b. ważne, a niestety porostawiają wiele do życzenia. W najbliższym czasie do nich jeszcze powrócimy.

Na tym walne zebranie A. P., Delegatura Jelenia Góra zostało zakończone. (Z. J.)

„POŚCIG ZA LISEM“ AUTOMOBILISTÓW I MOTOCYKLISTÓW W RZESZOWIE

Automobilklub Polski Oddział Rzeszów i Rzeszowskie Towarzystwo Kolarzy i Motorzystów urządziło wspólnie dnia 9 XI b.r. na zakończenie sezonu sportowego 1947 r. imprezę sportową p.n. „Pościg za lisem“.

Na starcie na pl. Wolności stawilo się osiem samochodów i dwadzieścia motocykli. Pogoda była przepiękna. Po wylosowaniu tras pogoni i obraniu sędziów dla lisów, „szczywany lis“ samochodowy ob. komandor Krasieński ze

sędzią ob. prok. Jedliczką wystartował o godz. 10-tej. Równocześnie wystartował stary „lis“ motocyklowy ob. Gutowski Stanisław. Trasy obu pegońi były oczywiście różne, a obryzki papierowe, którymi obaj „lisowie“ mieli znaczyć trasy, były dla odróżnienia dla automobilistów białe, a dla motocyklistów kolorowe.

Punktualnie o 11-tej starter ob. mir. Lubaczewski wypuścił zawodników w pogon za lisami. Trasa obu lisów wznosiła około 40 km. długości w promieniu około 20 km. od Rzeszowa.

O godz. 13-tej pogon została zakończona i wszyscy zawodnicy o godz. 14-tej zjechali się na leśniczówce pod Głogowem gdzie na łonie natury odbył się „bigos“ myśliwski.

Przy ognisku, z kielbasą zakrapianą „czystą“, przy dźwiękach patefonu, zawodnicy z zapalem omawiali szczegóły pogoni. Następnie ogłoszono wyniki pogoni. Lisa samochodowego złapał pierwszy ob. Cichoń Stefan na swim wspaniałym „Mercedesie“, a drugi ob. mer. Nowak Józef na „Opelu“. Lisa motocyklowego nakrył ob. Dyląg Antoni na „lawie“ jako pierwszy, ob. Machnicki Gustaw na „Standardzie“ jako drugi i ob. Pryszczewski Józef na N.S.U. jako trzeci.

Po rozdaniu nagród dla A.P. w formie plaket pamiątkowych zaczęła się „tańcówka“ na murawie, która przeciągnęła się do zmroku. Organizacja imprezy była bardzo dobra, bufet dzięki kol. Bandelakowi znakomity.

Trasa pogoni była przepiękna i urozmaicona, pogoda piękna i zakończenie sezonu udało się znakomicie.

LISTY DO REDAKCJI

Otrzymałem następujący list z prośbą o umieszczenie:

NAŚLADOWNICTWO NIE ZASTRZEŻONE!

Znalazłem się w dość kłopotliwej sytuacji: dokąd przoczyć na zło panoszące się wokół naszej nieszczęsnej „motyryzacji“ — jedni zacierałi ręce z radości, że „nareszcie znalazł się ktoś odważny“ — inni oburzali się. A teraz jak na złość zamiast ganić zmuszony jestem pochwalić. Ale jak to zrobić, aby nie być posądzonym o robienie komuś reklamy?

Bo oto odwiedziłem niedawno najstarsze chyba w Polsce kursy kierowców H. Prylińskiego w Warszawie.

Wiedziałem, że lokale tych kursów zostały całkowicie spalone. Wiedziałem, że dyr. Pryliński powrócił o kiju zebraczym z oflagu i otworzył na nowo kursy szoferskie przy ul. Grójeckiej 42. Byłem tam nawet kilka razy, ale zwiedzanie sal wykładowych, nawet najpiękniej „umajonych“ nie interesuje mnie.

Alfci po pół roku, gdy znowu zabłądziłem na Grójecką, dowiaduje się, że „pan dyrektor“ jest w warsztatach szkolnych przy Al. Jerozolimskich“.

Udawszy się pod wskazany adres skonstatowałem ze zdumieniem i z przyjemnością, że stara szkoła Prylińskiego znowu nawiązała do swych chlubnych, przedwojennych tradycji.

Trzy duże hale warsztatowe pełne eksponatów i całych podwozi samochodowych, a wokół nich grupy uczniów pod kierownictwem instruktorów nie teoretycznie, lecz właśnie praktycznie uczą się zawodu szoferskiego.

Więc jedni pilują, wiercą, tną, lutują — inni montują i demontują opony — latają dotki na zimno i gorąco — regulują hamulce — docierają zawory — rozbieraają i składają gaźniki — sprawdzają uszkodzenia instalacji elektrycznej — ustawiają silniki do zapłonu — mwią i smarują samochody.

A nawet — czego się chyba od kierowcy nie powinno wymagać: montują i demontują silniki skrzynki przekładniowe i mechanizmy różnicowe (dyferencjały).

Śmiało można powiedzieć, że kursy H. Prylińskiego są szkołą prac, a nie teorii.

I jakkolwiek nie jest tu jeszcze wszystko zapiekie na ostatni guzik, a z rozmowy z dyr. Prylińskim i z okazanych mi planów widać, że sam zaczęł chyba już dawno zeletni Jubilat (zaczął szkolić kierowców w 1919 r.) nie jest jeszcze zadowolony z tego co dotąd zrobił — to jednak warto, aby inni właściciele i dyrektorzy kursów szoferskich przyszli się tu czegoś nauczyć — tym bardziej że gościnnego gospodarza trzymają wrota na oścież otwarte i nie zaprzęgi sobie naśladownictwa.

Paweł Zaborowski

JÓZEF WIATROWSKI

KRONIKOFELIETON

SEZON ZIMOWY

Ułożył się Autoklub do snu zimowego. Leże wygodne, na Świecie Nowym, wapnem lasowanym obrzucił, bufecik extraordinarviny wyrzucił, schodom nowozbudowanym w poręcze porosnąć pozwolił i sam z powagą stateczną na piętro drugie się wdrapawszy, dech letni do cna wypuścił.

Warszawa — gród szacowny, a warszawski — lud dzielny, uprzatanie gruzu za specjalność zawodową mający. Gdy więc po letnim odgruzowaniu raidów, senną jesienną benzyny oszczędność do konkursowych szczytów podniósł, sukces niebyletaki osiągnął. Autobusy pekaesu kwaterką paliwa długie kilometry pędził, reklamę, jako popęd samochodowy stosował i tym sezon zakończył.

Buł nawet jeden, którego kieliszek do wnętrza wlawszy „jechać” do dziś dnia nie przestał, jako, że do benzyny niezwykłej był. A jeden przyciąż — ladaco, motorek wtył puścił i zamiast zużyć paliwo, jeszcze większą go miarę dorobił i chwałą otoczony zwycięstwa owocem pożywa.

Spł już Autoklub snem chwalebnym. Chrapie i sapie, ciężko wzdycha do wiosny, a sennie marzenia roi. A co się obudzi, potrzebie wewnętrznej folę daje odczyty marzycielskie wieszcząc. I nudzi wieszcz jeden po drugim słuchaczy, i bolidów wyścigowych wnętrza urządzenie eksplikuje, i o rekordach szwbelkości marzeń nie snuje, i prezesa z otostego a siwowłosego niecenie podrabia. A chwała i pożyteczna zasługa rośnie, wzdyma się, jako ten balon, aż pęknie z wiosną, gdy słonko przyrzecze i rozleje się po drogach falą zardzewiałych samochodów.

PRAW DROGOWYCH DYSPUTA

Praw drogowych dysputa, niebacznie przez nowelizatorów zainicjowana, sroży się, jak słomiany ogień. Już gorącość umysłowych dysputantów ogarnia, już bariery codzienności łamie, już wybiega proroka oczami w nieznana przyszłość, już po trzykroć jedną przepisów stronę w nieskończoność nicuje. Aż opanada komisję szacowną wotolowości, aż wyrocznie komisji broda dłuwaśna, aż członki jej wzmierają się zabiora. A wnet jeden dobra wole okaże, nowelizację napisze i na laurach spocznie. Naczelnik krzyż złoty w nagrodę otrzyma, referent złotych dwadzieścia premii uzyska, a Józef Wiatrowski Bazarz Polski, nowy felieton napisze i honorarium w bufecie Automobilklubu przepije.

Tymniemienniej przepisów nowych w życiu doczesnym ujrzyć nam się przysidzie.

SAMOCHODY — WIDMA

Gadki sprośne marcholty pewnie niebacznie puszczają, i że svenalom samochodowym władze wstret nienrzystoiny czynić zamierzają. Oburzenie publiczne woń charakterną puszczają poczynna, jako zamach na wolności obywatelskie owe niewczesne pomysły traktując.

Bo i jak tu stukonną karocą kierować przyjdzie, gdy fantazji wielkopańskiej umuśu dać nie będzie można? Bez fanfar ośluszących wehikul się potoczyć? O chwalebnej chęci uopławiania przechodnia wozach wobec nie zawiadomi?

O, nie, ludkowie kochani! Kierowca ewałt a harmider czynić zawsze musi, by poważanie wśród społeczności a braci zachować. Idzie po iedni piękność ondulowana, iedzie dekawka młodzian oonisty Zagra sygnałem ruszy z kopyta skry kreszac. Mdla białogłowa wnet rycerza swego w młodzian odnaidzie, usteczka i brewki barwiczką poprawi i niewieć się w dal błękitną a błotnista pozwoli, z czego po miesiącach niewieć, w przyspieszonym trybie prawnym, ludność Ziem Odzyskanych wspaniale się powiększy.

Srad morał społeczny się wywodzi, by sygnałów trąbko-brzmiających nie zakazywać, bowiem przez to korzyści narodowej zabaczyć snadnie można.

HAŁAS O LATARNIE

Naczelnik był jeden, ruchem samochodów prowincjonalnych rządzący którego latarnie z samochodu zdjąć kazał, jako, że ich ponad dwie było. Coś tam Naczelnik słyszał, że Niemce wstretne tak sobie poczynają i zaraz niemieckiej prawnej podstawy kurczowo się chwycił.

Mądry był jednak samochodowy właściciel i zastraszyć się nie dał, a Naczelnikowi olej do głowy długi czas lać usiłował i sukces niewątpliwy uzyskał. Na mgłę, specjalnego reflektora wymagającą, się powołał i bezpodstawne, a urzędowe trudności osobistym wpływem i postaci czarem chwalebnie zwalczył, czym Kronikarza Felietonowego w radość dozgonną wprawił.

NIEMIEC PRZEBRZYDŁYCH UWIELBIENIE

Są takie, które Niemiec przebrzydłych uwielbienie gloszą. Jedne polityką zagraniczną to czynią inne, krajowe, tablicami samochodowymi na niemiecką modłę po dwie z tyłu założonymi, okupację a ucisk niemiecki naocznie nam przypominają.

Słazaki one źle się polskości zastępują, a na obrzucenie ich jajami zgnyłymi niebacznie się narażają. Ze ich spostpowanie takowe w grodzie warownym Warszawie nie spotkało, zasługą serc gołębich warszawiańskich jest.

MONTE CARLO

Monte Carlo, miasteczko nieszpette, pierwszy powojenny zjazd gwiazdzisty ogłosiło. Posypały się zgłoszenia co zamożniejszych zawodników, kraje swe rodzinne reprezentujących.

Polscy bohaterowie pokorne petycje do Rządu wnieśli, udziału w nagród stosie się domagając i konieczność pokazania wszystkim, że żyjemy przedkładając.

Na wszelki wypadek bohaterzy one co starsze graty z lamusa wyciągnęli, a odkurzywszy, je i pomalawawszy do zjazdu montekarleńskiego się szykują.

Władze, pytyjską odpowiedź dawszy, na natchnienie czekają i może zgodę wyrażą, za eo wdzięczność automobilową sportowej społeczności lekko sobie zaskarbją.

Co mędrsi kwestię podnoszą, że automobilści równie dobrą propagandę Polski Ludowej czynić mogą, jak bokserzy pilkarze, letcyatleci przez plotki skaczący a kulą miotający, lub owi od odbijania piłeczki przez siatkę specjalści, szczerze przez Wychowanie Fizyczne do konkurencji politycznej wysyłani.

A. B. C.

Książeczkę samochodową tej treści Kronikarz zapowiada. Stronniczek sto i rycin dwieście posiada, zawile mechanizmy koni samochodowych łopatą w łeb nieświadomym wkłada. Znanym Samochodowym Bazarz ją siodlił, a w dobru papier ubrawszy przez chwalebą spółdzielnię „Autor” ją wydaie.

Książeczka tania i za wartość trzech wódek z zakąską snadnie kupiona być może.

POLSKIE REKORDY

Każdy kraj osobliwości swoje a dziwy wielgacne posiada. Tako też Polska nasza kochana w rekordach samochodowych celuje. Niezwykle to są rekordy i światło zdrowego rozsądku emiające. Opowie o nich Kronikarz w następnym, a niedługim czasie.

ODWOŁANIE

Odwołuję wszystkie zarzuty wypowiedziane na Ogólnym Zebraniu Zw. Zaw. Transportowców R. P. w dniu 10 marca 1947 r. w sali Wedla pod adresem ob. RUDNICKIEGO Bolesława.

(—) Jakubczak Marian

Ceny ogłoszeń:

cała stronica
½ stronicy

20.000 zł.
10.000 zł.

¼ stronicy
1/8 stronicy

5.500 zł.
3.000 zł.

SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „AUTOR”

Warszawa, ul. Miodowa Nr 3

Rachunek P. K. O. I-1948

R-k Banku Gospodarstwa Spółdzielczego 377

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH

OBSŁUGA I EKSPLOATACJA SAMOCHODÓW

w opracowaniu W. MODZELEWSKIEGO wydanie drugie rozszerzone i uzupełnione
Książka zalecona przez Ministerstwo Komunikacji — Centralny Zarząd Motoryzacji
książka zawiera 248 stron druku i 72 rysunki Cena zł. 300

T O W A R O Z N A W S T W O

w opracowaniu dr. J. KRYNSKIEGO i dr. J. IWINSKIEGO zatwierdzona do użytku szkolnego przez Ministerstwo Oświaty

C z ę ś ć p i e r w s z a

Towary metalowe, nawozy sztuczne, kamienie, zaprawy budowlane, towary ceramiczne i towary szklane
stron 192, rysunków 68 Cena zł. 210

C z ę ś ć d r u g a

Włókiennictwo, papier, skóry — stron 200, rysunków 81 Cena zł. 210

C z ę ś ć t r z e c i a

Środki spożywcze — stron 320, rysunków 163 Cena zł. 350

Z E S Z Y T W A R S Z T A T O W Y

dla ucznia w rzemiośle

Zalecony przez Związek Izb Rzemieślniczych R. P.

Cena zł. 80

T E C H N O L O G I A M E T A L I

w opracowaniu inż. ROMANA ŁIPSKIEGO Zatwierdzone do użytku szkolnego przez Ministerstwo Oświaty

Cz. I O D L E W N I C T W O

Cena zł. 180

Cz. II K O W A L S T W O

Cena zł. 240

Cz. III C I E P L N A O B R Ó B K A S T A L I

Cena zł. 120

N A P Ę D I G Ł Ó W N I E J S Z E M E C H A N I Z M Y O B R A B I A R E K

autor — inż. W. CZERWINSKI

Cena zł. 75

P L A N O W A N I E O B R Ó B K I N A O B R A B I A R K A C H D O M E T A L I

autor — inż. W. CZERWINSKI

Cena zł. 50

Zamówienia na wyżej wymienione książki przyjmuje Biuro Spółdzielni „AUTOR” — Warszawa, ul. Miodowa 3 oraz Administracja czasopisma „Motoryzacja” — Warszawa, ul. Żurawia 24A m. 21

MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY

C. HARTWIG S. A.

WARSZAWA, ZGODA 3

Telefon 88-620 - Adres telegraficzny: CEHARTWIGZA

ROK ZAŁOŻENIA 1858

ODDZIAŁY W KRAJU:

Bydgoszcz	Katowice
Elbląg	Kraków
Gdańsk	Łódź
Gdynia	Poznań
Gliwice	Szczecin
Jelenia Góra	Warszawa
	Wrocław

EKSPOZYTURY:

Chałupki
Międzylesie
Słubice
Terespol
Zebrzydowice

PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICZNE:

C. Hartwig Inc. New York,
C. Hartwig A. G. Warszawa, Agentur Wien,
PSA Transport Ltd. London,
PSAL S. A. Antwerpia,
Botrans SARL. Paryż,

oraz korespondenci we wszystkich innych krajach Europy

Transporty kolejowe i samochodowe. Wagony zbiorowe.
Clenie. Magazynowanie. Ubezpieczanie przesyłek.
Przeładunki morskie masowe i drobnicowe. Inkaso.