

Motoryzacja

O R G A N: ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI,
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

W Y D A W C A: SPÓŁDZIELNIA „AUTOR“

R E D A G U J E: 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 Motocykło-
wych Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 270 zł, za pół roku 540 zł, za rok 1080 zł.

Rok III

PAŹDZIERNIK 1948

Nr 10

T R E Ś Ć 10-go Z E S Z Y T U

	Str.		Str
WIZYTA TRANSPORTOWCÓW AMERY- KAŃSKICH — Cz. Oryński	290	W POGONI ZA NONSENSAMI DROGO- WYMI — W. Rychter	302
ONZ BADA ZAGADNIENIA RUCHU DROGOWEGO — E. Olechnowicz	293	REWOLUCJA U FORDA — Tom Knox	305
NA SKRZYŻOWANIU DRÓG I... WŁA- SNYCH KONCEPCJI — K. Szad- kowski	295	ZE ŚWIATA — A. W.	307
„DZIWNE“ WYPADKI SAMOCHODO- WE -- Wł. Wyglądała	298	Z KRAJU	308
PRZYSTOSOWANIE SAMOCHODU DO JAZDY W TERENIE ZMIENNYM — St. Cz.	300	WYŚCIG O ZŁOTY LAUR WAWELU — T. G.	309
		WYŚCIGI I SPORT — Aldo Vivanti	311
		MIEDZYNARODOWY MARATON MOTO- CYKLOWY — Wł. Pietrzak	315
		WAŻNE OKÓLNIKI — A. W.	319

WIZYTA TRANSPORTOWCÓW AMERYKAŃSKICH

W powodzi wizyt i wycieczek zagranicznych, jakie ostatnio docierają w zwiększonej ilości do Polski, na szczególną uwagę zasługuje wizyta przedstawicieli amerykańskich związków zawodowych. I. L. W. U., którzy byli gośćmi K. C. Z. Z. i Zw. Transportowców R. P. od 13 do 18.VIII b.r.

W związku z tym miałem przyjemność przyjmowania ich w Warszawie i na Wybrzeżu i spędziłem z nimi wiele godzin na wymianie wzajemnej informacji. Chciałbym podzielić się moimi spostrzeżeniami z Czytelnikami „Motoryzacji”, gdyż da to dużo materiału do stworzenia sobie obrazu życia ludzi oddalonych od nas o dziesiątki tysięcy kilometrów, lecz jakże często bliższych nam od niektórych, zamieszkających o miedzę.

Przedstawiciele Międzynarodowego Związku Zawodowego Pracowników Portowych, Składowych i Towarowych (I.L.W.U.), który obejmuje ludzi pracujących w portach Kanady i Stanów Zjednoczonych na Zachodnim Wybrzeżu, w składnicach towarowych Alaski i Hawaj, na plantacjach i przetwórnianach cukru na Hawajach, udali się z ramienia swego Związku w 3 miesięczną podróż do Europy, która ma być pewnego rodzaju studium życia politycznego, gospodarczego i kulturalnego krajów europejskich. I.L.W.U. zrzesza około 90 tys. członków i jest jednym z najbardziej postępowych związków zawodowych Ameryki. Związek ten jest członkiem C. I. O.

Cztery osoby wchodzące w skład delegacji I.L.W.U., zostały wybrane z 80 kandydatów wytypowanych przez Związki terenowe. Znani są wśród członków swego Związku, jako obiektywni obserwatorzy i cieszą się ich szacunkiem. Przedstawię ich czytelnikom możliwie najdokładniej:

1) **Julian Napuunoo**, przedstawiciel Hawaj, pochodzi z Honolulu, występował nazewnątr, jako kierownik całej grupy. Najbardziej zainteresowany zagadnieniem prześladowań rasowych i religijnych. Jest przewodniczącym jednego z Okręgów Związku.

2) **Herman Stuyvelaar** z San Francisco, jest jednym z najstarszych członków Związku, z zawodu — clerk okrętowy, urodzony w Holandii, katolik, zainteresowany szczególnie zagadnieniem wolności religii.

3) **Jovan Zuber** z Oakland, California, przedstawił się nam w czasie swego pobytu, jako właściwy kierownik grupy, najbardziej wyrobiony związkowo. Urodzony w Jugosławii, od 41 lat jest w Ameryce. Z zawodu magazynier, w Związku — jeden z najstarszych aktywistów i polityków Organizacji.

4) **Donald Brown**, z Coos Bay, z zawodu — technik dźwigowy, jest członkiem Komitetu Wykonawczego Partii Wallace'a.

Delegacja opuściła San Francisco 9 lipca i drogą powietrzną udała się przez New York do Paryża. Trasa wycieczki biegła dalej przez Marsylię, Genuę, Neapol, Rzym, Ateny, Sofię, Belgrad, Pragę do Warszawy. W planie nasi towarzysze z nad Pacyfiku mieli zwiedzenie Moskwy, do której odlecieli 18 sierpnia; dalej Helsinki, Sztokholm, Oslo, Kopenhaga, Amsterdam, Berlin, Bruksela i Londyn. Z Londynu wracają bezpośrednio do swego kraju.

Przedsięwzięte przez I.L.W.U. Studium Europejskie ma na celu uzyskanie prawdziwych informacji i przedstawienie we właściwym świetle położenia ekonomicznego i gospodarczego narodów europejskich, polityki ich rządów, roli związków zawodowych i zdobyczy socjalnych świata pracy. Uwaga delegacji zwrócona jest także na przeanalizowanie polityki Stanów Zjednoczonych, prowadzonej w krajach Europy, objętych planem Marshalla oraz ustosunkowanie się narodów do wprowadzonego już Planu.

Założeniem ich jest uzyskanie najbardziej prawdziwych i rzeczowych informacji, które zostaną po powrocie przedstawione szerokiej rzeszy członków I.L.W.U. i pozwola zrewidować dotychczasową linię postępowania Związku.

Ma to tym większe znaczenie, im częściej i mocniej jest podkreślane przez polityków i dziennikarzy, a nawet przez niektórych przywódców świata pracy, że takie sprawy, jak wysyłka złomu do Japonii, kiedy ta atakowała Chiny, lub sprawa krytykowania Planu Marshalla winno być pozostawione wyłącznie rządowi lub t. zw. specjalistom od spraw zagranicznych.

Jasną jest rzeczą, że w obserwacjach swych i zbieraniu informacji delegacji nie będą robić porównań pomiędzy stopą życiową robotnika Stanów Zjednoczonych i Europy, gdyż nie to jest ich celem. W pracach swych biorą jedynie pod uwagę siłę nabywczą za wykonaną pracę oraz jak się kształtuje poziom życiowy robotnika w Europie, t. zn., czy się podnosi, czy też ulega obniżeniu.

Nie będą także porównywać wyposażenia poszczególnych zakładów pracy w stosunku do takich samych zakładów w Ameryce gdyż zdają sobie sprawę z tego, dlaczego te porównania wypadłyby zawsze na korzyść niezniszczonej przez wojnę Ameryki. We wszystkich przeprowadzonych rozmowach interesował ich natomiast stosunek zwierzchników i właścicieli do pracowników, uprawnienia do występowania o podwyżkę płac, urządzenia socjalne i kultu-

ralne oraz wszystko to, co dotyczy bezpośrednio świata pracy.

W czasie swego 5-dniowego pobytu w Polsce delegaci zwiedzili Wybrzeże i Warszawę, zapoznając się z pracą i odbudową Ośrodków. Przez cały okres pobytu w Polsce mieli możliwość poznać dokładnie metody i ogrom zniszczeń, jakich dokonali w Polsce barbarzyńcy hitlerowskich Niemiec.

W rozmowach na temat wrażeń i obserwacji z dotychczasowej podróży po krajach Europy zachodniej i południowej delegaci stwierdzili zgodnie, że dopiero teraz zrozumieli, jak szkodliwą była działalność wielkiego kapitału, który pod rękę z faszyzmem i hitleryzmem doprowadził Europę do tego stanu zniszczenia, w jakim się znajduje. Uderzyła ich szczególnie nędza świata pracującego we Francji i Włoszech. Jest to tym dziwniejsze, że są to kraje znacznie mniej zniszczone w czasie ostatniej wojny. Poziom życia jest w nich znacznie niższy, niż w krajach demokracji ludowej (przy porównaniu tym mieli na myśli Polskę i Czechosłowację). Delegaci stwierdzili tu „dobrodziejstwo“ planu Marshalla, którym objęta jest m. in. Francja i Włochy.

W czasie pobytu w Paryżu byli z wizytą u Sekretarza Generalnego S. F. Z. Z. tow. Louis Saillant, rozmowa z którym wyjaśniła im szereg zagadnień odnośnie światowego ruchu zawodowego.

Na Wybrzeżu delegaci zwiedzili porty w Gdyni i Gdańsku, rozmawiali z robotnikami portowymi, z najciężej pracującymi trymerami oraz uczestniczyli w zebraniu Spółdzielni Robotniczej „Portowiec“, któremu przewodniczył min. Rapacki.

W podziw zostali wprowadzeni, oglądając stolówki, poczekalnie, łaznie — przeznaczone dla robotników portowych. Zwrócili szczególną uwagę na wprowadzone w naszych portach udoskonalenia techniczne, które umożliwiają wykonanie największego ładunku i wyładunku węgla przy najmniejszym wysiłku fizycznym. Oświadczyli, że urządzeń tych nie ma w portach Ameryki na Zachodnim Wybrzeżu.

Wszystko to co oglądali na naszym Wybrzeżu, interesując się przede wszystkim życiem robotnika portowego, jego odpoczynkiem, prawami do urlopu i nową dla nich i zupełnie nieznaną organizacją czasów pracowniczych, przekonało ich, że każde posunięcie naszego Rządu zmierzające tylko i wyłącznie do polepszenia bytu człowieka pracy i wskazuje na wielką o niego troskę. Dali temu niejednokrotnie wyraz w rozmowach z przedstawicielami polskiego ruchu zawodowego.

W przeszło 3-godzinnej rozmowie z tow. Witaszewskim, Przewodniczącym K. C. Z. Z., goście zapoznali się dokładnie z osiągnięciami naszego Planu Trzyletniego, porównując w cyfrach nasz start do wykonania tego Planu (rok 1946) z obecnym stanem produkcji.

Nasi goście żywo interesowali się najnowszą dla nich formą współzawodnictwa pracy, które — jak się wyrażili — w żadnym wypadku nie może być porównywane z prowadzeniem wzmożonej wydajności w ustroju kapitalistycznym gdzie przez nadmierną wydajność eliminuje się konkurentów, godząc tym samym w interes świata pracy, podczas, gdy współzawodnictwo daje podniesienie stopy życiowej i sprawiedliwy podział dochodów społecznych w stosunku do wkładów pracy.

Jeden dzień pobytu został poświęcony na zwiedzenie zabytków kultury polskiej, częściowo zachowanych, bądź będących w odbudowie. Podziwiając jednocześnie tempo dźwigającej się z ruin Warszawy, delegaci zauważyli, że obok zabezpieczenia zabytków, które świadczą o kulturze Narodu, jednocześnie Polska daje wkład w ogólne dzieło odbudowy, zniszczonej Europy, nadając tak silne tempo odbudowie swej Stolicy, co kosztuje całe społeczeństwo niemało wyrzeczeń i trudu.

Wspomnieć należy o ogromnym wrażeniu, jakie wywarła na przedstawicielach I.L.W.U. zniszczona w sposób barbarzyński Warszawa. Trudno im było znaleźć słowa na wyrażenie swego oburzenia na hitlerowców. To co zobaczyli, przeszło wszystkie oczekiwania.

W szeregu rozmów zapoznali się dokładnie ze strukturą organizacyjną Komisji Centralnej Zw. Zaw. i ruchu zawodowego w Polsce, która nie znalazła u nich żadnego słowa krytyki, lecz zdobyła pełne uznanie. Oświadczyli m. in., że u nich, niestety, w Ameryce, z uwagi na pewną słabość organizacyjną, jak i elementy sprzedajne, których nie brak w ruchu zawodowym, na najbliższym etapie nie mogą nawet marzyć, aby dojść do stanu naszej organizacji ruchu zawodowego.

Sądząc z wypowiedzi i zainteresowania, jakie okazywali na każdym kroku, możemy śmiało powiedzieć, że ogólne wrażenie, odniesione w Polsce, było bardzo dodatnie. W pożegnalnym przemówieniu Julian Napuunoo, zabierając głos w imieniu całej delegacji, stwierdził, że nic nas nie dzieli natomiast wszystko nas łączy. Teraz stało się dla nich jasne pokojowe dążenie Polski i konieczność utrzymania dotychczasowych granic, gdyż do całkowitego dźwignięcia się z ruin i zapewnienia dobrobytu całemu narodowi w naszym systemie gospodarczym i politycznym potrzebny nam jest tylko spokój, oparty na świadomości i solidarności klasy robotniczej całego świata i na mocnej centralizacji ruchu robotniczego, skupionego w Światowej Federacji Związków Zawodowych.

W dniu 18 sierpnia b. r. na lotnisku na Okęciu, po wymianie całego szeregu serdeczności, pożegnaliśmy przedstawicieli I.L.W.U., którzy odlecieli do Moskwy, aby poznać osiągnięcia państwa socjalistycznego i rolę ruchu zawodowego.

CZESŁAW ORYŃSKI



Delegaci I.L.W.U. wraz z przedstawicielami ZZT przed siedzibą Zarządu Głównego ZZT w Warszawie.

WYRAZY SERDECZNOŚCI, PRZYJAŹNI I PODZIWU OD DELEGACJI I.L.W.U.

W dniu 26 sierpnia 1948 r. przyszedł list na ręce Przewodniczącego Zarządu Głównego Z.Z.T. tow. Oryńskiego od delegacji I.L.W.U., która zatrzymała się kolejno w Moskwie.

Dla podzielenia się z czytelnikami wrażeniami delegatów ILWU z pięciodniowego pobytu w Polsce, podajemy tłumaczenie tego listu:

Hotel Savoy, Moskwa 23.8.1948 r.

Drodzy Przyjaciele i Towarzysze!

Zasłaliśmy Wam pozdrowienia od delegacji I.L.W.U. w San Francisco, California C.I.O.

Korzystając z okazji, przesyłamy Waszej organizacji, licznym Towarzyszom, których poznaliśmy w Polsce, wyrazy naszej głębokiej wdzięczności za gościnność i uprzejmość i braterstwo, jakie nam zostało okazane.

Jest to dla nas wielką demonstracją międzynarodowej solidarności klasy pracującej.

Nasza wizyta zawiązała ściślejsze więzy między robotnikami polskimi, a członkami naszego Związku, jak i z siłami postępowymi naszego Kraju.

Podziwialiśmy pracę nad odbudową w Warszawie, Gdyni i innych miastach. Wasi robotnicy i Wasz Rząd nakazują wzbudzać dla siebie uszanowanie i podziw wszystkich narodów na ziemi za dokonanie tak wielkich osiągnięć w tak krótkim czasie.

Jesteśmy pod wielkim wrażeniem rozbudowanego systemu Waszych zdobyczy socjalnych dla klasy pracującej i demokratycznej struktury Waszych Związków Zawodowych.

Nie zapomnimy nigdy pożegnalnego spotkania przed odjazdem z Warszawy.

Nasze najlepsze życzenia dla przyszłego rozwoju i dobrobytu Rzeczypospolitej Polskiej.

Z braterskim pozdrowieniem
za I.L.W.U.

(—) Herman Stuyvelaar
(—) Julian Napuonoa
(—) Jovan Zuber
(—) Donald Brown

P. S. Bardzo interesującą była wizyta w Moskwie. Dziś w nocy udajemy się do Leningradu.

R ó ż n e

Z PRAC ORGANIZACYJNYCH ZZT.

Sierpień b.r. był pod znakiem zebrań, połączonych z wyborami do Okręgów, Oddziałów i Sekcji, według nowej struktury organizacyjnej ZZT. Ogółem odbyło się 17 zebrań:

8.VIII. — komasacja Oddziałów ZZT w Gdyni. Zebranie obsłużyli z ramienia Zarządu Głównego tow. Wiceprzew. Siedlecki i Kier. Organizacyjny mgr. Szmidt.

7.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Pile. Obsłużył tow. Klemm z Zarządu Okręgu w Poznaniu.

7.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Koszalinie.

8.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Słupsku.

9.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Uście.

15.VIII. — Komasacja Oddziałów ZZT w Koninie (z ramienia Zarządu Głównego obsłużył zebranie tow. Sekr. Gen. R. Gajzler).

15.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Turku.

15.VIII. — Wybory Zarządu Sekcji Automobilistów ZZT w Szczecinie, z ramienia Zarz. Gł. przeprowadził tow. Wiceprzew. Włodarczyk.

22.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Lesznie (z Zarządu Głównego delegowany tow. Góralski-Skarbnik).

22.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Ostrowiu Wielkopolskim, obsłużył Z-ca Kier. Organiz. tow. Saar.

22.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Kołobrzegu, obsłużył zebranie Sekretarz Gen. tow. Gajzler.

28.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Olsztynie. Przeprowadził Przew. tow. Oryński.

29.VIII. — Wybory Zarządu Okręgu w Olsztynie — obsłużył tow. Oryński.

29.VIII. — Wybory Zarządu Sekcji Automob. w Poznaniu.

29.VIII. — Wybory Zarządu Oddziału ZZT w Gorzowie n/Wartą — z ramienia Zarządu Głównego tow. Gajzler.

29.VIII. — Wybory Zarządu Sekcji Automobilistów ZZT w Krakowie, przeprowadził Kier. Organizacyjny mgr. Szmidt.

29.VIII. — Wybory Zarządu Sekcji Spedycji w Krakowie — obsłużył tow. Szmidt.

SZKOLENIE FREZERÓW W PRZEMYSŁE METALOWYM

W Ośrodku Szkolenia Zawodowego w Katowicach zorganizowany został kurs zbiorczy przysposobienia przemysłowego dla frezerów. Czas trwania kursu wynosi 12 tygodni. Wykłady odbywają się w salach Ośrodka pod kierunkiem specjalistów przemysłu metalowego. Zajęcia praktyczne, na które położony jest szczególny nacisk obejmują prace na różnych typach maszyn przy zastosowaniu przyrządów do produkcji seryjnej i masowej. (bisz)

Warszawa — serce Polski — musi być szybko odbudowana

ONZ BADA ZAGADNIENIA RUCHU DROGOWEGO

Sprawy ruchu drogowego, a szczególnie ruchu samochodowego, są zagadnieniami, które z natury rzeczy istnieją we wszystkich państwach. Oczywiście jest rzeczą, że w tych krajach, gdzie rozwój motoryzacji transportu drogowego jest dalej posunięty, a więc gdzie po drogach krąży większa ilość samochodów i motocykli, tam sprawy te nabierają większego znaczenia zarówno dlatego, że bezpośrednio dotyczą większego ilościowo grona obywateli, jak i dlatego, że wywierają daleko większy wpływ na życie kraju, głównie na życie gospodarcze.

Ponieważ rozwój automobilizmu od pierwszej wojny światowej następował bardzo szybko i obecnie samochód pracuje już wszędzie tam, gdzie dotarła nowoczesna cywilizacja — przeto wszystkie sprawy związane z ruchem samochodowym są przedmiotem nie tylko badań grona fachowców, lecz również stanowią źródło zainteresowania licznych rzesz obywateli, a wreszcie przysparzają poważne troski władzom odpowiedzialnym za porządek, bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego.

To też nie dziwnego, że sprawami tymi od dawna zajmowała się Liga Narodów, istniejąca w okresie międzywojennym i że w ramach tej organizacji międzynarodowej oddawna były one na porządku dziennym obrad Komisji Komunikacji i Tranzytu.

Drugi zamach imperializmu niemieckiego na wolność i niepodległość narodów Europy zniszczył wilsonowską Ligę Narodów, lecz prace nad międzynarodowym uregulowaniem spraw ruchu drogowo-samochodowego uległy jedynie zawieszeniu na okres prawie dziesięciu lat. Powstała nowa organizacja międzynarodowa pod nazwą Organizacja Narodów Zjednoczonych, która podjęła w roku bieżącym na nowo prace nad tymi palącymi we wszystkich krajach zagadnieniami.

**

W ramach Rady Ekonomicznej i Społecznej Organizacji Narodów Zjednoczonych został powołany Podkomitet Przewozów Drogowych (wchodzący w skład Komitetu Przewozów Wewnętrznych). Podkomitet ten rozpoczął w roku bieżącym swą działalność, tworząc kilka t. zw. Grup Prac, z których najważniejsze są cztery: Robót Drogowych, Ruchu Drogowego, Formalności Celnych i Prawniczej.

Grupa Pracy Robót Drogowych zajęła się głównie sprawami z zakresu techniki drogowej oraz opracowaniem drogowych szlaków o charakterze międzynarodowym. Grupa Formalności Celnych przystąpiła przede wszystkim do prac, mających na celu opracowanie nowej konwencji celnej, dotyczącej ruchu samochodowego, która ma zastąpić dotychczasową z r. 1927.

Grupa Prawnicza zajęła się na razie zagadnieniem przymusowego ubezpieczania pojazdów mechanicznych we wszystkich państwach.

Wreszcie — na pierwszym posiedzeniu Podkomitetu Przewozów Drogowych w dniu 17 marca r. b. została utworzona Grupa Pracy Ruchu Drogowego. Przedmiotem pracy tej Grupy są zagadnienia związane z ruchem drogowym, które zostały podzielone na bardziej i mniej pilne. Do spraw bardziej pilnych, jakie mają być rozpatrzone w pierwszej kolejności, zaliczono: warunki techniczne, jakim mają odpowiadać pojazdy mechaniczne, dokumenty i sposób oznaczania pojazdów mechanicznych oraz sprawy pozwoleń na prowadzenie tych pojazdów. Jako sprawy do rozważenia w drugiej kolejności uznano zagadnienie sygnalizacji drogowej oraz przepisy o ruchu drogowym.

Ponieważ prace te, prowadzone na forum międzynarodowym, zbiegły się z pracami, podjętymi w Polsce przez Główną Komisję Techniczną Automobilklubu Polski — wydaje się celowym bliższe ich omówienie.

Grupa Pracy Ruchu Drogowego odbyła swe pierwsze posiedzenie w Genewie w dniach 8 — 12 czerwca r. b. przy udziale przedstawicieli 14 państw (m. in. Czechosłowacji) oraz 5 organizacji międzynarodowych (Międzynarodowy Związek Turystyczny, Międzynarodowe Stowarzyszenie Samochodowe, Stałe Biuro Międzynarodowe Konstruktorów Samochodowych, Liga Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża i inne). Na przewodniczącego tej Grupy Pracy został wybrany p. André Rumpler — Dyrektor Dróg Kołowych we francuskim Ministerstwie Robót Publicznych i Transportów. Drugie z kolei posiedzenie zostało zwołane na dzień 10 września r. b.

Prace Grupy Ruchu Drogowego idą w kierunku zastąpienia nową umową istniejących dotychczas umów międzynarodowych, a mianowicie:

1) konwencji międzynarodowej dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1924 r., ratyfikowanej przez Polskę zgodnie z ustawą z dnia 23 marca 1929 r. (Dz. U. R. Pr 25/1929 r. poz. 257) i ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr 21 z r. 1930, poz. 177;

2) konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu drogowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1924 r., ratyfikowanej zgodnie z ustawą z dnia 23 marca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 25/1929 r. poz. 258) i ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr 21 z r. 1930 poz. 179;

oraz 3) konwencji o ujednolicieniu znaków drogowych, podpisanej w Genewie dnia 30 marca 1931 r. i ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr 87, poz. 793.

Obydwie wyżej wymienione umowy o ruchu (drogowa i samochodowa), jak to stwierdza

sprawozdanie Komisji Przewozów i Komunikacji „już przed wojną uważane były za przestarzałe i ich rewizja była w stadium badania ze strony organizacji dla komunikacji i tranzytu przy Lidze Narodów, kiedy nastąpiła wojna”.

Dodać trzeba, że w ciągu ostatniej wojny państwa amerykańskie zawarły w r. 1943 w Waszyngtonie odrębny układ w sprawach międzynarodowego ruchu samochodowego pod nazwą „konwencji o przepisach międzyamerykańskiego ruchu samochodowego”. Dlatego to Komisja Przewozów i Komunikacji O.N.Z. zaleciła opracowanie „nowej ogólnoświatowej konwencji o wewnętrznym transporcie drogowym i samochodowym”.

Jako zapoczątkowanie prac nad nową konwencją o ruchu został do wszystkich państw rozesyłany kwestionariusz, mający na celu ustalenie stanu faktycznego, istniejącego w zakresie ruchu drogowego w poszczególnych państwach. Kwestionariusz zawiera ogółem 81 pytań dotyczących: a) obowiązujących przepisów o ruchu drogowym; b) sygnalizacji drogowej; c) pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych; d) rejestracji pojazdów mechanicznych.

Ponadto do Grupy Ruchu Drogowego wpłynęły projekty konwencji międzynarodowej o ruchu samochodowym, a mianowicie I-szy — opracowany łącznie przez Międzynarodowe Zrzeszenie Turystyczne (AIT) i Międzynarodowy Związek Samochodowy (FIA), nadesłany został w dniu 4 maja rb. Projekt ten, zawierający 26 artykułów zasadniczych, które mają zastąpić odpowiednie artykuły umowy z 24 kwietnia 1926 r., jest ciekawy przez to, że wprowadza określenie pojęcia „drogi” oraz „kierowcy” („powożącego”), wzięte z umowy waszyngtońskiej z r. 1943, jak również ustala warunki techniczne, jakim powinien odpowiadać pojazd mechaniczny, jeżeli ma być dopuszczony do ruchu międzynarodowego.

Warunki te określają maksymalną szerokość pojazdu (2.60 m.), wysokość (3.80 m), długość pojedynczego pojazdu (12 m), długość pociągu drogowego (24 m), ciężar ogólny pojazdu dwuosiowego (19 ton m) ciężar ogólny pojazdu trzy lub więcej-osowego (26 ton m), ciężar ogólny pociągu drogowego (45 ton m), wreszcie obciążenie najwyższe osi (13 ton m).

Drugim projektem, jaki został złożony Grupie Ruchu Drogowego jest nadesłany dn. 11 sierpnia r. b. projekt opracowany przez delegację francuską. Projekt ten, zawierający 24 artykuły, tym jest interesujący, że zawiera nie tylko postanowienia dotyczące międzynarodowego ruchu samochodowego, lecz również przepisy obejmujące wszystkie rodzaje ruchu (samochodowy, konny, rowerowy, pieszy itp.).

Projekt składa się z trzech zasadniczych części: główne zasady ruchu drogowego, przepisy o sygnalizacji drogowej oraz postanowienia dotyczące specjalnie pojazdów mechanicznych. W ten sposób projekt, obejmując całokształt ruchu drogowego i zobowiązując państwa do wprowadzenia tych zasad na swoich obszarach, ma wszelkie cechy międzynarodowego kodeksu drogowego.

Projekt przewiduje m. in. ustalenie warunków technicznych, jakim mają odpowiadać wszelkie (a nie tylko mechaniczne) pojazdy, dopuszczone do ruchu, przy czym maksymalne ciężary pojazdu odpowiadają propozycjom zawartym w projekcie łącznym AIT/FIA, dopuszczalną zaś szerokość określa się na 2.50 m, długość zaś zespołu pojazdu z przyczepkami (np. pociągu drogowego) — na 22 m.

Jak widać z powyższego pobieżnego przeglądu prac, dokonywanych w Genewskim Pałacu Narodów nad międzynarodowym uregulowaniem zagadnień ruchu drogowego, prace te, zapoczątkowane na wiosnę r. b., prowadzone są w dużej skali tak co do ilości kwestii, które są przedmiotem badań, jak i co do kręgu państw, które w nich uczestniczą. Polska w tych pracach wzięła dotychczas bardzo mały udział. Obecnie dopiero — jak nam wiadomo — przystąpiono do opracowywania zagadnień dla Podkomitetu Przewozów Drogowych.

O dalszych pracach nad sprawami ruchu drogowego w skali międzynarodowej będziemy informować naszych Czytelników.

E. Ol.

PODKOMITET MOTORYZACYJNY PRZY KOM. EKONOMICZNYM RADY MINISTRÓW

W końcu ub. m. uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów utworzony został Podkomitet Motoryzacyjny przy KERM. W głównych zarysach do zadań Podkomitetu Motoryzacyjnego należą odąd: ustalanie wytycznych planowania w sprawach związanych z problemem motoryzacyjnym, czuwanie nad wykonaniem odnośnych planów, zatwierdzanie wytycznych opracowanych przez CUP w odniesieniu do planów inwestycyjnych, produkcyjnych, komunikacyjnych, importowych oraz innych planów dotyczących motoryzacji kraju, obejmując tym sposobem zarówno dziedzinę pojazdów mechanicznych, jak i materiałów pędnych. Poza tym do zadań Podkomitetu Motoryzacyjnego należy przygotowanie wniosków w zasadniczych sprawach motoryzacyjnych na KERM.

W skład Podkomitetu Motoryzacyjnego wejdą delegaci zainteresowanych ministerstw oraz delegat CUP. Przewodniczącym wyznaczy ob. Minister O. N.

W konsekwencji utworzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego automatycznie przestaje działać istniejąca dotąd Komisja Motoryzacyjna przy CUP. Opracowanie planu motoryzacyjnego, mającego wejść na Podkomitet Motoryzacyjny, należy do zadań CUP.

(Sm.).

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

NA SKRZYŻOWANIU ULIC I... WŁASNYCH KONCEPCJI

Na łamach „Motoryzacji” toczy się dyskusja na temat zmiany obecnie obowiązujących przepisów drogowych. Dyskusję otworzył jeden z poważniejszych znawców w tej dziedzinie — inż. J. Podhorski (Nr. 5 (9) Motoryzacji z maja 1947 r.). W dalszych wypowiedziach na ten temat odezwało się kilka głosów — odezwałem się i ja, pomieszczając w Nr. 6 „Motoryzacji” (czerwiec 1948 r.) moje uwagi na ewentualną zmianę przepisów, a przede wszystkim sprawę pierwszeństwa na skrzyżowaniu ulic.

W odpowiedzi otrzymałem w Nr. 8 „Motoryzacji” replikę inż. Podhorskiego z której wynika, że owe pierwszeństwa stanowią „piętę Achillesa” mojego Szanownego oponenta.

W myśl słusznej zasady: — „audiatur et altera pars” (wysłuchajcie i strony przeciwnej) — nie mogę tej repliki zostawić bez odpowiedzi, uważam bowiem, że sprawa bezpieczeństwa na naszych drogach jest warta przysłowiowej „świeczki”, tymbardziej iż z głosów dyskutantów — Komisa Techniczna będzie mogła wynieść jakiś konkretny wniosek.

Zainteresowanych w tej sprawie odsyłam do Nr. 5 (9) 1947 r. oraz do Nr. 6 i 8 bież. roku „Motoryzacji” z zamieszczonymi na ten temat artykułami, które pozwolą zorientować się oraz ocenić całokształt wypowiedzianych tam poglądów.

Mój Sz. oponent jest za wprowadzeniem tych — jak ja je nazywam obrzydliwych „vor-fahrtrów” uiemieckich — ja zaś stoję na bieżąco odmiennym stanowisku, a mianowicie — opracowania polskich przepisów, dostosowanych do naszego ruchu i naszych potrzeb życiowych. Uważam dalej, że nie wszystko co zagraniczne jest genialne i że my Polacy możemy i potrafimy tworzyć własne koncepcje, dostosowane do własnych potrzeb.

W Nr. 6 „Motoryzacji” pisałem, że dziedzina bezpieczeństwa ruchu nie jest mi obcą: przez 30 bowiem lat miałem z nią styczność, biorąc udział w różnych na ten temat komisjach, a od 25 lat „przegryzałem” również przepisy drogowe, które — przyznam słuszność inż. Podhorskiemu — wymagają „trochę” przepracowania. Albowiem „to, co zostało napisane przez zmarłych musi być skreślone przez żywych...”

Zasada słuszna. Niekiedy jednak z tych starych „papyrusów” musimy korzystać, niczem z życiodajnego źródła i nie wszystko możemy naraz przekreślić. W tym wypadku bronie tylko polskiego przepisu przed ostrzem pióra, usiłując go przekreślić w nim nasze dotychczas stosowane pierwszeństwa na skrzyżowaniu ulic, proponując jedynie małą poprawkę odnośnie trolleybusów.

Przedewszystkim jednak muszę stwierdzić,

że nie zachowałem „incognita” w artykule dyskusyjnym, zamieszczonym w Nr. 6 „Motoryzacji”, bowiem, oprócz skrótu mojego imienia i nazwiska, na stronie tytułowej — w spisie „stoi” wyraźnie wydrukowane moje nazwisko.

Przez wiele długich lat udawało mi się „jakoś” podpisywać moje przeróżne elaboraty tylko skrótem, rzadko pełnym nazwiskiem, w myśl zasady, że najlepszym podpisem jest... słuszność wygłaszanych poglądów. Zdarzało mi się zwalczać niekiedy sofizmatyczne dowodzenia. Nie zarzucałem jednak przeciwnikowi „demagogii” lecz wykazywałem błędy i omyłki — słowem przestrzegałem pewnie znanej nam cnoty towarzyskiej, której nazwy wymieniać tu nie będę. Dlatego też nie ośmielałem się odpowiadać tą samą monetą, lecz starać się będę dalej krzyżować szpady na platformie rzeczowej.

Niedobrze jest jednak, jeśli ktoś mylnie interpretuje cudzą myśl. Naprzykład oponent mój wyciął mi taką epistolę: „...ob. K. Sz. zdradza nieznaną mi przysięgę, które krytykuje (mowa o przepisach niemieckich), twierdząc, iż przepisy te dzieliły pojazdy na wózki, pojazdy konne i motorowe. Stwierdzam że nie odpowiada to prawdzie...”

Naturalnie! Przy takiej interpretacji, nie może odpowiadać prawdzie. Samo się przez się rozumie, że to są 2 grupy: **pojazdy motorowe i niemotorowe**. Nie można zatem strzelać do przeciwnika tego rodzaju zarzutem, imputując mu to, czego on nie miał na myśli. Zresztą przytoczę tu dosłowne brzmienie owych sławetnych niemieckich przepisów, odnośnie t. zw. „Benutzerów i Verkehrsteilnehmern (użytkowników i biorących udział w ruchu), — „Kraftwagen, Schienenbahnen, Pferdefuhrwerke, Radfahrer, Handwagen (pojazdy mechaniczne, tramwaje, pojazdy konne, rowerzyści, wózki ręczne). I dalej — § 13 St VO „...es hat also an Kreuzungen und Einmündungen das Pferdefuhrwerke oder Radfahrer, der die Fahrbahn der Hauptstrasse benutzt, die Vorfahrt gegenüber dem Kraftfahrzeug, auch wenn es von rechts kommt” (tłom.: „pojazdy konne albo rowerzyści posuwający się po drogach głównych, posiadają na skrzyżowaniach i na wjazdach pierwszeństwo przejazdu w stosunku do pojazdu motorowego, nawet jeśli ten nadjeżdża z prawej strony”). Interpretując w identyczny sposób (podobnie jak to robi mój oponent) powyższe zdanie, wkroczylibyśmy w dyskusji w taki metafizyczny gąszcz, z którego trudno byłoby wydostać. Wyszczególnienie pojazdów niemotorowych wcale nie oznacza podziału ich na mniej lub więcej uprzywilejowane bo to jest **jedna jedyna grupa**. Jasne, jak słońce!

Z przytoczonego zdania widać, że jednak nie-

mieckie przepisy dają w pewnych wypadkach tym niemotorowym pojazdom pierwszeństwo na skrzyżowaniu, mimo, iż z prawej strony nadjeżdża pojazd motorowy.

Mój Sz. oponent twierdzi, że przepisy niemieckie, które wprowadziły u siebie inne państwa są tak jasne i dostępne dla każdej umysłowości, iż dosłownie w ciągu godziny mogą być zrozumiałe i przyswojone. Ale o kilka wierszy dalej pisze tak: — „zgadzam się, że są one **nieco bardziej (!) skomplikowane od dotychczas u nas obowiązujących**“.

— A więc — „jasne“ czy jednak tylko — „**nieco bardziej skomplikowane**“? Dostępne do przyswojenia w ciągu godziny dla każdej umysłowości, czy.. niebardzo? Myślę, że raczej to ostatnie — **niebardzo!** I czy wprowadzenie tych przepisów przez kilka państw ma już stanowić dla nas korzystny precedens, uzdrawiający nasze przepisy i uporządkowanie ruchu drogowego? Bo zastosowano te przepisy w Austrii, Czechosłowacji i jeszcze gdzieś tam zagranicą. To nie argument!

A teraz następny pocisk mego przeciwnika: „Ob. K. Sz. stwierdza, że przepisy te spowodowały fatalne skutki, przejawiające się w „wymuszaniu“ pierwszeństwa przejazdu. To już lekka demagogja“(!).

W odpowiedzi na to, zacytuję słowa tegoż autora, który w zesz. 5 (9) „Motoryzacji“ na str. 347 pisze:

— „**przeto bez przesady 90% kierowców z okresu okupacji, przyswoiwszy już sobie przez 6 lat inne zasady, nadal zasady te w praktyce stosuje**“.

Otóż to — właśnie! Jeżeli zatem **90% kierowców z okresu okupacji, stosuje przepisy nadal**, a inni kierowcy stosują przepisy polskie, to pytam — czy to jest „galimatias“, czy nie? Stwierdzam, że to jest nie tylko „galimatias“, ale **wielce niebezpieczna anarchia** i z tego trzeba co rychlej wybrnąć.

Sz. autor twierdzi dalej, że zanim motoryzacja osiągnie u nas taki rozwój, iż konie staną się szczątkowym zabytkiem, upłynie jeszcze dużo wody w Wiśle. A gdy to nastąpi, to wydaje mi się że wtedy właśnie(!) będzie **odpowiedni czas**, aby się zastanowić, czy **by nie uprzywilejować** na skrzyżowaniach tych ostatnich Mohikanów, przez prosty sentyment“.

Spóźniony to będzie sentyment, a pozatem przepisów bezpieczeństwa nie buduje się na lezce sentymentu. Jeżeli za chodzi o tę „**wodę w Wiśle**“, to znówu przypominę artykuł mego oponenta z tegoż Nr. 5 (9), w którym autor pisze tak: „...Polska już w krótkim czasie, jeżeli nie dorówna to przynajmniej przybliży się z ilościowym stanem pojazdów mechanicznych do reszty Europy, a trakcja konna, przynajmniej w miastach stanie się takim samym unikatem, jakim jest w innych miastach świata“.

Jak tu pogodzić te dwie wypowiedzi, z których w pierwszej mówi się o niezadługim „uni-

kacie“ trakcji konnej, a w rok potem... że dużo wody w Wiśle upłynie, zanim to nastąpi.

W artykule moim (Nr 6) napisałem: — „Osobiście jestem za pozostawieniem dotychczasowego polskiego przepisu. Krótko i jasno: pojazd nadjeżdżający z prawej strony. **Wyjątek stanowi ulica, na której ustawiony jest trójkąt, zwrócony wierzchołkiem ku ziemi. Drugi wyjątek — to tramwaj i trolleybus**“.

Natomiast oponent mój pisze, jakoby twierdził, że wyjątek stanowią ulice główne(!). Nie ma więc w moim zdaniu mowy o ulicy głównej. No, — ale w zapale dyskusyjnym — rozumiem — taką omyłkę można popełnić! Mówiąc o wyjątkach proponowałem taki wyjątek nie tylko dla tramwaju, ale również dla trolleybusów, które Polska obecnie posiada. I trzeba im to pierwszeństwo „dopisać“, nie tylko dlatego, że źródło siły napędowej dla nich płynie z przewodów wysokiego napięcia, podobnie jak dla tramwajów, ale również choćby dlatego, że po odebraniu im przywileju pierwszeństwa na skrzyżowaniach, może zaistnieć taka sytuacja, że na każdym rogu ulicy tramwaj i trolleybus będzie się musiał zatrzymać, aby przepuścić pojazd, nadjeżdżający z prawej strony (skasować wówczas przystanki). Wiemy, jakiego to przykrego „kiwania“ doznają pasażerowie naładowanego tramwaju lub trolleybusu przy nieprzewidzianym zatrzymaniu się. Autor pisze, że tramwaj jest przestarzałym środkiem lokomocji i w niedługiej przyszłości zniknie z ulic miast.

Na to ja odpowiem, że jeszcze dużo wody w Wiśle upłynie a dobitnym tego wyrazem jest choćby układanie nowych torów (Kraków), no i na Marszałkowskiej w Warszawie też się tylko przebudowuje“ i wkłada moc pieniędzy w uruchomienie tego „przestarzałego“ środka.

Jako przeciwstawienie mego przykładu zjechania się na skrzyżowaniu ulic szeregu pojazdów, autor zademonstrował swój przykład (str. 232 ad 6) z olbrzymim ogonem pojazdów konnych z prawej strony i nie mniej wielkim ogonem pojazdów mechanicznych — z lewej. Przykład ten zresztą wyjaśnił sam autor o kilka wierszy dalej, mówiąc o „przemysłnych ludziskach“ którzy takie zakorkowania potrafią rozwiązać.

Ale oto kilka pytań, które same za siebie mówią:

1. Czy pojazdy motorowe zawsze znajdują się w takiej sytuacji, że mają pojazdy niemotorowe z prawej?

2. Czy istotnie na ulicach spotykamy takie kolumny wozów konnych, dorożek itp. zajeżdżających właśnie ze strony uprzywilejowanej dla nich pod względem pierwszeństwa?

3. Czy tymi samymi ulicami nie jedzą pojazdy motorowe?

4. Jeżeli tak — to co z nimi zrobić, gdy zatrzymają się za taką kolumną pojazdów niemotorowych, a zwłaszcza na ulicach wąskich?

5. Czy, wobec wzrostu ilości pojazdów motorowych, nie może zaistnieć taka sytuacja, że przez skrzyżowanie będą przemykały tylko samochody, a ci „Mohikanie“ oczekiwać będą... na opracowanie sentymentalnych przepisów?

Zalecane przepisy niemieckie przewidywały różne sytuacje na skrzyżowaniach. Niemieckie wydawnictwo p.t. „Pierwszeństwo“ zawiera 42 tablice z pytaniami oraz 42 rysunki z przykładami ruchu na skrzyżowaniach, przykładami wziętymi z praktyki — opracowane na podstawie § 13 przytaczanych przepisów niemieckich!

Niezła kolekcja — co? „Tylko“ — 42 przypadki. To też namiętnie się ich szwabi uczyli. W każdym niemieckim podręczniku samochodowym widniały krzyczące anonsy: — „Człowieku uważaj!“ Dla ułatwienia wkuwania tych przepisów o pierwszeństwie wypuścili dwa wydania — duże i małe wydanie, t.zw. „Zwierciadło ruchu dla wszystkich“, dodając: „w ogóle dla każdej rodziny!“ Wyświetlali nawet filmy. Jeden z polskich kierowców po wyjściu z takiej filmowej lekcji, dosadnie określił: „od tych ich przepisów można dostać końskiego tyfusu...“ Rzeczywiście — można!

Płonną jest również obawa autora odnośnie § 56, ust. (1), w którym przewidziane jest wydawanie odmiennych przepisów miejscowych na skrzyżowaniach. Przepis ten — moim zdaniem — nie powinien budzić zastrzeżeń prawnych, albowiem przepisy te mogą dotyczyć wyjątkowych wypadków, kiedy naprz. ulica, łącząca się z ulicą główną, ma zjazd ze spadku i wtedy władze miejscowe dają tej ulicy pierwszeństwo wjazdu na ulicę główną, zaopatrując tę ostatnią w znak ostrzegawczy (trójkąt). Tego rodzaju przypadki spotykamy w różnych miastach.

Jeżeli zaś miejscowy dygnitarz, odbierając danej ulicy pierwszeństwo nie ustawi na niej znaku ostrzegawczego — to na to jest jedna rada: wyświdrować mu dziurę w brzuchu i wrzucić do wody. I to razem z jego „zarządzeniem miejscowym“.

Zasada bezpieczeństwa ruchu musi być niewzruszona, a kto zasadę tę narusza w sposób karygodny nie może mieć władzy do wydawania „przepisów miejscowych“.

Mimo to skłaniając się do zastrzeżenia inż. Podhorskiego, uważam za konieczne uzupełnienie tego przepisu, aby nie mógł on być interpretowany inaczej.

Odnosnie pozostałych zastrzeżeń, wymienionych w Nr 5 (9) — podpisuje się pod nimi oburącz, jako zastrzeżeniami słusznymi i rzeczowymi.

„Z całą mocą“ — słowa, które w „subtelny“ sposób wyszydził mój miły oponent... za pomocą cudzysłowu.

A jednak — odnośnie tego pierwszeństwa będę dalej obstawać przy swoim i dążyć do przekreślenia zasad niemieckich, albowiem nikt mnie nie przekonał, że nie mam racji.

I myślę — i jestem pełen optymizmu — pełen nadziei, że jednak... znajdziemy wspólną drogę porozumienia, właśnie dla dobra bezpieczeństwa ruchu na naszych polskich drogach i stworzymy własne polskie przepisy.

Wcale nie czaruję mojego Szanownego oponenta... My, Polacy, w dyskusjach zapalamy się namiętnie, ale tam gdzie idzie o wspólne dobro — potrafimy zestrzelić się w jednym kierunku.

I w tym przekonaniu, podpisuję się nadal skromnie...

K. Sz.

Nowe wydawnictwa

GOSPODARKA OPAŁOWA NA KOLEJACH ŻELAZNYCH.

AUTOR — inż. Tytus Świeściakowski

WYDAWCA — Min. Komunikacji

Nakładem Wydawnictw Technicznych Min. Komunikacji w sierpniu r. b. ukazała się praca inż. Tytusa Świeściakowskiego p. t. „Gospodarka opałowa na Kolejach Żelaznych“.

Autor tej pracy, korzystając z materiałów zebranych z różnych źródeł: polskich, radzieckich, niemieckich oraz na podstawie osobistej długoletniej praktyki w dziedzinie gospodarki opałowej, daje wyczerpujące dane o procesie palenia, rodzajach paliwa oraz wyzyskaniu ciepła otrzymanego przy spalaniu.

Inż. Świeściakowski w książce swej przytacza wiele wartościowych i ciekawych wiadomości dla personelu wykonawczego i administracji liniowej oraz w dyrekcjach kolejowych.

BIULETYN TECHNICZNY

WYDAWCA — Polskie Tow. Techniczne we Francji.

Za pośrednictwem Naczelnej Organizacji Technicznej otrzymaliśmy Biuletyn Techniczny (Nr 2 — 1948) opracowany przez Polskie Tow. Techniczne we Francji (Paryż, 23. ul. Taitbout). Biuletyn zawiera b. ciekawe prace inżynierów-polaków pracujących na terenie Francji: inż. J. Kopciowski — „Doświadczenia osiągnięte przy budowie Dworca Morskiego w Hawrze; inż. R. Konicki — „Racionalny dobór składników betonu“; inż. M. Ziłowodzki — „Niskie temperatury w zastosowaniu do obróbki termicznej narzędzi“; inż. A. Międzyński — „Ogrzewanie wysoką częstotliwością“; inż. W. Dostatni — „Francuskie ośrodki dokumentacji technicznej“; inż. A. Międzyński — „Udział przemysłów elektro i radiotechnicznego w wiosennych targach paryskich“.

Zwraca uwagę dział bibliograficzny, w którym omawia się po krótko najnowsze wydawnictwa francuskie z dziedziny techniki.

BIULETYN NR 1

WYDAWCA — Conference Technique Mondiale.

Biuletyn Światowej Konferencji Technicznej, wychodzący w Paryżu, wydany w języku francuskim i angielskim, zawiera sprawozdanie z Drugiego Międzynarodowego Kongresu Technicznego, omówienie programu UNESCO i stosunek CTM do tej organizacji kalendarz obrad i zjazdów technicznych o znaczeniu międzynarodowym, wreszcie przegląd francuskich fachowych wydawnictw technicznych.

WŁADYSŁAW WYGLĄDAŁA

„DZIWNE” WYPADKI SAMOCHODOWE

Jeżdżąc po dobrych drogach asfaltowych jesteśmy świadkami niezbyt częstych lecz zastanawiających wypadków samochodowych. Np. taki obrazek: droga prosta, a tu w pewnym miejscu z lewej strony szosy w rowie, na drzewie albo i za rowem, leży samochód. Jakaś niewidzialna siła — a trudno przypuszczać żeby to była siła odśrodkowa, skoro wszystko dzieje się na drodze prostej — zepchnęła samochód z jezdni. Prostu samochód stracił opór na boki, zniknęła w tajemniczy sposób siła przyczepności opon do jezdni, zniknęła siła, która umożliwia ruch pojazdu, siła — dzięki której opony nie ślizgają się po jezdni.

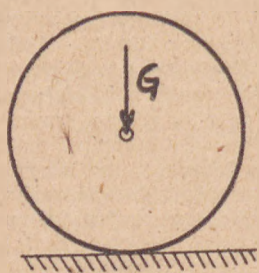
Oglądamy miejsce wypadku — nie ma ani wiatru bocznego, ale co to musiałby być za podmuch, żeby zepchnąć samochód z jezdni?

Jest natomiast jeden szczegół, który daje nam wiele do myślenia. Sucha naogół szosa jest na krótkim odcinku i to właśnie w miejscu wypadku zroszona przez deszcz. Samochód w tym miejscu chciał wyminąć inny samochód i to było przyczyną wypadku.

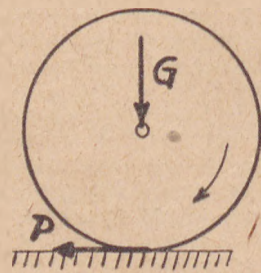
Ale dlaczego zniknęła siła przyczepności? Przecież jeśli zatrzymać samochód w tym miejscu, napewno nie zsunie się do rowu.

Nie znajdując argumentów we własnej wyobraźni zaczynamy szukać ich w literaturze, wchodzimy w zakres rozważań teoretycznych.

Zastanówmy się dlaczego koło ogumione, pojeżdżając po jezdni, po paru metrach, zatracając swój pęd — bo między kołem i jezdnią jest tarcie, a siła tego oporu, mierzona w kilogramach (rys. 1), wyraża się iloczynem z obciążenia



Rys. 1



Rys. 2

przypadającego na dane koło (G) przez współczynnik tarcia (f), a więc:

$$\text{opór} = G \times f$$

Wielkość współczynnika tarcia (f) wynosi 0,01 — 0,04, zależnie od rodzaju nawierzchni (0,01 dla lodu, 0,04 dla tłuczni).

Drugi temat, to koło otrzymujące napęd (rys. 2) n.p. tylne koło samochodu. Wiemy, że przy nadmiernym „dodaniu gazu” n.p. przy ruszaniu z miejsca, koła te zaczynają się ślizgać po jezdni, podobnie jak koła parowozu ślizgają się po szynach.

Tutaj mamy do czynienia już nie z oporem lecz z pożyteczną siłą przyczepności (adhezja), która umożliwia ruch samochodu. Siłę tę oblicza się podobnie jak siłę oporu, tylko zamiast współczynnika oporu toczenia (f) mamy współczynnik przyczepności (p), którego wielkość wynosi 0,1 — 0,7, a więc jest 10 razy większa. Na mokrej szosie asfaltowej wielkość tego współczynnika wynosi 0,3.

$$\text{Siła przyczepności} = G \times p$$

Współczynnik przyczepności nie jest stały, lecz maleje ze wzrostem szybkości oraz zależy od rodzaju nacięć na oponie. Przy gładkich zużytych oponach jest on bardzo mały. Na asfalt najlepiej nadają się opony z nacięciami na oponie w postaci drobnych płytek. Do jazdy w terenie potrzebne są głębokie nacięcia dające rysunek na protektorze t. zw. grubokawałkowy, a opony muszą być tak założone żeby pozostawiały pod sobą strzałkę do przodu.

Jaka może być największa wielkość siły pochodzącej od silnika (Ps), żeby koła nie miały jeszcze poślizgu? Siła ta wyraża się wzorem:

$$P_s = \frac{M_s}{0,5 D} \times z \times y$$

M_s — moment obrotowy silnika — siła na obwodzie koła zamachowego razy promień tego koła.

D — średnica zewnętrzna opony koła napędowego.

z — całkowita przekładnia między silnikiem i osią tylną t. j. szkrzynka biegów i dyferencjał.

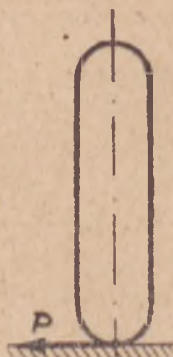
y — współczynnik sprawności mechanizmów przeniesienia siły między silnikiem i osią tylną:

$y = 0,93$ na biegu bezpośrednim,
 $y = 0,75 — 0,85$ na innych biegach.

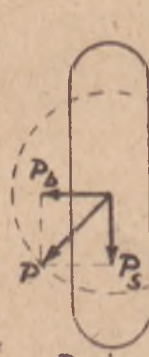
Ruch pojazdu jest możliwy tylko wtedy gdy siła P_s jest mniejsza od siły przyczepności, w przeciwnym razie koła ślizgają się.

Jaki to wszystko ma związek z wrażliwością pojazdu na poślizg boczny, o który nam chodzi?

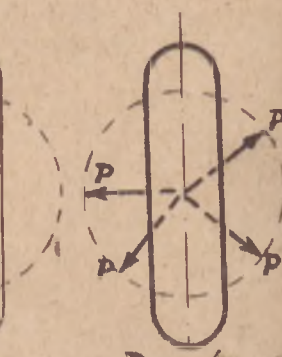
Otóż rozpatrzmy siłę przyczepności (P) w innej płaszczyźnie t. j. na płaszczyźnie jezdni (rys. 3). Jeśli koło stoi w miejscu, siła ta prawie jednakową wielkość (długość strzałki)



Rys. 3



Rys. 5



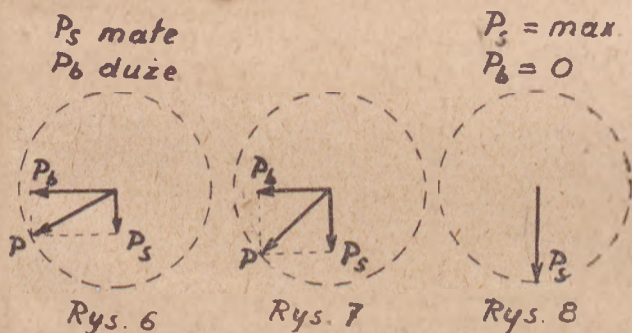
Rys. 4

oznacza wielkość tej siły (rys. 4) we wszystkich kierunkach t. j. również i na boki. Biorąc pod uwagę końce tych strzałek i wszelkie możliwe kierunki, jako obraz działania siły P będziemy mieli koło (rys. 4).

Wprowadzamy teraz do naszego zagadnienia siłę pochodzącą od silnika t. j. siłę P . Niech jej wielkość w danym momencie będzie wyrażona długością strzałki P_s (rys. 5), a wówczas rozkładając siłę P (według praw fizyki) na dwa kierunki prostopadłe, odpowiadające kierunkom działania poszukiwanym przez nas sił, otrzymujemy wielkość siły bocznej, wyrażonej w naszej skali długością strzałki P_b (rys. 5.)

Siła ta utrzymuje nam wóz w kierunku jazdy i stosownie do tego możemy jej nadać odpowiednią nazwę n. p. siła przyczepności bocznej, siła oporu bocznego, albo wreszcie siła prowadząca boczną. Nie chodzi zresztą o nazwę tylko o fakt, że siła ta zabezpiecza pojazd od poślizgu bocznego t. j. od zarzucania.

Zastanówmy się teraz jak zmienia się siła P_b w zależności od wielkości siły P_s pochodzącej od silnika, a to samo dotyczy się również i siły pochodzącej od hamowania.



Szereg szkiców wyżej (rys. 6, 7, 8) przedstawia nam, że w miarę wzrostu siły P_s siła P_b maleje, a gdy „dodamy gazu“ na tyle, że pojazd przekroczy nie tylko granicę ekonomicznej szybkości lecz i ekonomicznego zużycia paliwa t. j. gdy siła P_s osiągnie max., czyli koła prawie zaczynają się ślizgać, wtedy siła P_b jest równa zeru. Wtedy nie potrzeba wcale silnego wiatru, żeby wóz zaczął chodzić po szosie „krokiem pijanego“ — wystarczy do tego wymijanie dziur w jezdni.

Przy hamowaniu mamy zjawisko identyczne, a więc gdy siła hamowania równa jest sile przyczepności, to nie ma zupełnie siły bocznej i wóz zarzuca, co często można obserwować na oblodzonej jezdni.

Jak już zaznaczono współczynnik przyczepności (μ) nie jest wielkością stałą:

- 1) maleje przy dużych szybkościach gdyż koło skacze na nierównościach jezdni;
- 2) zależy od zawieszenia i amortyzacji i największy jest wtedy gdy koło ma zapewniony stały kontakt z jezdnią;

3) maleje ze wzrostem poślizgu, a więc poślizg będzie coraz silniejszy, jeśli natychmiast po pierwszym poślizgu kierowca nie osłabi nacisku na akcelerator lub pedał hamulcowy. Stąd przy zablokowaniu kół hamowanie jest gorsze, niż wtedy gdy koła jeszcze się obracają.

Szybkość reakcji kierowcy na zjawisko poślizgu ma takie samo znaczenie jak „sekunda strachu“ czyli t. zw. „spóźniony refleks“ przy hamowaniu.

Pierwszy poślizg boczny powoduje u nerwowego kierowcy gwałtowny skręt kierownicy, co z kolei powoduje powstanie siły odśrodkowej, na którą kierowca znów reaguje gwałtownym skrętem kierownicy i t. d., aż do zatrzymania się na drzewie przydrożnym, w rowie, albo nawet i za rowem, a niekiedy i do góry kołami.

Takie wypadki niestety zdarzają się i znajdują epilog w rozprawie sądowej, ale dla nauki na przyszłość przydałaby się niejedna taka publikacja z rozprawy sądowej, z udziałem biegłych, świadków i t. d. *Lepiej uczyć się na cudzych wypadkach niż na własnych.*

W. Wyglądała

SPÓŁDZIELNIA KOMUNIKACYJNO-PRZEWÓZOWA

»AUTO-TRANSPORT«

Warszawa, ul. Krochmalna 87

prowadzi komunikację autobusową
z Warszawy według rozkładu jazdy:

Do Białej Podlaskiej	—	godz. 6.30 i 15.00
„ Radzyna	—	„ 14.00 —
„ Łosic	—	„ 6.00 i 16.00
„ Dobrego	—	„ 10.30 i 17.00
„ Łatowicza	—	„ 16.30 —

Odjazd z Warszawy — Plac Żelaznej
Bramy, poczekalnia autobusowa, telefon
8-57-69 (dojazd tramwajem Nr. 17 oraz
autobusami „O“ i „H“)

Prosimy o uregulowanie należności za
prenumeratę „Motoryzacji“

ADMINISTRACJA

PRZYSTOSOWANIE SAMOCHODU DO JAZDY W TERENIE ZMIENNYM

Urządzenie przystosowujące samochód do jazdy w terenie zmiennym dotyczy wszelkich pojazdów, przeznaczonych do jazdy w terenie różnym, to znaczy w terenie o składzie niepewnym, błotnistym, piaszczystym albo pokrytym śniegiem.

Jeśli się mówi o terenach różnych to ma się zazwyczaj na myśli zwykle pola, ziemię uprawną o profilu falistym albo teren o składzie bardzo zmiennym. Skłonni jesteśmy zwykle zapominać, że aby dotrzeć do pól, trzeba przede wszystkim jechać drogą. Droga na ogół jest twarda, podczas gdy pola przedstawiają nierówności i niespodzianki, a ziemia na nich jest w najlepszym wypadku miękka.

Różnorodność terenu polega już przede wszystkim na różnicy jaka istnieje między drogą dojazdu i terenem użytkowania pojazdu jeśli chodzi o sprzęt rolniczy. Różnorodność ta jest sama przez się zasadniczą. Pojazd kołowy pokonywujący dobrze teren miękki będzie na szosie pojazdem ciężkim, trudnym w kierowaniu i powolnym.

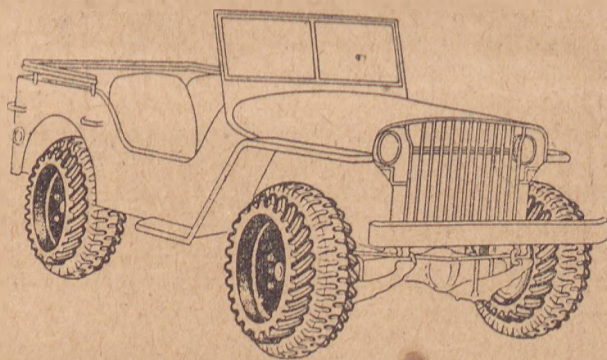
Zazwyczaj bowiem konstrukcja sprzętu rolniczego przewiduje użytkowanie go w warunkach jak najcięższych, a więc do prac na roli.

Sprzęt taki, zaopatrzony jest między innymi w szerokie koła o obręczach najczęściej żelaznych, przeważnie uzbrojone w „barbarzyńskie” dodatki jak słymne „ostrogi”, znane dobrze dawniejszym artylerzystom.

Urządzenie, o którym będziemy mówić, przedstawia tę odrębność, że stanowi przystosowanie pojazdu do ruchu na roli, jednocześnie zaś nie wpływa ujemnie na zachowanie się jego na drodze twardej.

Jest to pierwsza i zasadnicza charakterystyka tego urządzenia do samochodów Willys - Jeep. Początkowo zadaniem tego pojazdu była szybka komunikacja w połączeniu ze zdolnością pokonywania wszelkich terenów, a to dzięki nadwyżce mocy, jaką posiada silnik tego samochodu, przeznaczony jednak głównie na drogi.

Znacznie później zauważono, że pojazd ten, dzięki swej nadwyżce mocy, może oddać wielkie usługi jako lekki ciągnik rolniczy. Trzeba było oczywiście przeprowadzić adaptację zbędnych

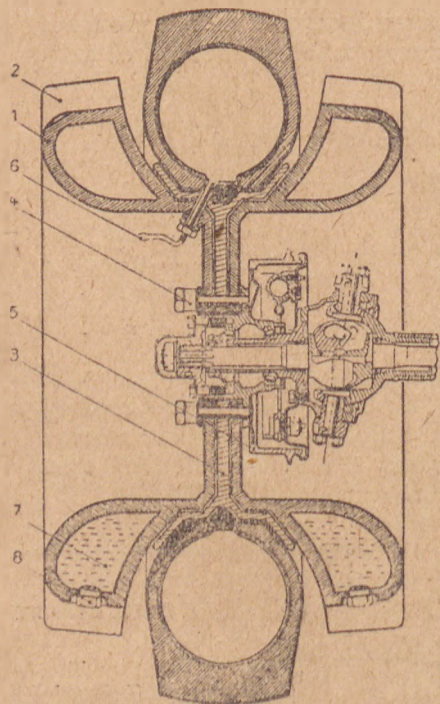


Samochód Willys - Jeep wyposażony w urządzenie inżyniera Colombo.

pojazdów wojskowych do użytku pokojowego. W pierwszym fazie tej adaptacji poprzestano na wyposażeniu Jeep'a w opony z bieżnikiem o grubym deseniu, ułatwiającym „wyciąganie” w terenie poza drogami normalnymi.

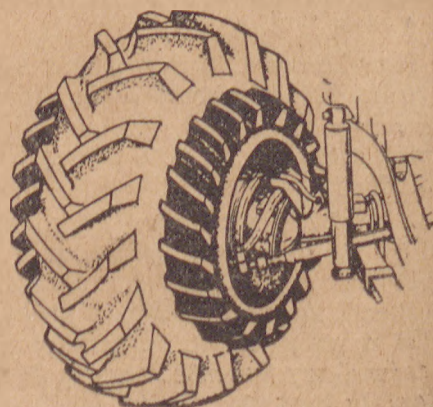
Przeistoczenie Jeep'a w ciągnik rolniczy o właściwym wyposażeniu do jazd w terenach wszelkiego rodzaju, polega na dodaniu do normalnego koła pojazdu dwu kół o mniejszej średnicy i odpowiednim dla danego składu terenu profilu śrubowym.

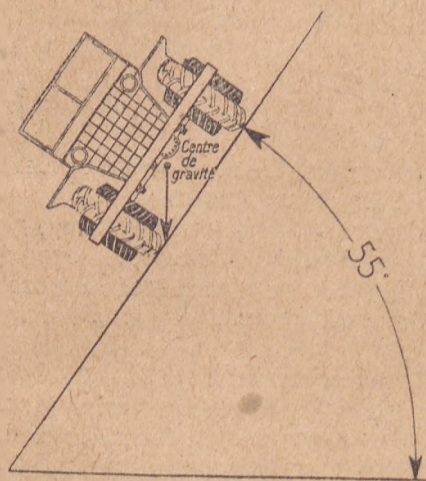
Podczas jazdy po drogach pojazd toczy się środkową częścią swych kół t. j. na bieżnikach opon kół normalnych bez udziału kół dodatkowych. W terenie miękkim, który ustępuje pod ciężarem pojazdu, koła dodatkowe stykają się z ziemią. Tym sposobem powierzchnia styku



Z lewej: przekrój urządzenia przystosowanego do osi przedniej samochodu Willys-Jeep.

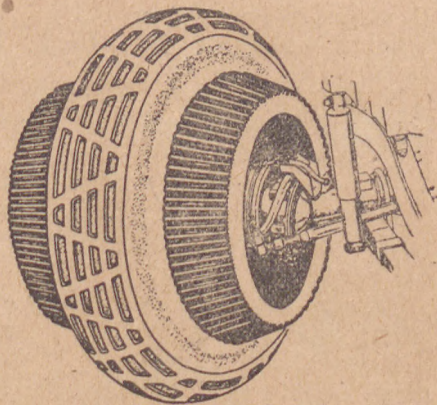
Z prawej: urządzenie typowe do jazdy w terenie błotnistym i zaśnieżonym.





Z lewej: napełnienie komór wieńcowych obniża środek ciężkości i powiększa stateczność boczną pojazdu.

Z prawej: urządzenie typowe do jazdy w terenie piaszczystym.



staje się trzykrotnie większa, zaś ciśnienie jednostkowe redukuje się do 1/3 wartości poprzedniej. Koła „zasadnicze” przestają zagłębiać się w ziemię, a opory ruchu sprowadzone zostają do granicy dopuszczalnej.

Elementami zasadniczymi urządzenia są 2 wieńce o kształcie stożków ściętych umocowane po obu stronach tarczy koła i zaopatrzone w żeberka przystosowane do danego terenu. (glinianego, piaszczystego, zaśniewzonego itp.).

Wieńce przystają dokładnie do tarcz kół, gdzie się przymocowuje je za pomocą śrub, które mocują jednocześnie bęben hamulcowy.

Wieńce mogą być wykonane ze stali tłoczonej, żeliwa, albo mogą być lane ze stopów lekkich. Wymiary ich powinny odpowiadać poszczególnym typom pojazdów, do których mają być stosowane. Kształt żeberkowania powierzchni tocznej wieńca zależy od terenu, do którego pojazd przeznaczono. Oprócz tego na obwodzie wieńca taki posiada komorę pierścieniową, którą można napełniać wodą albo inną cieczą lub substancją półpłynną przez otwory znajdujące się na obwodzie wieńca.

Na skutek napełnienia komór ciężar pojazdu zostaje powiększony, jednocześnie obniża się położenie środka ciężkości pojazdu, przez co powiększa się stateczność przy jeździe na terenie pochylonym poprzecznie do kierunku ruchu.

DZIAŁANIE URZĄDZENIA

Na drodze lub w terenie twardym pojazd toczy się na oponach „normalnych”, w terenie miękkim — koła z oponami normalnymi zagłębiają się, koła dodatkowe stykają się z ziemią — przytym następuje znaczne powiększenie się powierzchni stykającej się z ziemią — a tym samym powiększenie powierzchni nacisku oraz zredukowanie wielkości nacisku na jednostkę powierzchni ziemi. Jako przykład przytoczono samochód Willys. Opisywane urządzenie może być z równą korzyścią stosowane do ciągników rolniczych.

Budowa ciągnika wskutek przystosowania go do roli utrudnia jego ruchy na szosie lub drodze. Jeśli ciągnie on za sobą przyczepkę — wydajność jego obniża się jeszcze więcej.

Omówione urządzenie pozwala na wykorzystanie ciągnika rolniczego na drogach. Przedstawia to oczywiście wielkie korzyści dla ekspluatującego.

Promotorzy tego urządzenia podkreślają jeszcze jeden jego atut: polepszenie stateczności bocznej (równowagi bocznej), która pozostaje niezmienną nawet na pochyłości dochodzącej do 55° co wynika z obniżenia środka ciężkości (rys. u góry z lewej).

Autorem tego wynalazku jest inżynier włoski Tullio Colombo. Urządzenie takie może być pożyteczne w trakcji drogowej, dla ciągników rolnych ogumionych oraz pojazdów terenowych, przeznaczonych dla kolonii lub do użytku w wojsku, na przykład do trakcji sprzętu artyleryjskiego.

opracował St. Cz.

Z życia Automobilklubów

Automobilklub Polski — Oddział w Warszawie uruchomił Sekcję Porad Technicznych. Sekcja ta udziela porad fachowych, przeprowadza ekspertyzy itp.

Sekcję Techniczną uruchomił Oddział A. P. w Poznaniu. Sekcja ma za zadanie studiowanie zagadnień ruchu ulicznego, prowadzenie statystyki wypadków, współpracę z Milicją w usprawnianiu ruchu w mieście i na drogach, uporządkowanie ustawienia drogowych znaków i znaków drogowych. Poza tym Sekcja Techniczna prowadzi ewidencję samochodów członków AP, ewidencję polecanych warsztatów samochodowych, oraz opracowuje od strony technicznej regulaminy imprez AP.

Sekcja Porad Techniczno - Prawnych Oddziału AP w Poznaniu, którą niedawno uruchomiono, ma za zadanie skupianie biegłych w sprawach ruchu samochodowego dla ustalenia jednolitej interpretacji tych zagadnień. Poza tym Sekcja Porad T. — Pr. udziela członkom AP porad fachowych z zakresu ruchu drogowego i spraw technicznych.

Oddział Wielkopolski AP w Poznaniu współpracuje coraz ściślej z Milicją Obywatelską. Sekcja wyszkoleniowa O. W. zorganizowała szereg wykładów i zajęć praktycznych dla kierowców-funkcjonariuszy M. O.

Nowe legitymacje członkowskie wydaje od 1 sierpnia r. b. Oddział Wielkopolski. Legitymacje zaopatrzone są w fotografię, wobec czego należy przysyłać po jednej fotografii do sekretariatu Oddziału. Stare legitymacje straciły moc obowiązującą z dniem 30 września r. b.

WITOLD RYCHTER

W POGONI ZA NONSENSAMI DROGOWYMI (I)

Kupiłem w aptece Cepeenu kilka butelek benzyny. Otworzyłem garaż. Omiotłem mego Willysa z pajęczyn.

— Hej, obywatelu jeepku! Jadziem!

Jeepek zatrząsł się radośnie luźnymi śrubami, zadzwonił wyrobionymi przegubami, zastukał resztkami tłoków.

Pomknęliśmy w świat piękny szaleńczą szybkością dwustu kilometrów (na cztery godziny).

Rozpaczliwe „kocie łby” reprezentacyjnej drogi państwowej w kierunku na Modlin dały mi „szkołę” aż do Pelcowizny. Pierwszy punkt kontrolny Milicji Obywatelskiej. Papiery wozu, prawo jazdy. Spowiedź, dokąd mnie bogi niosą.

No, jadę dalej.

W Jabłonnie skręt w prawo i droga na Maków. Wszystko idzie idealnie. Jeepek mruczy z zadowoleniem. Nawet nie trzęsie nadmierne na zły nawierzchni. Tylko pajak na szybie bocznej z uporem maniaka tka swą misterną sieć.

W Makowie zagadka. Jadę na Chorzele przez Przasnysz. A tu drogowskaz: na lewo — Przasnysz, Chorzele na prawo. Napisano wyraźnie: 61,5 km. Sprawdzam mapę. Tak, można jechać na Chorzele na prawo omijając Przasnysz. Mapa wskazuje wąską drogę o niewiadomej nawierzchni. Ale odległość wynosi tylko 56 km. Ha, skoro drogowskaz pokazuje w prawo...

Nie tyle „ha”, ile „hahaha!” Dróżka którejś tam kategorii było rozpaczliwa. W Gąsewie rozwidlenie trzech dróg. Nie wiadomo, w którą wjechać. Jadę „na zdrowy rozsądek” i pakuję się w okropną drogę polną. Po pięciu kilometrach „kolejki amerykańskiej” dojeżdżam znów do szosy i trzęsąc się fantastycznie brnę do Chorzel.

Niech лихо porwie mądrego, który kazał jechać na prawo, a nie główną drogą na Przasnysz.

Walę bez przygód na północ, bowiem od granicy Ziemi Odzyskanych nawierzchnia szosy, jak stół. Przeraźliwie pusto. Rzeczywiście, jeepek jest prawdziwym „królem dróg”. Nie ma konkurencji, gdyż nikt inny nie jedzie.

Mijam Wielbark, rżnę na Szczytno.

Wtem...

Samym śródeczkiem szosy sunie jakiś samochód. Doganiam go. Tak. Adlerek, granatowa samochodowa pluskwa, „posuwa” w tym samym kierunku. Hej, ale Adlerek nie ma tablicy reestracyjnej! P i r a t d r o g o w y ! Filar bałaganu drogowego!

Daję silne sygnały (a sygnał mego jeepka brzmi, jak trąby Sądu Ostatecznego). Nic! Pirat wlecze się samym śródeczkiem. Przez jego tylną szybę widać dwie lyse czaszki.

Dodaję sygnał elektryczny. Nareszcie! Adlerek powoli zbacza na prawo. Ale właśnie

w chwili, gdy go wyprzedzam, poczyną beczere-monialnie pchać się w moją stronę.

„Co za słodki szewcunio” — myślę i daję gazu, by uniknąć zderzenia. W przelocie spoglądam na pirata, by go sobie zapamiętać na wszelki wypadek. Przecież „opiszę” go w „Motoryzacji”.

Zdębiałem. Piratem okazał się 12 — 13 letni chłopiec, który siedział sam za kierownicą (obok nikogo nie było) i prowadził pojazd od boku do boku wioząc dwóch poważnych ichmościów, wyglądających na miejscowych kacyków.

Nie mam nic przeciwko kacykom, nawet przeciwko 12 letniemu piratowi nic nie mam, ale nie mogę zrozumieć miejscowej milicji, która pozwala na takie eksperymenty. Widocznie „swoi” mają pewne przywileje gwałcenia prawa drogowego...

Gorycz wołającego na puszczy o ukrócenie bałaganu została jednak osłodzona wspaniałymi widokami. Rzeczywiście, Mazury, to cudowne ziemie. Szosa wiję się wśród lasów i pól, ciekawa, piękna, doskonała. Aż szkoda naruszać ciszę i spokój okolicy.

Ale nie czas na zachwyty. Jeepek — jadziem!

Mapa mówi, że w Biskupcu skręcam na prawo — na wschód — do Mrągowa. Dojeżdżam więc do Biskupca i... drogi nie ma. Drogowskaz pokazuje z powrotem Dobra! Jadę z powrotem i po dwóch kilometrach znajduję odgałęzienie. Okazuje się, że przegapiłem drogowskaz. Nie, nie przegapiłem, bowiem drogowskaz jest tak sprytnie schowany, że nie podobna go zauważyć, chyba, żeby szło się piechotką i nosem uderzyło o wskaźnik. Inaczej nie znajdzie się go.

Droga coraz ładniejsza. Jeziora, wyniosłości, lasy — okolica prześliczna. Raj dla turystów.

Giżyisko. Śliczne miasto mazurskie. Na kanale majestatycznie spoczywa wdzięczny statek. Widać w dali olbrzymie jezioro.

Stop! Jeepek — hamuj! Zatrzymujemy się.

Jeepek po dłuższych namowach stanął przed hotelem „Orbisu”. Bardzo nas tam mile przyjęto, pokój czyściutki dano, jeepkowi w garażu owsa i sianka podsypano. A tanio — jak barszcz.

W Giżycku mrowie turystów, zastępy słodkowodnych marynarzy, sportowców, łowców dzikiego zwierza i mędrców, usiłujących łapać rybki na haczyk (po co czekać długo na jedną małą rybkę, kiedy za grosze można kupić znacznie większe w sklepie?).

Czyściutko, ładniutko. Niemieckie znaki drogowe na każdej ulicy. Zakazy postoju w najbardziej pustych ulicach, znaki pierwszeństwa przejazdu, ustawione w najbardziej idiotyczny sposób. Oczywiście, wszystkie zdecydowanie niemieckie, jak gdyby Polska nie miała już czarnej i żółtej farby do przemalowania. Wydaje się, że miejscowe władze w ogóle nie wiedzą,

co te znaki oznaczają, bowiem ich samochody zatrzymują się właśnie tam, gdzie są zakazy. Może mają rację, bowiem, gdyby stosować się do znaków, to w ogóle nie byłoby gdzie stanąć. To też nikt się do znaków nie stosuje. Ja też nie stosowałem się, gdyż nie uznaję znaków niemieckich i mam w głębokiej pogardzie tych, którzy je jeszcze tolerują na ulicach polskich miast i na polskich drogach.

W Giżycku ludzi stosunkowo mało. Przeważa akcent wileński.

Miejscowi nie lubią turystów w ogóle, a Warszawiaków w szczególności. Zarzucają im, że przybysze wykupują wszystko i podbijają ceny. Czy słusznie? Raczej nie, osądziłem, — kupując ostatnie kilka deka masła po nieco wyższej cenie...

Stanowczo, jedźcie wszyscy do Giżycka. Poznacie, co to spokój, co to piękno kraju. Popłyniecie statkiem dwadzieścia kilka kilometrów przez jezioro do Węgorzewa, lub do Mikołajek. Wyłowicie dwunasto-kilowego szczupaka. Policzycie na palcach obu rąk samochody, przejeżdżające przez ulice. Zaznacie błokiego spokoju i wysłuchacie bicia zegara wieżowego, przypominającego wam co kwadrans, że życie ucieka. Usłyszycie najbardziej fałszującą orkiestrę w restauracji hotelu „Orbis“.

Popłynęłem statkiem do Węgorzewa. Co za rozkosz! Jakie widoki! Nic to, że silnikowi „wyskoczyła“ piąta panewka korbowodowa. Była wylana metalem łóżykowym podejrzanego jakości i nie wytrzymała 160 koni mechanicznych.

Mechanik silnika bardzo zdziwił się, gdy mu wspomniał, że panewka powinna była być z brązu ołowiowego, ale uprzejmie podziękował za dobrą radę i przyrzekł wylać znów panewkę... białym metalem.

Węgorzewo jest bardzo zniszczone. Liczy 2500 ludzi, choć zmieściłoby się pięć razy tyle. Ma trzy sklepiki i mnóstwo ruin. Zjadłem tam doskonały i bardzo tani obiad. W dobrym humorze zwiedziłem miasto i stwierdziłem istnienie mrowia znaków drogowych, zakazujących postoju na przeraźliwie pustych ulicach. Policzylem przejeżdżające w ciągu czterech godzin pojazdy. Były to: 2 wehikuly, udające z powodzeniem samochody, 1 PKS oczekujący pod znakiem zakazu nie wiadomo na co (kierowca spał, a pasażerowie cierpliwie czekali), oraz 2 wozy konne. Rzeczywiście, „szaleńczy“ ruch drogowy.

Słyszę rozmowę w „barze“. Ktoś chwalać się, że przez jego ręce przechodzi całe zaopatrzenie miasta, poszedł wczoraj po kogoś na dworzec. Błyska mi myśl, że nie potrzebuje czekać na powrotny statek, lecz mogę wrócić do Giżycka koleją.

— Kiedy odejdzie pociąg do Giżycka? — pytam uprzejmej bufetowej.

— O, proszę pana obywatela, już niedługo w listopadzie — brzmi odpowiedź.

Glupią miałem minę, gdy okazało się, że po-

przednio była mowa o dworcu... PKS. Zresztą dworcem tym jest w Węgorzewie spółdzielnia spożywcza.

Wróciłem statkiem i wcale tego nie żalowałem. Dwudziestokiloletni kapitan mistrzowsko sterował, dając co pewien czas przeciągle sygnały syreną, takiż szef kontroli sprzedawał i dziurkował bilety, diesel postukiwał rytmicznie wytopioną panewką, dzieci pluły do wody, roje dzikich kaczuszek podrywały się do lotu, szuwary szumiały w kanałach, a ja pogrążyłem się w błogim nieróbstwie. Idealny podział pracy w tempie dziesięciu kilometrów na godzinę.

Tak! Jedźcie koniecznie na wypoczynek do Giżycka i popłyńcie statkiem, lub jachtem żaglowym, jakich tam pełno.

Radości życia, nabranej w Giżycku, nie mogli mi nawet odebrać nienawistne niemieckie znaki zakazu parkowania z napisami w „czysto polskim“ języku: „Anfang i „Ende“.

Trzeciego dnia jasepek zbuntował się. Zajechałem przed hotel i zażądałem kategorycznie udania się w dalszą drogę. Zapowiedział mi na ucho sensację, jeżeli skieruję go do Olsztyna.

Dałem gazu i pojechałem drogą, którą przyjechałem, przez Mrągowo i Biskupiec. Sensacja rzeczywiście była.

Oto na szosie stoi mnóstwo niemieckich znaków drogowych, z rzadka przedzielonych kilkoma polskimi. Ale okazuje się, że znaki te ustawione są tylko w kierunku na Biskupiec. W przeciwnym kierunku już ich nie ma. Nie tylko nie ma niemieckich, ale nawet żadnych. Tak więc na przykład według znaków w kierunku do Biskupca zakręty są, a w przeciwnym kierunku zakrętów nie ma, mimo, że przecież droga jest ta sama.

Ale to wszystko nic. Przecież możliwe, że w przeciwnym kierunku wiał wiatr i przewracał znaki. Natomiast między Mrągowem, a Biskupcem zauważyłem drogowskaz, skierowany w bok. Drogowskaz, jakiego szukać ze świecą na całym świecie. Fenomen, nadajemy się do...

Kiedy wstydę się napisać. Mimo, że drogowskaz i stoi prawidłowo i pomalowany jest świeżo, i nic mu zarzucić nie można. Mimo to, wstydę się. Wstydę się za tych, którzy nadają nazwy małym miejscowościom na Ziemiach Odzyskanych.

Rozumiem, że nazwy muszą być historyczne, odgrzebane ze starych archiwów. Rozumiem, że Reichenbach (na Dolnym Śląsku) może raz nazywać się Rychbachem, a raz Dzierżoniowem; że Stolpmunde dla władz kolejowych było Postominem, a dla administracyjnych Ustką; że zaborcy niemieccy zrobili z prastarych Łuczan swoje Loetzen, a nasze władze uważały, że ostatecznie najlepiej będzie Giżycko.

Nie tego się wstydę. Łuczany, czy Giżycko — obie nazwy dobre (choć ładniejsze Łuczany). Ale jak można nazwać polskie miasteczko na Ziemiach Odzyskanych niezbyt pachnącym mianem U s r a n k i ? Bowiem drogo-



...bowiem drogowskaz wskazywał wyraźnie: „Usranki“.

wskaz wyraźnie wskazywał: „Usranki“. Co na to Ministerstwo? Co na to radca Ministra Ziem Odzyskanych, znany uczony, dr Władysław Jan Grabski, autor dokumentarnej książki „200 miast wraca do Polski“?

Tak! Jeepek zapowiedział mi sensację i sensacja była (zresztą drugą niepachnącą sensacją wykrył jeepek pod Malborkiem, gdy przejechał mimo mej woli przez małą osadę, nazwaną.. G n o j e w o).

Nie wyobrażałem sobie, by takie małe osady istniały za dawnych czasów, gdy Polska miała te ziemie we władaniu. Tak więc i nazwy powyższe nie mogą być historycznymi. A nawet, gdyby tak było, to czy nie należałoby w tych drastycznych przypadkach naprawić poprzednie błędy i nadać nowe nazwy osiedlom tak, jak zmienia się nazwiska ośmieszające ludzi?

Droga wciąż przepiękna i doskonała. Natomiast ze znakami drogowymi od Bolesławca do Olsztyna coś nie w porządku. Łagodne zakręty zabezpieczone są wzorowo znakami, ostre zaś pozbawione wszelkiego ostrzeżenia.

Na 8 kilometrów przed Olsztynem stoi znak niebezpieczeństwa — pionowy pasek w żółtym trójkącie, a pod nim znak ograniczenia szybkości do 15 km/godz. Spodziewam się jakiegoś trudnego przejazdu, a tu dwa zwykłe zakręty, może nieco ostrzejsze i lekko spadziste. Można je bez żadnego ryzyka przejechać trzy razy większą szybkością, niż nakazana. Znak na zakręt nie ma.

Jadę dalej i w chwilę po tym „nadziewam się“ na bardzo ostry i niebezpieczny zakręt w lewo, przed którym nie ma znaku ostrzegawczego. Proponowałbym maleńkie przestawienie poprzednich znaków w to właśnie miejsce, jeżeli miejscowe władze drogowe mają choć szczyptę... soli, lub czego innego.

Nareszcie Olsztyn. Prastare polskie miasto, w którym do dziś dnia pokutują niemieckie znaki drogowe ku niesławie miejscowych „czynni-

ków miarodajnych“. (Wyrazy te piszę właśnie na ul. Mrongowiusza u zbiegu z ul. 1 Maja, pod autentycznym niemieckim znakiem, ostrzegającym o wjeździe na ulicę główną).

O Olsztynie pisałem już kiedyś w „Motoryzacji“ przy okazji podawania w knajpie „wódki z lejkiem“. Nie widziałem więc już konieczności zwiedzania pięknego miasta wojewódzkiego i z trudem odnalazłem drogę do Elbląga, jako że drogowskazy ustawiane są systemem „anemicznym“, to znaczy nie ma ich tam, gdzie byłyby właśnie potrzebne. Oczywiście w Olsztynie myślą, że każdy i tak wie, a jak nie wie to po co jedzie?

Do Elbląga droga „prosta“, bowiem znakowanie dostateczne. Nie szkodzi, że szosa kręci wśród wzgórz — tylko przyjemniej jechać i senność nie ogarnia kierowcy.

Droga wiedzie przez Nowy Dwór Gdański. Niestety w samym miasteczku objazd i zupełny brak drogowskazów. Trzeba jechać „na nos“, co nie każdemu wychodzi na dobre. Kilkadziesiąt kilometrów i oto już szacowny Gdańsk wita turystę wypalonymi murami.

Widać w Gdańsku dużą pracę nad odbudową. Wyrastają nowe budynki, stare odzyskują przedwojenną szatę. Praca wre. Turysta powinien koniecznie spojrzeć na „drapacz chmur“, zbudowany w pobliżu dworca. Szkoda tylko, że ów wspaniały drapacz ma wysokość jednego piętra, bowiem zamiast stać — leży na płask. Nie należy tracić nadziei, że go kiedyś podniosą do pozycji pionowej.

Ze znakami drogowymi w Gdańsku prawdziwy bałagan. Mnóstwo starych niemieckich, a również kilka nowych, pomalowanych jednak po niemiecku. Widnieją jeszcze niemieckie kwadraty oznaczające ulicę główną. Widnieją zakazy i nakazy, nie aktualne wprawdzie i wprowadzające w błąd kierowcę, ale najdokładniej niemieckie. Dziwna jest strzałka, nakazująca jazdę właśnie w ulicę, zamkniętą znakiem zakazu wjazdu, w ulicę jednokierunkową. Dziwne te gdańskie zwyczaje drogowe, dziwne władze, które nie potrafią pomalować znaków kolorami, przewidzianymi w polskim rozporządzeniu, lecz malują je i odnawiają w kolorach niemieckich.



W Gdańsku widnieją nowe niemieckie znaki drogowe..

Ze świata

DOPUSZCZALNE OBCIĄŻENIE SAMOCHODÓW UNRRA

Samochody otrzymane z UNRRA i z demobilu anglosaskiego, przeważnie były używane w czasie wojny jako samochody wojskowe. Ich dopuszczalne obciążenie rozkładało się na szereg czynników, w zależności od marki i typu samochodu oraz ogumienia. Pewna część nośności użytecznej była przeznaczona na potrzeby wojskowego wyekwipowania samochodu ciężarowego. Wskutek tego wyrobiło się nieraz mylne pojęcie o dopuszczalnym obciążeniu tego rodzaju samochodów w naszych warunkach.

Dla wyjaśnienia tej sprawy podajemy w poniższym zestawieniu dane odnoszące się do dopuszczalnego obciążenia wymienionych samochodów:

typ podwozia	15 cwt.	30 cwt.	3 ton	3 ton
			0 kół	6 kół
	kilogramów			
nadwozie i kabina kierowcy	300	500	790	860
wyposażenie indywidualne	25	75	50	50
narzędzia specjalne	15	25	25	25
łańcuchy przeciwślizgowe	75	75	100	150
obsługa z wyposaż. osob.	180	180	180	270
zapasowa benzyna, olej, woda	15	65	75	75
ładunek użyteczny	1000	1500	3000	3000
Razem	1610	2420	4220	4430

Z powyższego wynika, że ciężar użytkowy samochodu — z typów tutaj podanych a określony w katalogach — możemy odpowiednio zwiększyć o te pozycje w kilogramach tutaj podanych, które nie mają zastosowania w normalnej eksploatacji handlowej. Np. w samochodzie 3-tonowym, 4-ro kołowym nie wozimy ani narzędzi specjalnych (25 kg), ani łańcuchów przeciwślizgowych (100 kg), ani zapasowej benzyny (75 kg), a obsługa składa się tylko z jednej osoby (90 kg). Wówczas ciężar użyteczny tego samochodu będzie wynosił nie 3 tys. kg a 3.290 kg.

OPONY SPECJALNE

W samochodach dostarczonych Polsce przez UNRRA lub pochodzących z demobilu anglosaskiego można się spotkać z oponami, które mają specjalne określenie. Postarajmy się wyjaśnić znaczenie znaków, jakie znajdujemy wytłoczone na oponach i nazw umieszczonych w katalogach.

STANDARD COMMERCIAL — STD (normalna handlowa). — Do jazdy po drogach. Ugięcie normalne 11 — 14%.

CROSS COUNTRY — C. C. (terenowe). Do jazdy w terenie po bezdrożach i drogach polnych. Ugięcie ogólnie 18% — na krótkich odcinkach dopuszczalne 25 — 30%.

SAND TYPE (na piasek). Do jazdy po płaskach w pustyniach itd. Ugięcie: w terenie i zwartym piasku 18%, w sykim 22%, w bardzo sykim piasku, na krótkich odcinkach 25 — 30%.

GENERAL PURPOSE — G. P. (ogólnego zastosowania). Opona o połączonych właściwościach do jazdy w terenie i na piasku. Ugięcie 18%, na piasku podobnie do opony SAND TYPE.

RUNFLAT — RF (do jazdy bez powietrza). Opona specjalna dla samochodów wojskowych narażonych na przestrzelenie opony, a więc przystosowana do jazdy bez powietrza na krótkich przestrzeniach.

A. W.

1.000.000.000 DOLARÓW ZA REMONT SILNIKÓW

Czasopismo samochodowe w Ameryce „Motor Magazine” przeprowadziło specjalne studia nad sumą kosztów remontów silników samochodowych. W sumę kosztów wliczono wartość pracy i części. Na podstawie badań i studiów stwierdzono, iż koszt remontu wszystkich silników samochodowych, pracujących dzisiaj w Ameryce wynosi ponad jeden miliard dolarów. Spośród części zamiennych pierścienie, łożyska i zawory pochłonęły około 70% z tej sumy.

6-CIOKROTNA DROGA NA KSIĘŻYC

Odległość z ziemi do księżyca obliczają na 239.000 mil (384.800 km.). Długość dróg samochodowych w Ameryce wynosi łącznie 3.000.000 mil (4.830.000 km.). Fakt ten daje powód Amerykanom do wielkiej dumy, albowiem — jak się chwala — suma mil ich dróg samochodowych wystarczy z nadmiarem, aby pokryć sześć razy tam i spowrotem drogę na księżyc.

ZMIANA BIEGÓW ZA POMOCĄ GUZIKÓW

Nie jest to żaden najnowszy wynalazek, wprost przeciwnie — należy go zaliczyć do bardzo starych. Zdaje się, że mało kto o nim wiedział, a później poszedł w zapomnienie. Przypomnijmy go, aby udowodnić, że nowości w samochodach nie datują się od dziś. Otóż w 1913 r. został zbudowany samochód „S. G. V.” w Reading w stanie Pensylwania. Czcigodny ten wehikuł niczym nie różnił się od innych, poza tym, że miał swój oryginalny system zmiany biegów. Na kole kierownicy znajdowało się 8 guzików. Każdy z nich miał swoje zadanie, które spełniał po naciśnięciu przez kierowcę. A więc 1 służył do uruchomienia trąbki, 2-gi do wyłączenia magneta, 4-ry guzik służył dla 4-ch szybkości w przód, 7-my dla biegu wolnego i wreszcie 8-my dla biegu tylnego.

Wszystko na pozór wyglądało ładnie, no ale jak się kierowca pomylił i nacisnął nie ten guzik, który był potrzebny?

KOSZTY UTRZYMANIA SAMOCHODU

Przeciętne koszty utrzymania samochodu w Ameryce bazują się na dwóch głównych pozycjach. Pierwsza to koszty stałe, druga zmienne. Do kosztów stałych zaliczyć należy: a) opłata licencji i ubezpieczenia 8,9% kosztów ogólnych; b) amortyzacja — 8%. Czyli to razem 16,9% kosztów ogólnych.

Koszty zmienne zależne są od różnych czynników, ale na ogół kształtują się one następująco:

c) materiały pędne	47,2%
d) smarowanie	3,9%
e) części zamienne	13,3%
f) prace naprawcze	8,7%
g) ogumienie	10,0%

czyli razem: 83,1%

W kosztach tych nie widzimy pozycji związanych z kosztami administracyjnymi, płacą kierowcy itd. Ale w tym wypadku chodzi tylko o ustalenie kosztów związanych bezpośrednio z samą eksploatacją wozu bez innych kosztów dodatkowych.

Bardzo ciekawy jest stosunek wzajemny kosztów do siebie. Uderza olbrzymi, bo blisko 50%, koszt zużycia materiałów pędnych.

SAE Journal — August 1948 r.

A. W.

STULECIE

WYŻSZEJ SZKOŁY INŻYNIERSKIEJ W ST. ZJEDN.

Znani fizycy, chemicy i inżynierowie zebrali się w Bostonie na obchodzie 100 - letniej rocznicy założenia Wyższej Szkoły Inżynierskiej (Harvard Graduate School of Engineering), która w okresie swego powstania pierwsza wprowadziła nowoczesny uniwersytecki system nauki.

W czasie przemówień położono specjalny nacisk na znaczenie wolności badań naukowych i konieczność ścisłej współpracy naukowców i inżynierów z instytucjami państwowymi i ministerstwami. (bisz)

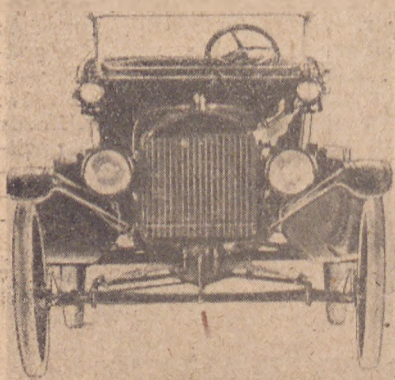
KOMITET TECHNICZNY W PARYŻU

W Paryżu odbyło się pierwsze zebranie ostatniego utworzonego Komitetu Technicznego. W czasie obrad omówiono sprawy organizacyjne, ponadto zostały wyłonione Komisje, które mają opracować załącznik regulaminu wewnętrznego, budżetu i wydatków, opłat za nadliczbowe godziny pracy oraz problem szkolnictwa technicznego. (bisz)

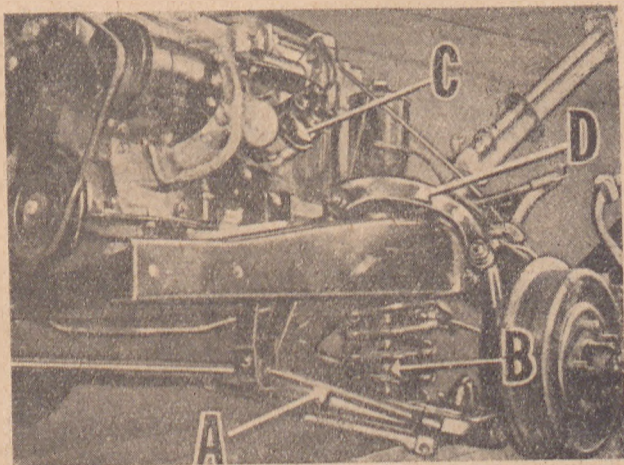
TOM KNOX

REWOLUCJA U FORDA

Już za życia Henryka I uastąpiła wielka rewolucja. Znikła planetarna skrzynka przekładniowa będąca częścią charakterystyczną tak popularnego wśród fordystów „pedałowca” (Ford T), o którym jedni z dumą, inni z pogardą mówili:



„To nie
samochód —
to Ford!”

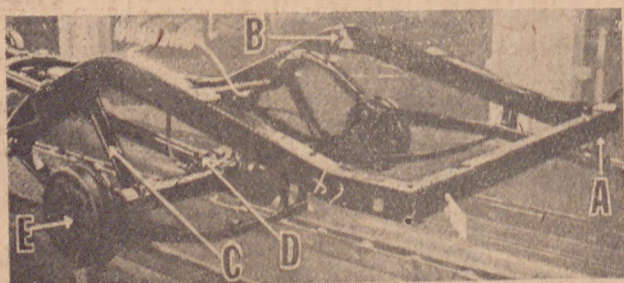


Przód podwozia Ford 1949. A-drażek stabilizujący. B-amortyzator na osi cylindrowej sprężyny (resoru), C-bardziej dostępny zapłon, D-ramię sworznia zwrotniczego.

Liczne zasadnicze fragmenty konstrukcyjne stanowiły charakterystykę Fordów aż do niedawna. Szttywna oś przednia. Poprzeczne resory. Tylne most z trójkątem oporowym, gdyż resor tylny był zawsze poprzeczny. A wreszcie 4 lub 2x4 cylindry. U chyłku życia Henryk I zezwolił na budowę 6-cylindrowki, teraz już dość u nas znanej.

Dopiero jednak po jego śmierci Henryk II zdecydował o nowej wielkiej rewolucji.

Nowy model 1949 nie ma poprzecznych resorów ani sztywnej osi, (ku utrapieniu tych co muszą jeździć po złych drogach), ale klasyczne już dziś, niezależne zawieszenie przednie z cylindrycznymi sprężynami i amortyzatorem na osi sprężyny (wewnątrz zwoju) oraz najklasyczniejsze tylne resory piórowe podłużne z teleskopowymi amortyzatorami i w konsekwencji otwarty wał kardanowy z dwoma przegubami. Hypoidalna transmisja tylna umożliwia obniżenie środka ciężkości przy równoczesnym zredukowaniu wysokości tunelu w podłodze karoserii.

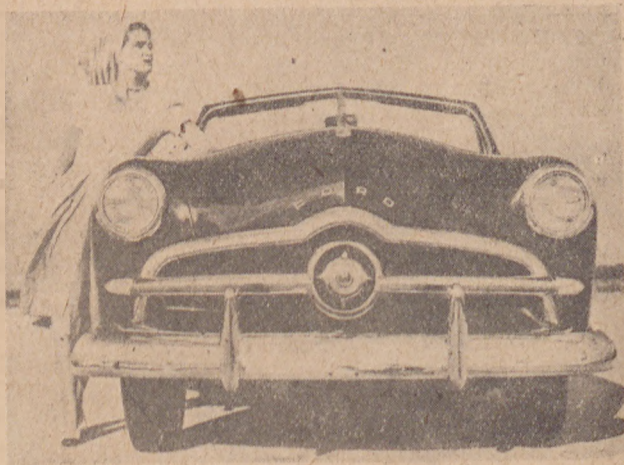


Tył podwozia Ford 1949. A-gietka podpora rury wydechowej, B-koniec przekroju zamkniętego podłużnicy, C-amortyzator teleskopowy, D-tylny przegub wału Kardana i hypoidalna tylna oś, E-bęben hamulcowy

Któżby uwierzył, że przedstawione powyżej szczegóły konstrukcyjne przodu i tyłu podwozia pochodzą z fabryki Forda? Wszystkie charakterystyczne szczegóły zdają się przeczyć temu.

Pewne zmiany w gaźniku oraz rurze wydechowej mają dać 10% oszczędności w zużyciu benzyny. Silnik V 8 81x95,3 mm o pojemności 3,92 czyli okrągło 4 litry. Stosunek kompresji 6,8 do 1. Moc efektywna 100 KM przy 3600 obr./min. 6-cylindrowka ma wymiary cylindra 83,8x111,7, pojemność 3,691. Moc 95 KM przy 3600 obr./min. Ten sam stosunek kompresji jak V 8.

Ważne ułatwienia dla operacji obsługowych tak w silniku (zwłaszcza V 8) jak i w podwoziu. Amortyzatory przednie można wymontować



Tak wygląda „ostatni krzyk” Forda po zerwaniu z tradycjami. Gdyby nie napis z przodu, któryz fordzista sprzed 25 lat poznałby w nim potomka słynnego „pedałowca”?

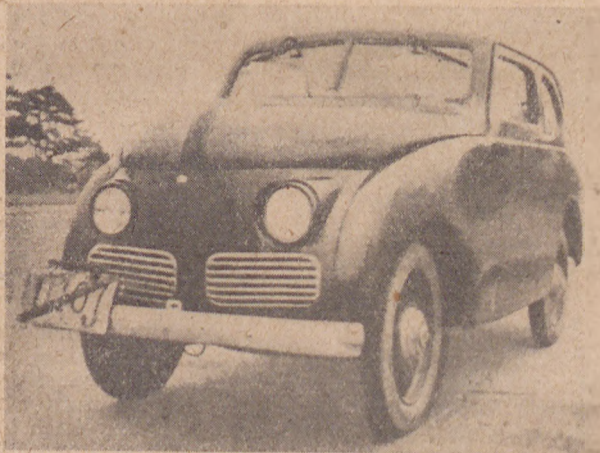
bez ruszania sprężyn, wyjmując je górą. Tak samo ułatwiono bardzo wymontowanie silnika. Waga 4-drzwiowej karety — 1420 kg. Ogumienie standartowe 6.00 x 16, jednak mogą być stosowane mniejsze koła dla ogumienia o bardzo niskim ciśnieniu (wymiary 6.70 x 15).

CO TO JEST „JEEPSTER“?

To sportowy roadster Willys. Amatorzy Jeepa mieli by satysfakcję, gdyby mogli go dostać! Kosztować ma 1.276 dol. loco fabryka (najtańszy model Chevroleta — Stylemaster — 1080 dol. Fleetmaster — 1195 dol. Ford 6 — 1078 dol.).

JAPONIA JUŻ TAKŻE...

produkuje i eksportuje



bardzo skromny samochód osobowy japońskiej marki „Datsun“. Szybkość max — 60 km/godz.

A TERAZ COŚ DOPRAWDY NOWEGO

Ten autobus dalekobieżny mówi sam za siebie. Dwupokładowiec zbudowany z lekkich stopów. Pojemność 50 osób przy pełnym konforcie dla dalekich podróży.

Dla silniki po 150 KM, chłodzone powietrzem, umieszczone poziomo z tyłu. W normal-

nych warunkach jazdy jeden silnik służy do napędu pojazdu a drugi napędza system ogrzewania i ochładzania (Airconditioning), prądnice i kompresor.

Dla pokonana stromych odcinków drogi, względnie innych przeszkód w normalnym ruchu, drugi silnik wspomaga silnik napędowy. Drugi silnik, ma również moc 150 KM w tym celu, aby mógł pracować na zmianę (oszczędność zużycia silników), względnie zastąpić silnik pierwszy, w razie ewentualnego uszkodzenia.

Wszystkie wyżej podane akcesoria mogą być napędzane również jednym silnikiem.

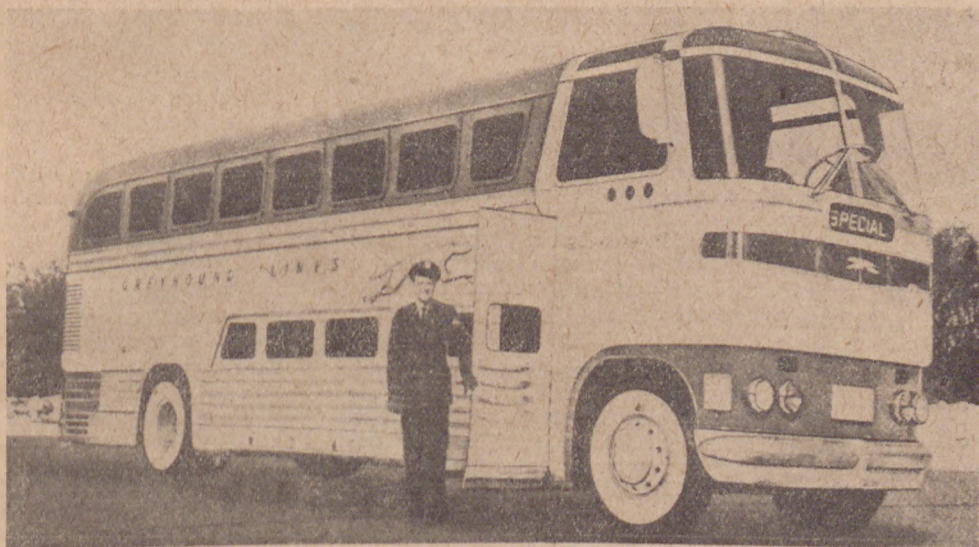
Transmisja między dwoma silnikami pochodzi od Spicera (Spajser) — jak wiadomo wielkiego specjalisty w tej dziedzinie. Obydwa silniki mogą być łatwo wyjęte dla wstawienia wymienionych. Defekt silnika w drodze nie może unieruchomić autobusu. Naprawa główna zespołu silników nie wstrzymuje na długo autobusu w jego pracy. Autobus może nie mieć wcale przestojów.

Na górnym pokładzie znajduje się bardzo obszerna kabina dla kierowcy oraz pomieszczenie dla 37 pasażerów. Na dolnym pokładzie — 13 pasażerów. Znaczne powiększenie pojemności uzyskano dodając kilka cali do wysokości i mądrze wykorzystując uzyskaną w ten sposób pojemność całości.

Autobus zbudowany jest z lekkich stopów, jako pojazd nawpół samo-nośny (semi-monocoque). Opony z tkaniny nylonowej (znacznie lżejsze), koła i piasty aluminiowe. Całość zawieszona na pneumatyczno-gumowych amortyzatorach (Torsilastic). Brak wody chłodzącej również przyczynia się do zmniejszenia wagi.

Z urządzeń powiększających bezpieczeństwo jazdy należy wymienić przyrząd utrzymujący stałą szybkość pojazdu na pochyłości w dół, bez potrzeby używania hamulców (Hydrotarder).

Urządzenie wnętrza zapewnia największy komfort (toalety umywalnia, chłodnia itd).



Dwupokładowy dalekobieżny autobus amerykański zapewniający pełną wygodę 50 podróżnym.

Z kraju

FABRYKI KLINKIERU DROGOWEGO PRZEKROCZYŁY PLAN O 17%

W ciągu pierwszego półrocza r. b. trzynastcie czynnych obecnie w Polsce fabryk wytworzyło łącznie 841.852 tony klinkieru do budowy dróg, przekraczając tym samym półroczny plan produkcji (720.000 ton) o przeszło 17%.

Klinkier prasowany na sucho (pod dużym ciśnieniem), użyty do budowy dróg, daje dość trwałą i wartościową nawierzchnię drogową, stosunkowo dobrze znoszącą nasz wilgotny klimat, o dużej rozpiętości temperatur. Klinkier nadaje się raczej na drogi o ruchu lekkim i średnim. Dla ruchu samochodowego jest idealny, ruch konny znosi gorzej, ze względu na łupliwość cegiełek klinkierowych.

Ze względu na stosunkową taniość produktu (możliwości odpowiedniego rozmieszczania fabryk w terenie, co znacznie potania koszt tego materiału), klinkier jest dużą pomocą w budownictwie drogowym, zwłaszcza na drogach o ruchu lekkim i średnim, położonych w rejonie fabryki.

PKS CZUWA NAD SPRAWNOŚCIĄ PRACY

PKS stale usprawnia swą pracę. We wrześniu r. b. odbyło się szereg kursów i prelekcji dla kontrolerów PKS itp., mających na celu przedyskutowanie aktualnych zagadnień z dziedziny usprawnienia pracy.

M. in. wyczerpująco omawiano sprawy związane z organizacją i dyscypliną pracy kierowców i konduktorów autobusowych.

40 MILJ. ŻŁ. GRZYWIEN ZAPŁACILI W R. B. KIEROWCY STOŁECZNI

23.000 kierowców ukarały w ciągu 8-iu miesięcy roku bieżącego delegatury starostw, urzędujące przy Wydziale Ruchu i Motoryzacji m. st. W-wy, wydając ogółem ok. 29.000 orzeczeń w sprawach ruchu drogowego.

Kierowcy stołeczni za opilstwo, brak świateł, złe hamulce, przewożenie „na łebka” itp. zapłacili ponad 40 milj. złotych.

Ładna sumka!

CIEŻKI TURYSTYCZNY MOTOCYKL 500 CCM — W OPRACOWANIU

Agencja prasowa podaje, że Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego opracowuje obecnie projekt ciężkiego motocykla turystycznego.

Motocykl będzie wyposażony w dwucylindrowy, dwusuwowy silnik o pojemności 500 ccm.

1950 R. — PRODUKCJA MAŁYCH CIĄGNIKÓW OGRODNICZYCH

Państwowe Zakłady Inżynierii nr 2 zostaną w najbliższym czasie znacznie rozbudowane. Zakłady produkują obecnie części zamienné do ciągników zagranicznych, oraz do ciągników wytwarzanych w kraju.

Plan rozbudowy P. Z. Inż. przewiduje uruchomienie w r. 1950-ym produkcji małych ciągników ogrodniczych.

PONAD 15.000 POJ. MECH. KURSUJE W WARSZAWIE

W dniu 1 sierpnia r. b. zarejestrowanych było w Warszawie około 15.300 pojazdów mechanicznych. Przeciętnie dziennie rejestruje się w Warszawie około 25 poj. mech.

Warszawę obsługuje 971 taksówek. Ogólna ilość taksówek zarejestrowanych wynosiła w tym czasie 1017 sztuk, jednakże część ich jest unieruchomiona.

CENTRALNY DWORZEC AUTOBUSOWY W WARSZAWIE

W związku z odbudową kolejowej linii średnicowej, oraz Dworca Głównego w Warszawie, opracowuje się plany sytuacyjne Centralnego Dworca Autobusowego. Projekt przewiduje, że dworzec ten stanie na w pobliżu wykopu linii średnicowej — między ul. Żelazną i przedłużeniem ul. Chałubińskiego.

Budowa Dworca Autobusowego ma być podjęta równocześnie z budową dworca kolejowego.

OSZCZĘDNOŚCI SAMOCHODOWE ZARZĄDU M. ST. WARSZAWY

Zarząd m. st. Warszawy, idąc po linii zaleceń oszczędnościowych Premiera, zmniejszy. swój tabor samochodów ciężarowych o 374 jednostki (w tym pewna część pojazdów nie na chodzie) oraz tabor sam. osobowych o 78 wozów. Zlikwidowano również 31 motocykli, 6 samochodów specjalnych oraz 1 autobus (używany nie do przewozów publicznych).

W najbliższym czasie ma być jeszcze zlikwidowane 23 samochody osobowe.

Jak widzimy z liczb powyższych, gospodarki samochodowej Zarządu m. st. W-wy bynajmniej nie można było nazwać oszczędną. Nic dziwnego, że w kasie miejskiej stale brakowało pieniędzy.

NOWE WYDAWNICTWA

BIULETYN BIBLIOTEKI CENTRALNEJ

Instytutu Matematycznego Politechniki w Jassach (Rumunia).

Instytut Matematyczny Politechniki w Jassach (Rumunia) pragnie nawiązać ściślejszą łączność z polskimi kołami akademickimi, — uniwersyteckimi i politechnicznymi, w celu regularnej wymiany z publikacjami polskimi oraz w celu wyzyskania prac polskich do druku w Biuletynie Politechniki w Jassach.

Kolegów rumuńskich specjalnie interesują prace z dziedziny matematyki, fizyki, chemii, nauk przyrodniczych, historii wiedzy i wyższej techniki.

NASZE KŁOPOTY

URZĘDNIK-KIEROWCA, TO NAJWIĘKSZA OSZCZĘDNOŚĆ

Idea sprzedaży ratalnej samochodów i motocykli urzędnikom, dla których samochód lub motocykl jest niedozwolnym instrumentem pracy, jest o tyle słusniejsza, że zastosowanie jakichkolwiek ryczałtów na przejazdy, jest tylko celowe w dużych skupiskach i to także pociąga za sobą stworzenie specjalnych przedsiębiorstw taksówkowych.

W małych ośrodkach oraz w pojedynczych zakładach pracy trzeba będzie nadal utrzymać istniejący park pojazdów mechanicznych.

Urzędnik - kierowca to wielka oszczędność dla Państwa. Sprobujmy przeprowadzić krótką analizę kosztów utrzymania małoditrażowego samochodu osobowego, a bez trudności osiągniemy właściwe wnioski.

Koszt samochodu: 850.000 zł — rata amortyzacyjna 20%

Kierowca: 15.000 × 12 miesięcy —	170.000
Paliwo: 18.000 klm = 1.800 litrów × 80 zł	180.000
plus 10% na olej	158.000

Naprawy i części (średnio roczne)	72.000
-----------------------------------	--------

Ogumienie: 0,75% kompletu	40.000
---------------------------	--------

Garażowanie	60.000
-------------	--------

Koszta generalne (świadczenia socjalne, udział w kosztach administracji itp.)	180.000
---	---------

Łącznie 860.000

Jeżeli przyjmujemy nadal te wszystkie obciążenia, a zmniejszymy je jedynie o wydatki na kierowcę i kosztą generalne oraz obciążymy nabywcę samochodu 40% raty amortyzacyjnej, to otrzymamy

oszczędność miesięczna 35.000 zł

Co stanowi 50% wydatków na samochód.

Jeżeli równocześnie zdamy sobie sprawę, że wszyscy ci urzędnicy zyskują na aktywności i mogą w godzinach pozabiurowych poświęcić więcej czasu pracy społeczno-politycznej, jasnym się staje, że Państwo zyskuje podwójnie.

Podobny sposób, ale z inną kwotą zwrotu wkładów, może być również zastosowany do tych wszystkich zawodów, w których mamy deficyt w ludziach, a których pracę możemy uwielokrotnić przez danie im możliwości szybkiego poruszania się.

Uwagi te pozwalają sobie przesłać na marginesie wprowadzanych obecnie oszczędności w naszym życiu publicznym.

J. S. Warszawa.

WYŚCIG O ZŁOTY LAUR WAWELU

Wyścig o Laur Wawelu zorganizowany przez Oddział Krakowski Aut. Polski na terenie miasta Krakowa zaliczyć należy do najciekawszych imprez automobilowych, jakie odbyły się w Polsce po ostatniej wojnie. Złożyły się na to okoliczności następujące: dobra organizacja, kilkanaście maszyn dostatecznie szybkich i dostatecznie przygotowanych technicznie, aby dać publiczności dawkę szybkości niezbędną do zainteresowania się tego typu zawodami, wreszcie dostatecznie wysoki poziom startujących kierowców, który nie tylko umieli sprawnie i płynnie przeprowadzić wozy przez niełatwą trasę, ale nadto — zwłaszcza jeśli idzie o kierowców czeskich i Rzeźniczka potrafili w walce o pierwszeństwo stawiać kropki nad „i“ (pojedynki Vleck—Hovorka w kat. sportowej, walki Rzeźniczka z Heroutem). Ten moment w wyścigu kat. sportowej dał trzydziestosięciężnej publiczności smaczek wielkich „prawdziwych“ wyścigów samochodowych w skali europejskiej. Niestychana ambicja Hovorki (BMW 328), który w tempie ok. 130 km na godzinę (na prostych) oraz na bardzo trudnych, głębokich wirażach, bez przerwy „naciskał“ swego krajana Vleck'a, siedząc mu stale „na ogonie“, dała obserwatorom wyścigu wspaniałe przeżycia sportowe. Niestety ambitny Hovorka nie wytrzymał trudów trasy: bojąc się na piątym okrążeniu na zakręcie ul. Masarskiej z Rzeźniczą wszedł w wiraż zbyt ostro, zbyt gwałtownie przyhamował, a dziury w szutrowej nawierzchni tego odcinka trasy dopełniły reszty: wóz zarzucił gwałtownie, tył poszedł do góry, wóz przewrócił się i zapalił. Na szczęście ambitny kierowca wyszedł cało, a piękna czerwona maszyna, poza uszkodzonymi w karoserii nie poniosła większego szwanku.

★

Bhaterów wyścigu było wielu. W moim przekonaniu największym bohaterem zawodów był dr Kołaczkowski z Zakopanego, którego „sportowe serce“ zasługuje na specjalne podkreślenie. Sprawa była następująca: nasz kochany Jasio Ripper nie wytrzymał i zjawił się w parku na czarownym gruchocie o bardzo sportowej linii. Z właściwym temu zawodnikowi zamiłowaniem do bałaganu, zaczęło uruchamiać gruchota w parku samochodów wyścigowych, już po zamknięciu tego parku o godz. 14-ej, po dokonaniu odbioru technicznego.

Gruchot zapalił, Ripper stracił głowę i... trzasnął w przód „Magdy“ Czecha Vleck'a, uszkadzając mu kierownicę (pękła ślimacznica). To wszystko stało się na godzinę przed wyścigiem. Sytuacja była bardzo nieprzyjemna — Vleck był purpurowy ze złości i miał rację — po pierwsze odpadał z wyścigów, w których — jak się okazało później — miał szansę na pierwsze miejsce, po wtóre groziło mu pozostanie przez czas nieokreślony w Krakowie, do czasu znalezienia części, o które bardzo niełatwo.

W tym nieprzyjemnym momencie zjawił się dr Kołaczkowski, który — dowiedziawszy się o tarapatkach czeskiego zawodnika natychmiast zaofiarował mu kierownicę swego prywatnego Fiata wraz ze wszystkimi częściami. „Magda“ — interesujący twór rąk własnych znakomitego mechanika Vleck'a (podwozie i silnik Fiat 1100 ze sprężarką, różnego rodzaju adaptacje pomysłu Vleck'a, karoseria pomysłu Vleck'a) została uratowana (trzeba było widzieć w jakim tempie i z jakim koleżanstwem kilku czeskich kierowców i mechaników naprawiało wóz!!!). Czyn dr Kołaczkowskiego uratował sytuację, rozładował burzę, umożliwił start jednego z najlepszych kierowców wyścigu, umożliwił oglądanie najciekawszego pojedynku: Vleck — Hovorka.

★

Drugim bohaterem wyścigu był kierowca czeski Lancinan (BMW 328), któremu przed trybunami — w tempie około 70 km/godz. — wpadł na maskę

15-letni chłopiec „samobójca“ (tak trzeba nazwać dużego chłopaka, który w momencie gdy wyścig trwa, nie patrząc się nawet w prawo na jezdnię czy jakiś wóz nadjeżdża, przebiega trasę). Lancinan — jak mi opowiadał — sądził, że uda mu się ominąć chłopca i skręcił trochę w prawo. Ten minimalny skręt zapewne uratował chłopakowi życie, gdyż przebiegający nie został uderzony zderzakami, lecz „wsunął się“ na maskę, stąd na szybę, którą wybił, na dach wozu i po salcie wywinieciem w powietrzu — spadł na jezdnię. Te trzy fazy zamortyzowały uderzenie, a błyskawiczna akcja Rzeźniczka, który w kilkanaście sekund później już wiozł chłopca do szpitala, dopełniły reszty. Chłopak został uratowany, skończyło się na potłuczeniu i złamaniu nogi.

Błyskawiczny refleks Lancinana uratował chłopcu życie. Ale to nie wszystko — kierowca czeski oszołomiony uderzeniem, obsypany kawałkami rozbitej szyby (na szczęście szyba Phyroflex), które zasypały mu twarz i zasłoniły pole widzenia, nie stracił opanowania i utrzymał wóz na jezdni. W innym wypadku skończyło by się na kilkunastu rannych spośród widzów stojących po stronie jezdni, która winna była pozostać pustą (anemiczna akcja Milicji wystarczyła tylko na 10 minut po wypadku, później znów stali tam widzowie).

★

Trasa była prosta, ale niełatwa, dzięki głębokiemu wirażowi u zbiegu ul. Morsztynowskiej i Alei Daszyńskiego, dzięki dwóm wirażom pod prostym kątem u zbiegu ul. Masarskiej z ul. Rzeźniczą oraz Rzeźnicznej z Grzegórzecką. Nadto odcinek wyboistego szutru (ul. Rzeźnicza) bardzo utrudniał utrzymanie wozu w szybkości. Długość trasy ok. 2000 mtr. Wszystkie biegi odbywały się na dystansie 15 okrążeń (ok. 30 km).

★

Kierownik zespołu czeskiego oświadczył dosłownie: „był to jeden z najlepiej zorganizowanych wyścigów, w jakich braliśmy udział“. Z kierowców polskich najlepiej podobali się kolegom czeskim „Zbik“ (doskonale, płynnie brane wiraże, spokój i wielka rutyna w prowadzeniu wozu) oraz Mazurek. Borowczyk dobry, ale widać, że jeszcze młody, brakuje mu rutyny — oto opinia kolegów czeskich. O Wierzbie nic nie mogli powiedzieć, gdyż za krótko jechał (tylko 3 okrążenia, Lancina nie „ciągnęła“, gdyż krajowe tłoki jej nie smakowały — wóz nie był dostatecznie dotarty i przygotowany).

Dążą umiejętność jazdy pokazał Rzeźniczek (AP. Katowice) dokazujący cudów na swym wywrotnym Willysie. Jego walka ze znacznie szybszym Fiatem — Mille Miglia. Hovorki, który na prostych miał dużą przewagę, śmiało i technicznie opanowane przechodzenie trudnych wirażów, na których dominował o klasę nad Czechem, minieć prowadzącego Czecha, co nie było łatwe, zważywszy wolniejszy znacznie wóz, dało w rezultacie Rzeźniczce zwycięstwo i wielką sympatię publiczności.

Bardzo uparcie i twardo jechał Goławiecki (AP. Kraków) na DKW.

Rzadki i nieco... kompromitujący wypadek wydarzył się Suchardzie, jadącemu na pięknym i szybkim Jaguarze. Oto już w pierwszym okrążeniu kierowcy zsunęła się na oczy niepodpięta paskiem „pilotka“. Stało się to na wirażu na rogu Rzeźnicznej. Sucharda nie utrzymał wozu na jezdni i wpakował Jaguara w drzewo, gniotąc mu przód. Dobrze, że się na tym skończyło.

Borowczyk jechał ładnie i odważnie, niestety wóz zaledwie 3 okrążenia pracował bez zarzutu. W trzecim okrążeniu silnik zaczął szwankować (czas by było

wyszukać wreszcie odpowiednie świece!), uniemożliwiający kierowcy nawiązanie walki z konkurentami.

Jeśli idzie o Czechów bardzo podobali się, świetny inż. Dobry na znakomicie przygotowanym BMW 328, doskonały Vlcek na interesującej „Magdzie” i Hovoraka na BMW 328, oraz niezwykle płynnie jadący Jonak na swym ładnym czerwonym Aero - Special, pracującym jak dobrze wyregulowany szwajcarski zegarek. Najslabiej wypadł z Czechów jadący „bez serca” Herout na ładnym i doskonale „ciągnącym” wozie Fiat typ Mille Miglia.

*

Z zasadniczych błędów organizacyjnych podkreślić należy stale powtarzające się na zawodach automobilowych braki informacyjne. Lista kierowców i wozów była gotowa dopiero w chwilę po rozpoczęciu wyścigu — uniemożliwiało to publiczności wycie się w wyścig i zbliżenie do kierowców. Obserwatorom brak ten uniemożliwiał obserwacje — sam numer nie wystarcza, trzeba wiedzieć kto jedzie i na czym.

Poza tym trzeba dodać, że na całym świecie w minucie, dwie po zakończeniu biegu ogłaszają kto był pierwszy, w jakim czasie, jaka średnia szybkość, jaka prędkość najszybszego okrążenia. (Włosi np. ogłaszają w czasie wyścigu najszybsze okrążenia).

Chowanie tych wiadomości dla grona wtajemniczonych jest lekceważeniem publiczności i jawności zawodów sportowych. Uniemożliwia nadto porównywanie czasów oficjalnego chronometrażu ze stoperami nieoficjalnymi, powoduje niemiłe domniemania i protesty. (np. czas Antona początkowo ustalony na 27,08, po proteście — 23,08, czas Borowczyka o 7,2 sek. gorszy od czasu Tabenckiego) itp.

Pośrednim skutkiem tego błędu było zbyt długie obliczanie wyników końcowych, a w konsekwencji początek rozdania nagród o godz. 24-ej!!

Drugim poważnym błędem było ustawienie tablic z cyframi przejechanych okrążeń (pomijam już fakt, że w wyścigu kat. sportowej „zmieniające” pomylili się i wogóle nie wystawili „14” — po „15” ustawili „13”). Tablicę ustawiono nie na linii startu i mety lecz w odległości około 250 m za tą linię, pod słońce jadącym. Czesi — jak podkreślali — wogóle nie patrzyli się na tablicę, po pierwsze dlatego, że była pod słońce, po drugie dlatego, że stała niedaleko od najtrudniejszego wirażu, to znaczy w miejscu, gdzie kierowca musiał skupiać całą uwagę na wejście w trudny wiraż. Kierowcy czescy korzystali tylko z tablic pokazywanych przez swoich mechaników.

Zle funkcjonowanie tablic wprowadziło rozgardiasz w dwóch biegach, w których „tablice” uważały, że wyścig już się skończył, a zawodnicy — że mają do przebiecia jeszcze jedno lub dwa okrążenia.

To były ważniejsze mankamenty tej niewątpliwie interesującej i ogólnie biorąc bardzo udanej imprezy.

tg.

WYNIKI TECHNICZNE

Kat. Turystyczna

Kl. II do 1200 ccm.

1. Jonak (Z. Z. Praha) Aero Special. 22:36. 79,5. 2. Herout (A. K. CSR) Fiat MM. 24:22,2. 74,0. 3. Vlcek (A. K. CSR) Aero - Minor 24:33,6. 73,0. 4. Wł. Wójcik (A. P. Krak.) Fiat 1100 25:03. 5. Goławiecki (A. P. Krak.) D. K. W. 25:59.

Kl. III do 2000 ccm.

1. „Żbik” (A. P. Krak.) Citroen 11. 22:22,2. 80,6. 2. Anton (Z. Z. Praha) Frazer Nash. 23:08. 78,5. 3. Mazurek (A. P. Warsz.) Citroen 11. 23:26,4. 77,0. 4. Nahorski (A. P. Krak.) Lancia Ap. 23:42. 76,0. 5. Lancman (A. K. Liberec) B. M. W. 326. 24:45,4. 6. Podgórski (A. P. Krak.) Tatra 97. 26:59.

Klasa IV ponad 2000 ccm.

1. Rzeźniczek (A. P. Kat.) Willys 23:56,4. 75,5

KAT. SPORTOWA

Kl. I do 1500 ccm.

1. Vlcek (A.K. CSR) „Magda”, 20:19,2. 88,3. 2. Treybal (A.K. CSR) H. R. G. 20:41,1. 86,0. 3. Jonak (Z. Z. Praha) Aero Spec. 21:34,2. 83,8.

Kl. II do 2500 ccm.

1. Inż. Dobry (A.K. CSR) BMW 328. 19:31,2. 92,8. 2. Lancman (A.K. Liberec) BMW 328. 20:38,4. 87,0. 3. Tabencki (A.K. Krak. BMW 328. 21:40,8. 83,0. 4. Borowczyk (A.P. Kat.) BMW 328. 21:48. 5. Kaźmierczak (A.P. Kat.) BMW 328. 22:19,2.

Najlepszy czas dnia:

Kat. Turystyczna: „Żbik” 22:2,2; średnia 80,6 km/godz.
Kat. Sportowa: inż. Dobry 19:31,2; średnia 92,3 km/godz.

Najlepszy czas okrążenia:

Kat. Turystyczna: „Żbik” 1:26,4; średnia 83,7 km/godz.
Kat. Sportowa: inż. Dobry 1:16,8; średnia 93,5 km/godz.

KURSY H. PRYLIŃSKIEGO

SAMOCHODOWE

WARSZAWA, GRÓJECKA 42a

Sport motorowy

NOWE REKORDY MOTOCYKLOWE W ZW. RADZIECKIM

Pod Moskwą, na szosie Moskwa — Mińsk, rozegrane zostały w połowie września r.b. mistrzostwa motocyklowe Zw. Radzieckiego. Mistrzostwa zgromadziły ponad 200 czołowych zawodników i zawodniczek z całego kraju.

Już w pierwszym dniu zawodów ustanowiono 2 nowe rekordy ZSRR. W kat. do 125 ccm w konkurencji kobiecej zawodniczka Morozowa uzyskała w wyścigu na dystansie 50 km. średnią szybkość 89,4 km/godz, ustanawiając nowy rekord ZSRR. Drugi rekord w tejże kategorii do 125 ccm, również na dystansie 50 km, ustanowił Ptaszkin pokonując drogę ze średnią szybkością 104,2 km/godz. Oba rekordy ustanowione były na maszynach produkcji radzieckiej.

W próbie szybkości na dystansie 1 km. ze startu stojącego, w kat. maszyn do 125 ccm, Ptaszkin ustanowił nowy rekord świata, przebywając 1 km. w czasie 40,843 sek. Dotychczasowy rekord w tej klasie należał do Anglika Nesh'a i wynosił 41,37 sek.

W ostatnim dniu mistrzostw — 15 września — rozegrano wyścig na przełaj: dla kobiet na dystansie 50 km., dla mężczyzn na dystansie 100 km. W wyścigu kobiet zwyciężyła Kuźmina na maszynie z silnikiem 350 ccm w czasie 1 godz. 8 min. 48,1 sek. W wyścigu mężczyzn (100 km) zwyciężył Korolij na maszynie z silnikiem 750 ccm w czasie 1 godz. 54 min. 56,3 s. Wyścig motocykli z wózkami na dystansie 100 km. wygrał Wartanjan w czasie 2 godz. 4 min. 20,2 sek.

Ogółem w czasie mistrzostw ustanowiono 6 nowych rekordów ZSRR i 1 rekord świata. W klasyfikacji zespołowej tytuł mistrza ZSRR uzyskała reprezentacja Zw. Zawodowych.

Głównym sędzią zawodów był marszałek ZSRR — Bogdanow.

Zawody wzbudziły ogromne zainteresowanie zarówno wśród sfer oficjalnych, pracowników fabryk sprzętu motoryzacyjnego, jak i wśród szerokiej publiczności.

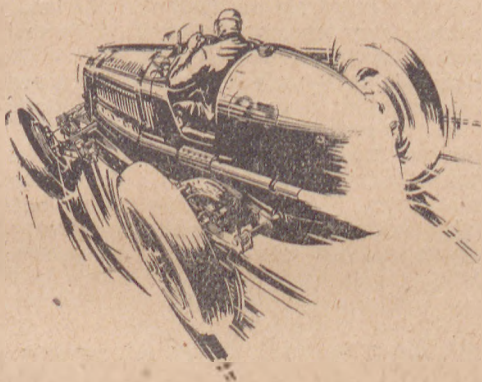
WIELKA NAGRODA WŁOCH

Doroczne międzynarodowe wyścigi samochodowe o Wielką Nagrodę Włoch, rozegrane pod Turynem na dystansie 360 km, przyniosły zwycięstwo kierowcy francuskiemu Wimille na maszynie Alfa Romeo, w czasie 3 godz. 10 min. 42,4 sek. (przeciętna szybkość 113,2 km/godz.).

Drugim był Włoch Villorosi na wozie Maserati w czasie 3:13:24,2, trzeci Francuz Sommer na maszynie Ferrari.

ALDO VIVANTI

Wyścigi i Sport



GRAND PRIX de FRANCE! Wyścigi samochodowe które emocjonowały już naszych dziadków, świadczą o tem, że samochód nie jest nowością. Już trzecie pokolenie jest świadkiem rozwoju automobilizmu. Wyścigi o „Grand Prix de France”, rozgrywane od początku „bohaterskiej” epoki automobilizmu, mają za sobą bez mała pół wieku tradycji i tak jak wszelkie wyścigi samochodowe, dają w pewnym stopniu obraz tendencji rozwojowych.

W roku bieżącym 35-e wyścigi o „Grand Prix de France” zostały rozegrane dnia 18 lipca w Reims. Przebieg wynosił 500 km w 64 okrążeniach. Na starcie stanęło 19 samochodów:

10 niebieskich wyścigówek francuskich, 8 czerwonych wyścigówek włoskich oraz 1 zielona wyścigówka angielska.

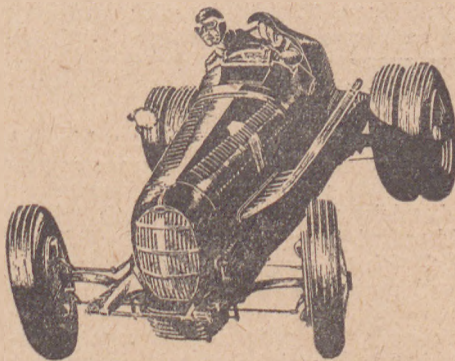
Jak wiadomo według „odwiecznej” tradycji, barwy narodowe startujących wyścigówek są: niebieska — Francja, czerwona — Włochy, zielona — Anglia, biała Niemcy, żółta — Belgia.

Z pomiędzy dziesięciu niebieskich było: 7 Talbotów, 1 Delahaye, i 2 Simca-Gordini (wyścigówki 4 cyl. — 1.440 ccm.). Z pomiędzy 8 czerwonych były 3 Alfa-Romeo, 4 Maserati oraz 1 Ferrari, wreszcie 1 zielony „Alta”, jedyny angielski samochód z pomiędzy 6 zgłoszonych.

W czasie treningu wycofały się 3 zielone E.R.A. i dwa C.T.A.-Arsenal, uznane jako nie dość szybko. Alta, która przedstawiała się spośród wszystkich samochodów angielskich najbardziej „wyścigowo”, nie miała szczęścia i wycofała się już w siódmym okrążeniu.

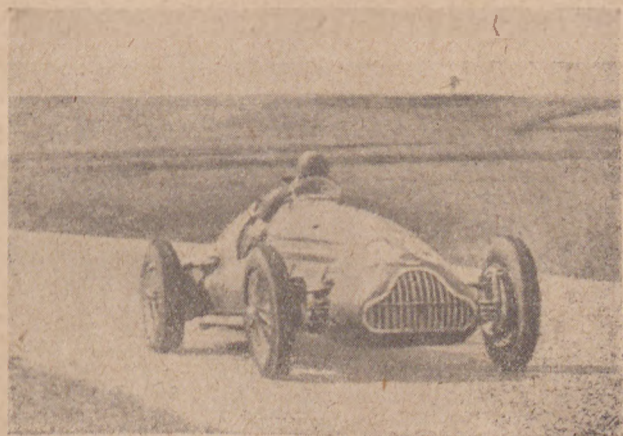
Po wycofaniu się Anglika wyścigi rozgrywały między sobą tylko dwie barwy: niebieska i czerwona. Przed wojną byłaby jeszcze trzecia to jest biała, która niejednokrotnie bywała zwycięską na „Grand Prix de France”. Najszybsze okrążenie osiągnięte w Reims miał podczas treningu w 1939 r. Lang na 3-litr. Mercedes: 183,5 km/godz. W roku bieżącym zwycięzca w wyścigu — Wimille na specjalnej treningowej Alfa-Romeo, osiągnął 180,2 km/godz. — jako przeciętną jednego okrążenia. Szybkości maksymalne podczas wyścigu są zawsze nieco mniejsze niż podczas treningów. Najszybsze okrążenie w tegorocznym wyścigu osiągnął Wimille: 174 km/godz.

Nieobecność białych samochodów jest zrozumiała i chyba nikt za nimi nie tęskni, aczkolwiek nikt nie



może negować ich wysokich zalet technicznych. Uderza jednak znikomy udział zielonych samochodów. Toteż fachowa prasa brytyjska bije na alarm: „Można sobie było na to pozwolić, gdy przemysł angielski nie potrzebował zdobywać zagranicznych rynków zbytu, dziś, gdy jesteśmy nastawieni na eksport i produkcja naszych samochodów osobowych dostosowała się do obecnych gustów, nieobecność naszych samochodów wyścigowych na wielkich wyścigach kontynentalnych jest wielkim błędem” — piszą Anglicy — „zwłaszcza, że dla otrzymania palmy pierwszeństwa na wielkich wyścigach tak nasi konstruktorzy, jak i nasze fabryki stoją na odpowiedniej wysokości”.

Niewątpliwie pojawienie się zielonych samochodów wyścigowych na kontynentalnych torach uczyni wielkie wyścigi bardziej interesującymi i pouczającymi, niż jak to się działo w r. 1948, gdy na torach pędzą tylko wyścigówki czerwone, zresztą niezbyt się spiesząc, gonione w dość majestatycznym tempie przez, okryty chwałą lat dawnych, zespół niebieskich. Tak było w Bernie na „Grand Prix d'Europe” i tak samo w dwa tygodnie później w Reims. Tu i tam bezapelacyjnie zwyciężyły czerwone Alfa-Romeo 158 S — 6 cyl. 1,5 ltr. Trzy startujące Alfy przybyły w doskonałej formie na metę zajmując trzy pierwsze miejsca: Francuz Wimille zrobił 500 km. w 3 godz. 1 min. 7,5 sek. Za nim dwaj Włosi: Sanesi — 3 godz. 1 min. 32 sek. i Ascari — 3 godz. 1 min. 32 sek. Jako czwarty przybył Comotti na Talbot — 3 godz. 2 min. 22,1 sek., mając dwa okrążenia za prowadzącym cały wyścig Wimille na Alfa Romeo. Piąty i szósty — Talboty, siódmy — Villorosi na Maserati, który miał wszelkie szanse na dużo lepsze miejsce, lecz nie miał szczęścia na swojej nowej niziutkiej i bardzo szybkiej wyścigówce Maserati, typ „San-Remo”. Opiekował się nią „wielki kierowca małego wzrostu”, doświadczony i niestarzejący się Nuvolari. Na siedemnastym okrążeniu Villorosi



Heath na zielonej Alta

miał dłuższą konferencję z Nuvolarim, któremu oddał kierownicę. W rezultacie Maserati przybyła na metę w pięć okrążeń za prowadzącym. Osmym był Delahaye, dziewiątym znany jeździec francuski Chiron na Talbot i dziesiątym — również Talbot (dziewiętnaście okrążeń za prowadzącym).

Odpadli zaraz na początku Sommer na Maserati, Veyron na Simca-Gordini i Heath na jedynym angielskim samochodzie Alta, wreszcie de Graffenried na Maserati. Po dwudziestu dwóch okrążeniach odpadł najstarszy wśród zawodników jeździec francuski Etancelin na Talbot. Najdłużej wytrzymał Besana na Ferrari, który odpadł na czterdziestym czwartym okrążeniu.

Wyścig odbył się z całą paradą, jak wymaga tradycja i bez żadnego wypadku. Przed wyścigiem wszyscy uczcili minutą milczenia pamięć Achille Varzi, który zginął w przededniu wyścigu o „Gran Prix d'Europe” w Bernie 4-go lipca na treningowej Alfa-Romeo. Na tej samej treningowej Alfa-Romeo z silnikiem 310 KM trenował również Wimille osiągając na jednym z odcinków na chwilę szybkość 289.6 km/godz. i robiąc jedno okrążenie z szybkością przeciętną 174 km/godz. Tym razem trening odbył się bez wypadku.

★

Wyścig nie był emocjonujący wskutek znacznej przewagi trzech Alfa Romeo nad resztą zawodników. Może byłby ciekawszy gdyby nie pech Villerosiego na nowej wyścigówce Maserati.

Ciekawe natomiast są czasy postoju na punktach zopatrzenia: po dwudziestu okrążeniach (156 km) Sanesi na Alfa Romeo „zatankował się” w 26 sekund, po nim Ascari w 32 sek., Wimille zrobił to samo w 44 sek., oglądając dokładnie i bez zbytniego pośpiechu swe ogumienie.

Po trzydziestu sześciu okrążeniach Wimille znów pobrał paliwo i wymienił na wszelki wypadek tylne koła w 50 sekund. Po czterdziestu okrążeniach Ascari zrobił to samo w 42 sek., a Sanesi jeszcze prędzej, bo w 40 sekund.

Po czterdziestym drugim okrążeniu Wimille zjechał na punkt zopatrzenia i „dłubał” pod maską 55 sekund (w tym czasie dolano mu paliwa). Po pięćdziesiątym piątym okrążeniu Wimille kazał sobie dołączyć wody do chłodnicy i stracił na to 50 sekund. Wimille jechał ostrożnie i chętnie korzystał z obsługi, jednak po każdym postoju odrabiał stracony czas bardzo szybko.

Fabryka mediolańska może być dumna ze swych maszyn, swojej obsługi na punktach zopatrzenia i ze swych jeźdźców. Talboty zoopatrywały się też sprawnie. Jeden tylko Delahaye zmarnował 1 min. 35 sek. na zmianę tylnych kół i napełnienie paliwa. Został za to wygwizdany przez publiczność.

★

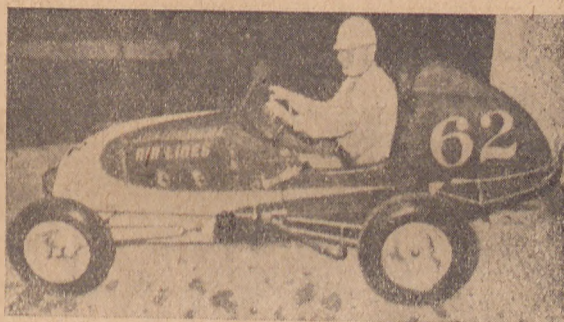
Jak to jest teraz w modzie, przed Wielkim Wyścigiem, który odbył się w godzinach popołudniowych,

przed południem ścigały się małowitrazówki. Udział brała cała „flota”; Simca-Gordini 1440 ccm (samochody wyścigowe, takie same jak te, które brały udział w Wielkim Wyścigu, zresztą bez szczęścia), dwa Veritas-Meteor, to jest, przebudowane we Francji na wyścigówki — sportowe BMW, trzy dwulitrowe Ferrari, dwa DB to jest przerobione na wyścigówki Citroeny, jeden Maserati — pod Villoresim, który popołudniu brał udział w Wielkim Wyścigu na nowym Maserati „San-Remo” i miał pecha, wreszcie dwie Cisitalia.

Wyścig odbył się na dystansie 200 km., w 26 okrążeniach. Zwycięzcą był Sommer na Ferrari, przeciętna 154.6 km/godz. (przeciętna zwycięzcy w Wielkim Wyścigu była 164.9 km/godz., lecz na przestrzeni 500 km.). Jedno okrążenie za zwycięzcą przybył do mety Rightetti też na Ferrari, trzecim był Chaboud na Veritas-Meteor, czwartym — Scaron na Simca-Gordini (dwa okrążenia za prowadzącym). Najszybsze okrążenie zwycięzcy: 156.4 km/godz. Podziwiać należy maksymalne wykorzystanie szybkości samochodu, co jest zresztą możliwe tylko na krótkim przebiegu.

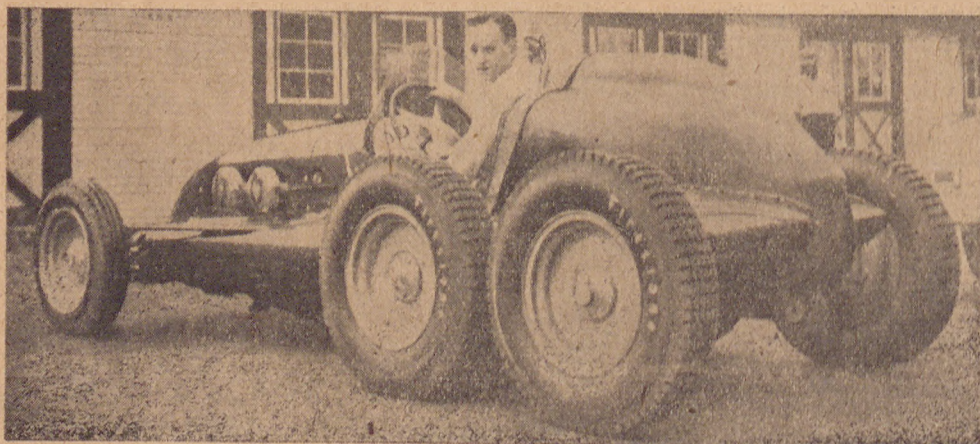
★

A oto z Ameryki ciekawostki wyścigowe.



Amerykański „liliput” wyścigowy.

Wyścigi „liliputów” są emocjonującym widowiskiem w Ameryce. Odznaczają się ryzykanctwem i obfitują w liczne wypadki. W Ameryce to ma powodzenie. „Liliput” wyścigowy ma silnik Offenhauser 4 cyl.-1,6 ltr. z dwoma wałkami rozrządczymi. Wydajność 105 km/g. przy 7200 obr/min. Stosunek kompresji 15,5 : 1, paliwo — czysty alkohol metylowy. Zawieszenie na drążkach skrętych z przodu i z tyłu. Ten mały wyścigowiec jest wyjątkowo ciężki. Przyczyną tego jest bardzo mocno zbudowane podwozie i nadwozie, gdyż samochód ten musi wytrzymać częste kolizje bez których „wyścig” nie miałby uroku dla widzów, a których trudno uniknąć podczas długotrwałej gonitwy licznych



Z pomiędzy 33 startujących na tegorocznych wyścigach w Indianapolis USA był jeden taki sześciokołowiec. Pomiędzy 6-lu kół nie należał do śledziny klasyfikowanych.

zupełnie jednakowych samochodów, które godzinami pędzą zbite w jedną grupę. Zwyczcami są najodważniejsi i najbrutalniejsi jeźdźcy. Trochę to coprawda inne niż Wielkie Wyścigi lub Sport w Europie, ale co kraj to obyczaj!

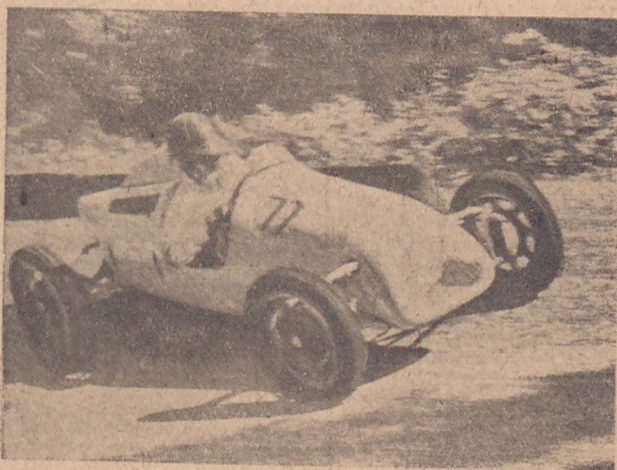
Wyścigi samochodowe to widowisko na wielką skalę. Udział czynny w wyścigach jest bardzo kosztowny. Różnica między wyścigami a zawodami sportowymi jest między innymi, ta, że na wyścigach bierze udział nie tylko zawodnik na swym samochodzie. Pracuje wraz z nim przed wyścigiem i podczas wyścigu cały sztab obsługi, który podczas wyścigu ma swoje miejsce na punktach zaopatrzenia. Są tam różni i to nie byle jacy, fachowcy. Pozostając pod kierownictwem najlepszych mistrzów kierownicy i najbystrzej orientującą się mechaników, są oni współodpowiedzialni za wynik wyścigów. Jeździec wyścigowy nie jest pozostawiony sam na sam z samochodem na torze, lecz pozostaje ciągle w kontakcie z najdoskonalszą obsługą jaką wogóle można sobie wyobrazić. Cały zespół jego własnej i oddanej mu obsługi pilnuje go podczas trwania wyścigu jak żrenicy oka.

Kilka godzin przy kierownicy podczas samego wyścigu poprzedzają długie miesiące przygotowań w wytwórni lub w t. zw. „stajniach”. Treningi, badanie mechanizmów samochodu, przeróbki, udoskonalenia i znów gonitwy, znów warsztat i znów trening. Trenuje również i sztab obsługi, który na pamięć zna każdy szczegół samochodu, a potem ustala rekordowe czasy czyniąc swą powinność podczas samego wyścigu na punktach zaopatrzenia. Rekordy tak samo ważne jak rekordy szybkości zawodnika.

Sportowiec samochodowy — to przysłowiowy „majster klepka”, który w każdej sytuacji sam sobie radzi. Nic też dziwnego, że Anglicy którzy jak powszechnie wiadomo, są zamiłowanymi i uzdolnionymi mechanikami, a we krwi mają ducha sportowego, stanęli na czele sportu samochodowego, tak samo zresztą jak i motocyklowego i rowerowego (może temperament i bystrość umysłu Włochów tłumaczą ich sukcesy na wielkich wyścigach samochodowych!).

W Anglii liczne kluby automobilowe zajmujące się czynnie sportem samochodowym i rozporządzające wielką ilością przeróżnych samochodów sportowych, dają możność swym członkom urządzania niezliczonych prób, konkurencji, zjazdów i wyścigów w specjalnych terenach. Te wszystkie zawody sportowe, często połączone z zabawami towarzyskimi, odpowiadają charakterowi narodowemu i dają obraz bardzo rozwiniętego sportu samochodowego. Oczywiście, że ten „klimat sportowy” stwarza dla przemysłu samochodowego interes jak również i pewien obowiązek, budowania i wypuszczania na rynek, coraz to nowych modeli samochodów o cechach wybitnie sportowych. Na całym też świecie niema takiego wyboru samochodów sportowych jak w Anglii. Wymieńmy tylko: Aston-Martin, A.C., Allard, Alta, Alvis, Healey, H.R.G., Jaguar, M.G., Riley — jako seryjnie produkowane sportówki z bardzo różnymi karoserjami. Ponadto E.R.A., C.T.A.-Arsenal, Cooper, Freikaizer (tylko nazwa niemiecka) i inne wytwórnie specjalnie budują tylko samochody sportowe i wyścigowe (te ostatnie na razie raczej na użytek wewnętrzny).

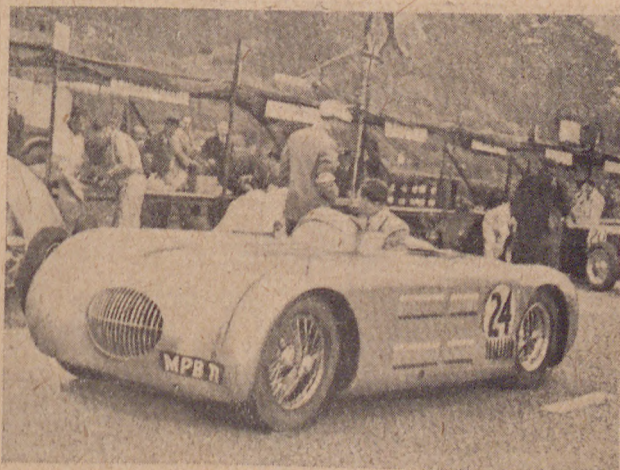
Z angielskich zawodów sportowych powszechnie znane są: Wyścig w Prescott, wyścig na wyspie Man, wyścigi górskie Shelsley-Walsh, Bouley-Bay i wiele innych. Okazji do próbowania sportowych samochodów angielskich sportowcom nie brak. Jeździ się nie tylko na angielskich sportówkach ale również na Alfa-Romeo, Simca, BMW, Bugatti (istnieje klub właścicieli samochodów Bugatti i t. d., jeździ się też na samochodach własnego chowu z mocno „frezowanymi” silnikami, a potem urządza oryginalne wyścigi jak np. wyścig na odległość 400 metrów po bardzo krętej drodze. Kto ma szanse zwycięstwa? Sportówki małątkie z silnikiem do 500 ccm!



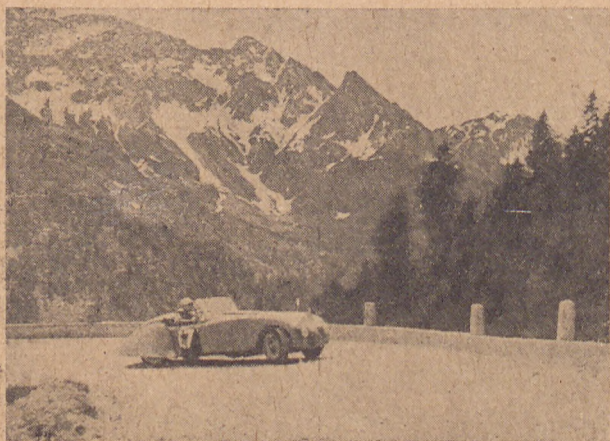
Sportówka marki Cooper 497 ccm — zwycięzka na „Great Auclum Sport Trials” 1948.



Dwa Sunbeam na przełęczy Susten. Śnieg — chociaż połowa lipca.



Super-Sport E.R.A. z dwustopniową sprężarką.



H.R.G. na przełęczy St. Gottard.

Jeździ się nie tylko w Anglii. Sportowcy biorą udział na swych rasowych sportówkach w wielu kontynentalnych zawodach na wytrzymałość.

W tegorocznej jeździe na wytrzymałość „Circuit de Spa” w Belgii angielskie sportówki zajęły wszystkie pierwsze miejsca. Zwycięzcą był nowy Aston-Martin 2-litr dając przeciętną 116 km/godz. w ciągu 24 godzin jazdy „non-stop”!

Ostatnio wielki sukces odnieśli angielscy sportowcy w klasycznym raidzie. W połowie lipca odbył się raid górski p. n. XI. Raylle International des Alpes (impresa francuskiego Automobilklubu). Trasa biegła z Marsylii przez Alpy francuskie do Szwajcarii poprzez najwyższe przełęcze Alp szwajcarskich i z powrotem przez Alpy francuskie — tym razem inną drogą prowadzącą przez najwyższe przełęcze górskie w Europie. W Nicei nastąpiło zamknięcie raidu dnia 17 lipca.

Bardzo ciężka próba tak dla zawodników jak i dla samochodów. Raid urozmaicony najpiękniejszymi krajobrazami. Uczestników nie brakło — na starcie w Marsylii było ich 61. Silna grupa Anglików na samochodach przeważnie sportowych jak Jaguar, Allard, Healey, H.R.G., M.G., a ponadto Bentley, i Sunbeam-Talbot. Gospodarze zjawili się na Citroen, Simca, Talbot, Delahaye i Renault, oraz na Ford i Lancia-Aprilia. Innych zgłoszeń nie było.

Najlepszym we wszystkich konkurencjach i próbach był sportowy Jaguar 3,5 ltr. (cena 1263.— funtów ang. t. j. okragło 5.000.— dolarów).

W klasie I (ponad 3 ltr) drugim, również bez punktów karnych, był Allard. W klasie II (2 do 3 ltr) wszyscy mieli punkty karne, a najlepszym był Healey. W klasie III (1,5 do 2 ltr) pierwszym był Sunbeam a drugim Citroen 11 L obydwa bez punktów karnych.

W klasie IV (1,1 do 1,5 ltr) pierwsza i druga Lancia, obydwa bez punktów karnych. W klasie V (do 1,1 ltr) pierwszy H.R.G. i jako drugi Simca również bez punktów karnych, Renault zajął w tej klasie szóste miejsce mając 1852 punkty karne.

Próby szybkości, wyścigi górskie, wyścigi w terenie, próby na wytrzymałość i raidy — to sport samochodowy.

Ustanawianie rekordów szybkości jest bardzo kosztownym eksperymentem naukowym i służy do badania wszelkich mechanizmów, ogumienia i nadwozia pojazdu mechanicznego na kołach, poruszającego się z największą, możliwą do osiągnięcia, szybkością. Bolid Railton Mobil Special posiada dwa silniki każdy o pojemności 30 ltr i wydajności po 2500 KM. Przedni silnik napędza oś tylną, a tylny — przednią. Silniki ustawione są nieco skośnie. Konstrukcja przeniesienia mocy, hamulców i kierownicy jest mocno skomplikowana gdyż niezwykley wehikuł wymaga niezwykley rozwiązań. Torem dla „bolidów” są idealnie równe i twarde plaże nadmorskie.

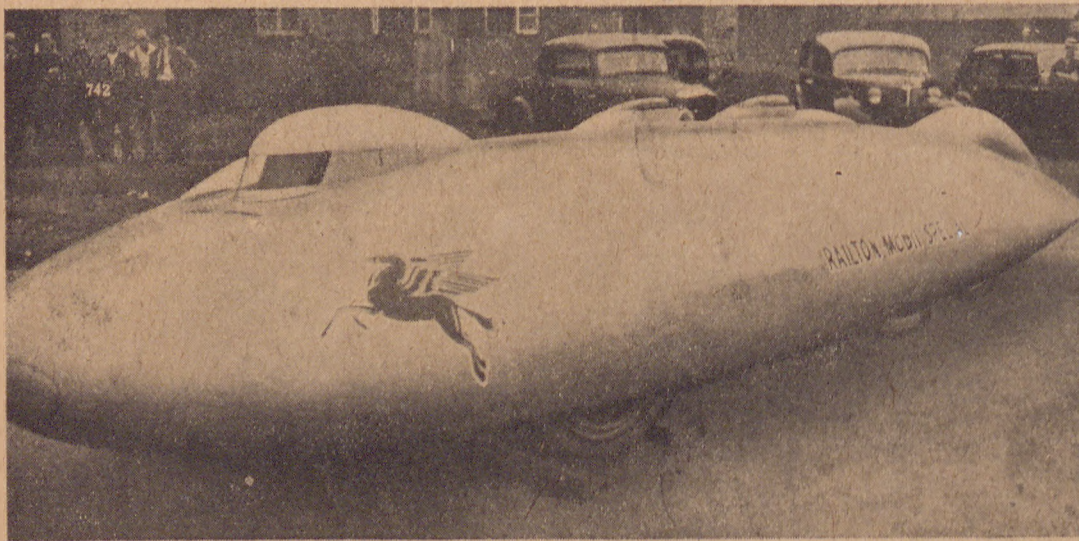
Pierwszy rekord szybkości ponad 100 km/godz. dla pojazdu mechanicznego ustanowił w 1899 roku Jenatzy na samochodzie elektrycznym - akumulatorowym! 200 km/godz. przekroczył w 1910 roku Oldfield na samochodzie wyścigowym Benz, w 1924 roku Eldridge na wyścigowce Fiat przekroczył 240 km/godz. Od 1927 roku rekordy szybkości należą już do bolidów. Seegrave przekracza 320 km/godz. na „bolidzie” Sunbeam, a Campbell na „bolidzie” Rolls-Royce w latach 1931 do 1935 polepszy rekord po 510 km/godz. Potem na zmianę Eyston na „bolidzie” Thunderbolt i Cobb na „bolidzie” Railton Special dochodzą do szybkości prawie 600 km/godz. Ostatni rekord Cobba jest 369,7 mil/godz. t. j. 594,958 km/godz.

★

Wyścigi, rekordy szybkości jak również i sport samochodowy to wielkie laboratorium doświadczalne pozostające pod baczna obserwacją konstruktorów. Tu osiąga się szczyty wytrzymałości tak ludzi jak i materiałów.

Nakłady pieniężne na te widowiska i zawody sportowe mają swe uzasadnienie, gdyż wyścigi i sport samochodowy torują drogę do postępu techniki samochodowej.

Aldo Vivanti



„Railton Mobil Special” — to, ani wyścigówka, ani sportówka, lecz „bolid” do ustanawiania rekordów szybkości.

WŁADYSŁAW PIETRZAK

MIĘDZYNARODOWY MARATON MOTOCYKLOWY

Gdy we wrześniu r. ub. żegnali się uczestnicy XXII Międzynarodowej Sześciodniówki Motocykowej FICM słowami: „Do zobaczenia za rok w Zlinie!” nikomu nie przyszło na myśl, że za pół roku na Kongresie FICM w Brukseli zapadnie uchwała nie mająca precedensu w historii sportu motocyklowego: odebrania organizacji Sześciodniówki Czechosłowacji i powierzenia jej Włochom.

Trudno jest teraz rozważać co byłoby, gdyby..., jednak, jedno jest jasne: gdyby na Kongresie Wiosennym FICM znaleźli się delegaci AKRCS i PZM wówczas XXIII Sześciodniówka odbyłaby się w Czechosłowacji, która na jej organizację zapracowała rzetelnie, nie tylko przez wielki wysiłek organizacyjny, lecz przede wszystkim przez wspieranie zwycięstwa we wszystkich bez wyjątku konkursach zeszłorocznej Six Days.

Niestety, najbardziej zainteresowani w tej sprawie delegaci AKRCS dyr. Julis i dr Logus nie otrzymali wiz belgijskich, aczkolwiek w tym samym czasie wielu obywateli Czechosłowackich wyjeżdżających do Belgii wizy takie otrzymało... Przygotowany całkowicie do najdrobniejszych szczegółów materiał organizacyjny wysłał więc do Brukseli samolotem i porozumiano się telefonicznie z p. Nortier — przewodniczącym Międzynarodowej Komisji Sportowej FICM.

I tą drogą otrzymał AKRCS wiadomość najmniej spodziewaną. P. Nortier powiadomił Autoklub RCS o obawach Kongresu, że z uwagi na zmiany polityczne w Czechosłowacji zawodnicy z państw zachodnio-europejskich mogą mieć trudności z przyjazdem na Sześciodniówkę, jeśli odbędzie się ona w Czechosłowacji. Wobec tego zaproponował p. Nortier, aby Czechosłowacja zrzekła się organizacji Sześciodniówki. W dalszych rozmowach przedstawiciele AKRCS stali na stanowisku organizowania Sześciodniówki w Czechosłowacji, oświadczając przy tym, że mogliby zrzec się jej tylko pod warunkiem, że w r.b. Sześciodniówka nie odbędzie się w ogóle, że termin 12—19 września zostanie zarezerwowany dla Czechosłowacji na wielodniowy raid górski, wreszcie — że będzie jej zagwarantowane pierwszeństwo do zorganizowania następnej Sześciodniówki.

Postanowiono jednak w Brukseli inaczej. Jednym głosem większości (5:4), w nieobecności Czechosłowaków i Polaków, odebrano AKRCS organizację XXIII Sześciodniówki i powierzono ją Włoskiej Federacji Motocyklowej.

Warto wiedzieć kto głosował za, a kto przeciw temu wnioskowi: Głosy za Czechosłowacją oddały: Francja, Belgia, Holandia i Szwajcaria. Przeciw Czechosłowacji głosowały: Anglia, Irlandia, Austria, Włochy i... Hiszpania!

Patrząc na wynik głosowania trudno nie spytać się o co właściwie chodzi? Za Czechosłowacją oddały głosy państwa położone właśnie w zachodniej Europie, których zawodnicy nieraz przyjeżdżali do Czechosłowacji i których jeśli nie zawodnicy, to chociaż delegaci uczestniczyli w zeszłorocznej Sześciodniówce w Zlinie. Te cztery głosy były wielkim dowodem uznania dla Czechosłowacji ze strony ich przyjaciół Francuzów, Belgów, Holendrów i Szwajcarów.

Zastanówmy się jednak kto głosował za przeniesieniem Sześciodniówki do Włoch? Nie dziwi nas stanowisko Hiszpanii. Bardziej jest dziwny głos delegata włoskiego. Zainteresowane bezpośrednio Włochy nie zdobyły się wbrew zwyczajowi na powstrzymanie się od głosu... Wywołało to burzę we włoskiej prasie motorowej: wypróbowany przyjaciel Czechosłowacji p. Italo Luraschi — redaktor naczelny „La Moto” — ogłosił artykuł, w którym określił stanowisko Kongresu, jako godne potępienia!

Również i Harry Louis, który był świadkiem zeszłorocznej Sześciodniówki stanął w obronie Czechosłowacji na łamach angielskiego „Motor Cycle”!

Najbardziej zabrała Czechosłowaków głos Austrii, tej samej Austrii, którą przed zweryfikowaniem w prawach członka FICM dopuszczono do udziału w XXII Sześciodniówce, tej Austrii, która — mimo stanowiska Holendrów mających żywo w pamięci rządy Sey-Inquarta — refleksyjowana została na październikowym Kongresie FICM właśnie głosami AKRCS...

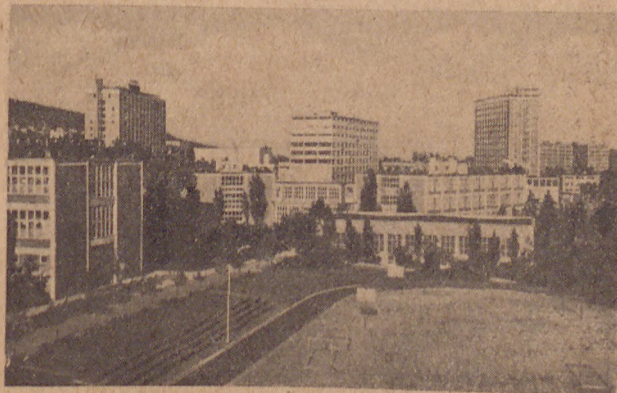
Głosy Anglii i Irlandii, której delegatem był przedstawiciel brytyjskiego przemysłu motocyklowego p. Watling stały się jasne dopiero w świetle artykułu Grahama Walkera ogłoszonego w nr 2002 angielskiego pisma „Motor-Cycling”. Oświadczył on w nim, że tegoroczna organizacja Sześciodniówki przesunięta została z Czechosłowacji do Włoch ze względów czysto politycznych i żadnych innych. Dalej zaś stwierdził, że Czesi i Włosi wyrabiają najlepsze motocykle na kontynencie i przemysł tych krajów zwłaszcza przy pomocy ZSRR zagrażać może poważnie wyrobom brytyjskim na rynku światowym!

Włosi są dziś pod wpływami anglo-amerykańskimi. Głównym konkurentem przemysłu motocyklowego brytyjskiego pozostała więc Czechosłowacja. I to było istotną przyczyną dla której Kongres FICM powziął sławną dziś i krzywdzącą naszych pobratymców decyzję!

Czesi odpowiadają na nią jak prawdziwi sportowcy. Pierwszą ich odpowiedzią był Międzynarodowy Maraton Motocyklowy, w którym bez najmniejszych trudności startowali zawodnicy Anglii, Holandii, Szwajcarii, Włoch, drugą będzie liczny udział zespołów czechosłowackich w XXIII Sześciodniówce FICM w San Remo!

Zespołowi narodowemu Czechosłowacji, zespołom „Silver Vase”, fabrycznym teamom Jawy, CZ i Ogar tawarzyszyć będą nasze jak najserdeczniejsze życzenia!

Uchwały Wiosennego Kongresu FICM stały się brzemienne w skutkach dla sportu motocyklowego w Polsce. AKRCS pozbawiony organizacji tegorocznej Sześciodniówki, mając przyznany w zamian za to termin na wielką imprezę międzynarodową o podobnym charakterze, zwrócił się do PZM z propozycją urządzenia wspólnego raidu opartego na założeniach Sześciodniówki, którego trasa przebiegałaby przez terytorium Czechosłowacji i Polski. PZM miał zarezerwować w międzynarodowym kalendarzu sportowym termin 13—15 sierpnia, w których to dniach odbyć się miał raid trzydniowy PZM, organizowany na zlecenie Związku przez KM „Okęcie”.



Rys. 1. Zlin — nowoczesne miasto w Czechosłowacji „miasto dobrych butów i dobrych pneumatyków” — siedziba gigantycznych zakładów „Bata” — było znów centrum wielkich zawodów motocyklowych — MMM (foto: Fototypia — Zlin).

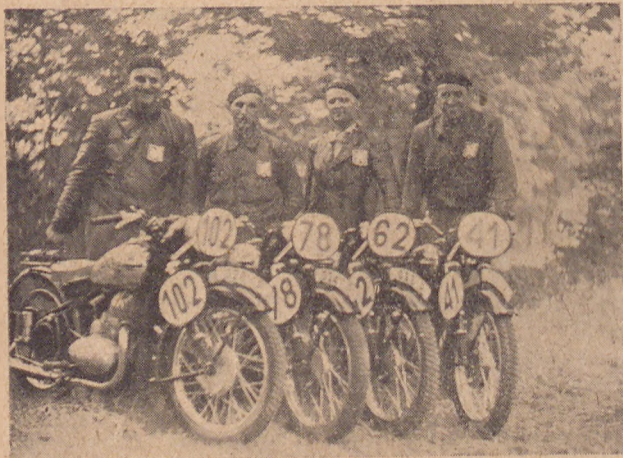
Odbyło kilka posiedzeń, w których wzięli udział przedstawiciele AKRCS, PZM i „Okęcia”, omówiono dokładnie szczegóły wspólnej imprezy i tak narodziła się wiosną r.b. nowa klasyczna impreza motocyklowa, którą nazwano bardzo szczęśliwie:

MIĘDZYNARODOWY MARATON MOTOCYKLOWY.

Podobnie jak Sześciodniówka MMM jest raidem wielodniowym, w którym niezależnie od indywidualnej konkurencji zawodników (wg systemu medalowego) rozgrywa się szereg konkursów zespołowych. Do głównego z nich o „Wielką Nagrodę Maratonu”, ufundowaną przez Rządę CSR i RP, zgłaszać się mogą zespoły narodowe — po jednym z każdego państwa — składające się z 4 zawodników na maszynach solówkach, dowolnej produkcji, litrażu i typu.

W pozostałych konkursach biorą udział zespoły 3-osobowe: o „Nagrodę Karkonoszy” ubiegać się mogą zespoły fabryczne, o „Nagrodę Tatr” — zespoły klubowe, wreszcie o „Nagrodę Sił Zbrojnych” — zespoły Wojska i Milicji (Policji).

Nowością w porównaniu z Sześciodniówką są tytuły Mistrzów MMM, które nadawane są w każdej klasie najlepszemu zawodnikowi **nie mającemu punktów karnych**. Złagodzone też nieco warunki otrzymywania medali srebrnych (do 20 pkt. karnych) i brązowych (do 100 pkt. karnych).



Rys. 2. Doskonały zespół narodowy Czechosłowacji uległ Polakom w walce o Wielką Nagrodę Maratonu. Od lewej: J. Bednar, J. Novotny, V. Stanislav i R. Dusil.

(Foto: B. Dmych — Praha).



Rys. 3. Na punkcie kontrolnym w Brnie: nr. 44 — Holender Thomassen, nr. 11 — Jerzy Dąbrowski — zdobywca złotego medalu, nr. 12 — mistrz MMM w kl. do 125 cm — Czechosłowak Butula.

(Foto: B. Berger — Brno).

MMM składa się z 7 etapów: trzy pierwsze odbywają się na terenie jednego państwa, czwarty przenosi zawodników i organizatorów na teren drugiego państwa i tu odbywają się pozostałe trzy etapy. W r.b. start MMM miał miejsce w Czechosłowacji, meta w Polsce. W r. 1949 będzie odwrotnie i tak dalej: co rok start i meta będą raz w jednym, raz w drugim kraju.

Regulamin MMM podobnie jak Sześciodniówki wymaga od zawodników przebycia trasy 2500 — 3000 km. ze stosunkowo wysokimi przeciętnymi, karząc opóźnienia punktami karnymi. Ponadto odbywają się dwie próby szybkości: na 1 km. z lotnym startem i metą (III dnia), oraz próba półgodzinna, na zamkniętym okrążeniu, z określoną szybkością minimalną (VII dnia). Wyniki obu prób decydują o przyznaniu tytułów Mistrzów MMM, próba druga rozstrzyga o kolejności zespołów w konkursie o Wielką Nagrodę Maratonu w razie równości ich punktów karnych.

O wiele trudniejsze było zadanie KM „Okęcie”, któremu zlecił PZM organizację MMM na terenie Polski. W ciągu dosłownie trzech miesięcy należało dokonać wyboru trasy, zorganizować jej obsługę, zapewnić uczestnikom Maratonu kwatery i aprowizację, zorganizować punkty kontrolne, służbę sanitarną, zaopatrzenie w oleje i materiały pędne, uzgodnić sprawy paszportowe tak, by umożliwić szybki przejazd zawodników przez granicę, załatwić sprawy dewizowe, wreszcie — co było może najtrudniejsze — uzyskać odpowiednie fundusze na organizację tak wielkiej imprezy.

Jako centrum MMM na terenie Polski wybrano Jelenią Górę (w Czechosłowacji — Zlin). Końcowa próba szybkości miała odbyć się na Stadionie Olimpijskim we Wrocławiu, jako jedna z ciekawszych atrakcji Wystawy Ziem Odzyskanych. Samochody i motocykle organizatorów przemierzyły wiele setek kilometrów, zapisano i zadrukowano tysiące arkuszy papieru, przeprowadzono niezliczoną ilość rozmów telefonicznych, członkowie Komitetu Organizacyjnego oddawali wiele godzin snu i... I Międzynarodowy Maraton Motocyklowy stał się faktem dokonanym.

Protectorat nad tą wielką imprezą objął Prezydent CSR Klement Gottwald i Prezydent RP Bolesław Bierut, na czele Komitetów Honorowych stanęli Premierzy obu państw, a w Komitetach Honorowych znaleźli się obaj Ambasadory i członkowie Rządów CSR i RP.

MMM wywołał wielkie zainteresowanie nie tylko w Czechosłowacji i w Polsce, lecz również i zagranicą. Wpłynęły zgłoszenia Węgrów, Włochów, Holendrów, Szwajcarów i Anglików. Dwóch Holendrów, jeden Szwajcar i dwóch Anglików zgłosiło się indywidualnie. Włosi i Węgrzy zgłosili zespoły narodowe, Węgrzy zgłosili ponadto jeden zespół klubowy. Polska zgłosiła zespół narodowy, 11 zespołów klubowych, Czechosłowacja — zespół narodowy, 6 zespołów fabrycznych (Jawa, Ogar, CZ i Manet), 23 zespoły klubowe, 2 zespoły SNB i 5 zespołów wojskowych. Ogółem zgłoszono 222 zawodników, a więc dwukrotnie więcej, niż rok temu, do XXII Sześciodniówki. Z państw biorących udział w zeszłorocznej Sześciodniówce zabrakło jedynie Austrii. Tak więc MMM stał się jednym z największych wydarzeń w tegorocznym europejskim sezonie motocyklowym.

ZLIN — JELENIA GÓRA — WROCŁAW

Zlin powitał nas gościnnie i serdecznie tak, jak i rok temu. Piękny i nowoczesny „Społecensky Dum” stał się ponownie główną kwaterą zawodników, organizatorów, oraz dziennikarzy. Wszystko odbywało się niemal jak rok temu. „Niemał”, bowiem warunki gospodarcze i konieczność daleko posuniętych oszczędności zmusiły do zrezygnowania z wielu zeszłorocznych lukusów. Nie było na trasie krótkofalówek, co utrudniło pracę komisji obliczeniowej i dziennikarzom. Organizatorzy nie mieli do dyspozycji samolotów, tak jak rok temu. Nie zorganizowano studia radiowego, liczba dziennikarzy była wiele mniejsza.

Termin imprezy dobrany był niezbyt szczęśliwie: zbiegł on się z największym wydarzeniem sportowym czterolecia — Olimpiadą w Londynie, co poważnie

zmniejszyło zainteresowanie Maratonem i spowodowało wielkie trudności propagandowe. Jeśli jednak chodzi o stronę sportową MMM, to — tak jak rok temu podczas Sześciodniówki — przygotowana została bez zarzutu i skomplikowany mechanizm organizacyjny „grał” doskonale.

Nie chcę powtarzać raz jeszcze tego wszystkiego, co znają już Czytelnicy z opisu zeszłorocznej Sześciodniówki („Motoryzacja” nr 12/1947). Powtórzę jedynie krótko: AKRCS dysponuje wspaniałymi środkami technicznymi, i ma sztab doświadczonych organizatorów na poziomie światowym! To gwarantuje powodzenie imprezy zakrojonej nawet na największą skalę.

Do MMM wystartowało ostatecznie 199 zawodników, w tym 53 Polaków. Cała nasza uwaga koncentrowała się na naszym zespole narodowym, który wystąpił w wypróbowanym składzie: St. Brun, J. Dąbrowski i J. Jankowski — wszyscy trzej na motocyklach CZ 125 ccm, oraz A. Żymirski — na Triumph 500 ccm.

Młody zespół polski (najstarszy Dąbrowski liczy sobie 29 lat), który tak pięknie spisał się podczas zeszłorocznej Sześciodniówki, miał b. groźnych przeciwników w doskonałym zespole Czechosłowacji (Stanislav, Bednar, Novotny i Dusil — wszyscy na Jawach 250 ccm), Włoch (Bonatti Giudici, Longoni i Monti — na Morini 125 ccm), oraz Węgier (A. Szabo — Puch 125 ccm, Kralik i Puhony na Jawach 250 ccm, oraz Körmeni na BMW 500 cm) Węgry, którzy już w pierwszym dniu stracili dwóch zawodników (Kralik i Körmeni) nie odegrali poważniejszej roli.

Drugi etap przyniósł niepowodzenia sympatycznemu zespołowi włoskiemu. Piękne, ale delikatne „Morini” zaczęły się sypać: na II etapie odpadł najlepszy zawodnik włoski Giudici, zdobywca złotego medalu w XXII Sześciodniówce i Monti, a Bonatti i Longoni otrzymali punkty karne. Na placu boju pozostali właściwie już tylko Czechosłowacy (0 pkt. karnych) i Polacy (13 pkt. karnych, które „zarobił” Żymirski przesładowany defektami gum).

Ta sytuacja utrzymała się do piątego dnia. Na V etapie „złapał” pierwsze punkty karne Dusil (defekt instalacji zapłonowej), tak że różnica między teamami narodowymi Czechosłowacji i Polski zmniejszyła się do 10 pkt. VI etap był tragiczny dla obu zespołów: Czesi stracili najlepszego swego zawodnika Stanisława, w pół godziny później przyszła wiadomość, że Staś Brun odpadł i szanse obu zespołów znowu wyrównały się. Mało! Tego dnia zrównały się one całkowicie, gdy Bednar powrócił na metę z bagażem 10 pkt. karnych!

Ostatecznie oba zespoły ukończyły jazdę okrężną mając w sumie po 213 pkt. i o wyniku zadecydowała próba szybkości we Wrocławiu. Nasi chłopcy nie zawiedli. Tu, gdzie trzeba było zdobyć się na największy wysiłek, młodość ich i brawura zwyciężyły! **WIELKA NAGRODA MARATONU ZDOBYTA ZOSTAŁA PRZEZ ZESPÓŁ NARODOWY POLSKI**, przed Czechosłowacją. Zespoły Włoch i Węgier odpadły.

Czechosłowacy wzięli generalny rewanż w innych konkursach, gdzie zajęli wszystkie czołowe miejsca. **Nagrodę Karkonoszy** zdobył zespół Jawa 250, mający zaledwie 17 pkt. karnych. Autoklub Podebrady z 13 pkt. karnymi zdobył **Nagrodę Tatr**, wreszcie w konkursie o **Nagrodę Sił Zbrojnych** na pierwszym miejscu znalazł się zespół SNB i mający 140 pkt. karnych.

Z zawodników zagranicznych ukończyło MMM zaledwie 2 Holendrów, z których Thomassen zdobył srebrny medal, van Rijssel — złoty.

Tytuły Mistrzów MMM przyznano jedynie w klasach 125, 250 i 350 ccm. W kl. 125 ccm Mistrzem MMM został Butula (CSR) na CZ, w kl. do 250 ccm — Kaiser (CSR) na Jawie i w kl. do 350 ccm — Kinzl (CSR) na Ogarze. W pozostałych klasach nie było zawodników bez punktów karnych.

A oto ostateczne wyniki zawodników polskich:

Na ogólną liczbę 199 zawodników startujących do I MMM było 53 Polaków. Ukończyło MMM 71 zawodników, w tym 10 Polaków, 2 Holendrów i 59 Czechosłowaków. Odpadli wszyscy Anglicy, Szwajcar, Węgrzy i Włosi.

Zawodnicy Polscy ukończyli MMM z następującymi wynikami:

Złote medale (na ogólną liczbę 13 medali złotych): Dąbrowski, Jankowski i Paluch.

Srebrne medale (na ogólną liczbę 28 medali srebrnych): Żymirski.

Brązowe medale (na ogólną liczbę 26 medali brązowych): Kupczyk, Rusiniak i Urbaniak.

Plakiety (na ogólną liczbę 4 plaket): Markowski, Werner, Wojtuń.

Medale złote przyznano za 0 pkt. karnych, srebrne do 20 pkt. karnych, brązowe do 100 pkt. karnych plakiety ponad 100 pkt. karnych.

Zespołowo: Narodowy zespół Polski zdobył **WIELKĄ NAGRODĘ MARATONU**, bijąc Czechosłowację, Węgry i Włochy.



Rys. 4. Jedynek zawodnik wojskowy, który pokonał ciężką trasę MMM — por. Wojtuń zazdrośnie spogląda na nowego Triumph Rusiniaka (nr. 193). W głębi BMW Wojtunia (nr. 180).

(Foto: B. Berger — Brno).



Rys. 5. Jerzy Jankowski na mecie III etapu w rozmowie z doskonałym zawodnikiem Czechosłowackim Fiałą (z prawej).

(Foto: Wł. Pietrzak)

Nagrode Tatr — dla zespołów klubowych: na 11 zespołów klubowych polskich ukończyło MMM 5 zespołów: Okęcie I — 6 m., Polonia Bytom — 12 m., Okęcie II 13 m., PKM — 15 m., ŁKS — 21 m. Na startujących ogółem 35 zespołów ukończyło MMM 21 zespołów.

Nagroda Sił Zbrojnych — dla zespołów Milicji i Wojska. Na ogólną liczbę 9 zespołów startujących, było 2 zespoły W.P. Ukończyło MMM 7 zespołów, w tym zespół W.P. II, który zajął 7 m.

Mecz Polska — Czechosłowacja (po 30 zawodników z każdego Państwa) wygrała Czechosłowacja w stos. 12555:5599 pkt.

W próbie szybkości na 1 km. z lotnym starterem i metą Polacy uzyskali w Zlinie następujące wyniki: do 125 ccm.: 4 m. Jankowski na CZ 125 — 45,0 sek. 5 m. Brun na CZ 125 — 45,4 sek. Do 350 ccm.: 1 m. Kupczak na Triumphie — 34,9 sek. Do 500 ccm.: 1 m. Markowski — 27,9 sek. (najlepszy czas dnia), 2 m. Rusinek — 28,0., 3 m. Żymirski 28,1 sek. — wszyscy na Triumphach 500. Do 1000 ccm.: 2. Jama na Harley — 37,6 sek., 3. Werner na Zundapp'e — 45,3 sek.

W próbie szybkości we Wrocławiu: do 125 ccm (15 okr. po 1410 m.): 2. Dąbrowski na CZ — 24:53,4 min., 4. Jankowski na CZ — 25:23,7 min. **Do 250 ccm.** (17 okr.) 4 m. Paluch na Jawie — 26:39,6 min. **Do 350 ccm.** (18 okr.) — 3 m. Kopczyk na Triumphie — 27:39,9 min., 5 m. Wojtuń na BMW — 29:42,5 min. **Do 500 ccm.** (18 okr.): 1 m. Żymirski — 25:44,6 min., 2 m. Rusiniak — 25:46,9 min., 3 m. Markowski — 26:55. **Do 1000 ccm.** (18 okr.): 2. Werner — Zundapp — 30:40,4.

W klasyfikacji o tytuły Mistrzów MMM w poszczególnych klasach (tylko zawodnicy mający 0 pkt. karnych): do 125 ccm. 2 m. Dąbrowski, 3 m. Jankowski. Do 250 ccm. 3 m. Paluch.

BILANS MMM

Wszyscy, którzy byli świadkami zeszłorocznej Sześciodniówki określili MMM jako imprezę bez porównania cięższą i trudniejszą. To był naprawdę maraton motocyklowy! Pomyśl, Czytelniku, jak wielkiego wysiłku wymagało przebycie w ciągu 7 dni przeszło 2700 km, z wysokimi szybkościami przeciwnymi, które utrzymać należało pomiędzy punktami kontrolnymi rozmieszczonymi co 10 — 50 km. Jeden głupi defekt świecy wystarczał, by spowodować opóźnienie, gdyż nawet stratę 2 — 3 minut ciężko było nadrobić na trudniejszych odcinkach terenowych.

A trzeba też pamiętać, że tak jak podczas Sześciodniówki wszystkie zasadnicze części maszyn, jak silnik, widelec, koła i tp. były znaczone i wymiana ich wzbudziła była pod groźbą dyskwalifikacji! Praca przy maszynach dozwolona była jedynie w ciągu 20

min. przed startem do każdego etapu, przy czym nie wolno było uruchamiać silnika...

Pierwsze etapy na terenie Czechosłowacji były ciężką próbą maszyn: panowały niesłychane upały dochodzące na Słowacji do 45 stopni, silniki przegrzewały się na ciężkich trasach górskich. Odcinki terenowe były niemal nie do przebycia dla ciężkich maszyn (stromie wjazdy pod górę!). Nic więc dziwnego, że do Polski przybyła zaledwie połowa maszyn, z tych, które wystartowały w Zlinie do I etapu. I tu w Polsce, w fatalnych warunkach atmosferycznych (ostrzy wiatr i niemal nieustanna ulewa) nastąpiła ostateczna selekcja już nie maszyn a ludzi, którzy zdobyć się musieli na wielkie samozaparcie, by kontynuować jazdę wbrew wszelkim przeciwnościom i mimo rosnącego z dnia na dzień zmęczenia!...

Jeśli przytoczymy opinię tak wybitnych znawców sportu motocyklowego, jak Holender p. Sybrandy, czy Włoch p. Luraschi, którzy stwierdzili, że MMM był jedną z najcięższych imprez w historii sportu motocyklowego, to śmiało możemy powiedzieć, iż **fakt ukończenia Maratonu jest wielkim sukcesem zawodnika!**

Szczególnie wielkie uznanie możemy mieć dla naszych motocyklistów, którzy ukończyli MMM, bo startowali oni w dużo gorszych warunkach i na gorszym naogół sprzęcie, niż ich zagraniczni rywale. Ci, którzy odpadli na skutek defektów swych starych muzealnych niemal maszyn, jechali jak mogli najlepiej i pewni jesteśmy, że na nowych Jawach, czy Ogarach wypadliby o 200% lepiej.

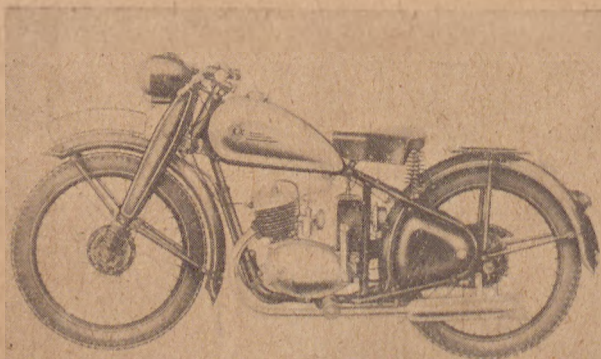
Obserwowałem naszych zawodników i mogę stwierdzić bez najmniejszej przesady, że dali z siebie więcej, niż stać ich było! Jak bowiem można nazwać wysiłek por. Jamy, który kończy etap ze złamanym obojczykiem, lub wyczyn Markowskiego kończącego MMM, mimo że co najmniej po V etapie powinien znaleźć się w łóżku? Jak nazwać sukces 17-letniego Palucha, który samotnie walczy z koalicją ok. 100 Jaw i nietylko, że zdobywa złoty medal, ale zajmuje III m. w klasyfikacji o tytuł Mistrza MMM? Jak nazwać wysiłek Urbaniaka, który na dwa dni przed startem dostaje obcą maszynę, jedzie na niej przez VI etapów bez punktów karnych, jedynie na skutek wypadku zdobywając pkt. karne w V dniu, by ostatecznie zdobyć jednak brązowy medal?

A przecież nietylko nasi tak jechali: ambitnie i zacięcie walczyło na trasie 199 zawodników z 7 państw Europy.

Maraton zdał swój egzamin. Skrót „MMM” stanie się niezadługo niemniej popularny, jak np. „TT”!

MMM zakończony został w Polsce. Jelenia Góra i Wrocław były próbą sprawności organizacyjnej organizatorów polskich, t.j. KM „Okęcie”. Nie sposób w jednym krótkim artykule wyczerpać całość zagadnień związanych z MMM. Powróćmy jeszcze do nich w następnym numerze. Dziś krótko tylko wspomniemy o organizacji na polskiej stronie: Nie miała ona tej precyzji, jaka cechuje tak doświadczonych i rutynowanych organizatorów, jak nasi Koledzy z AKRCS. W wielu wypadkach stała na granicy improwizacji. Wyczuwało się pewną nerwowość, brak wykończenia do ostatnich szczegółów. Nie zapominajmy jednak o jednym: organizację MMM w Polsce przeprowadzał klub bardzo młody, mający wielkie możliwości rozwojowe, ale mniejsze doświadczenie. „Okęcie” wzięło na swoje barki ciężar ponad siły. Wątpię, czy znalazłby się w Polsce klub, który będąc na miejscu „Okęcia” zdobyłby się na tyle wysiłku, ile dali go ze siebie członkowie „Okęcia”.

Zdaje sobie dobrze sprawę z tego, że polscy organizatorzy MMM widzą doskonale swe braki i niedociągnięcia. Przeanalizowali z pewnością każdy szczegół ukończonej niedawno imprezy. Jest to ważne, bo pozwoli uniknąć błędów w przyszłości. Dziś nie krytykujemy ich zbyt ostro i zbyt gwałtownie. Tym ludzom, którzy przez parę tygodni potrafili pracować do 20 godzin na dobę, którzy zadawali się nieraz jedno-dwukrotnym posiłkiem dziennie, należy się wielkie uznanie dla ich pracowitości i wielkiego wysiłku!



Rys. 6. CZ 125 ccm. — maszyna, która dopomogła do zwycięstwa polskiego zespołu narodowego. Ciekawie rozwiązane jest teleskopowe resorowanie przedniego widelca.

(Foto: Ceska Zbrojovka)