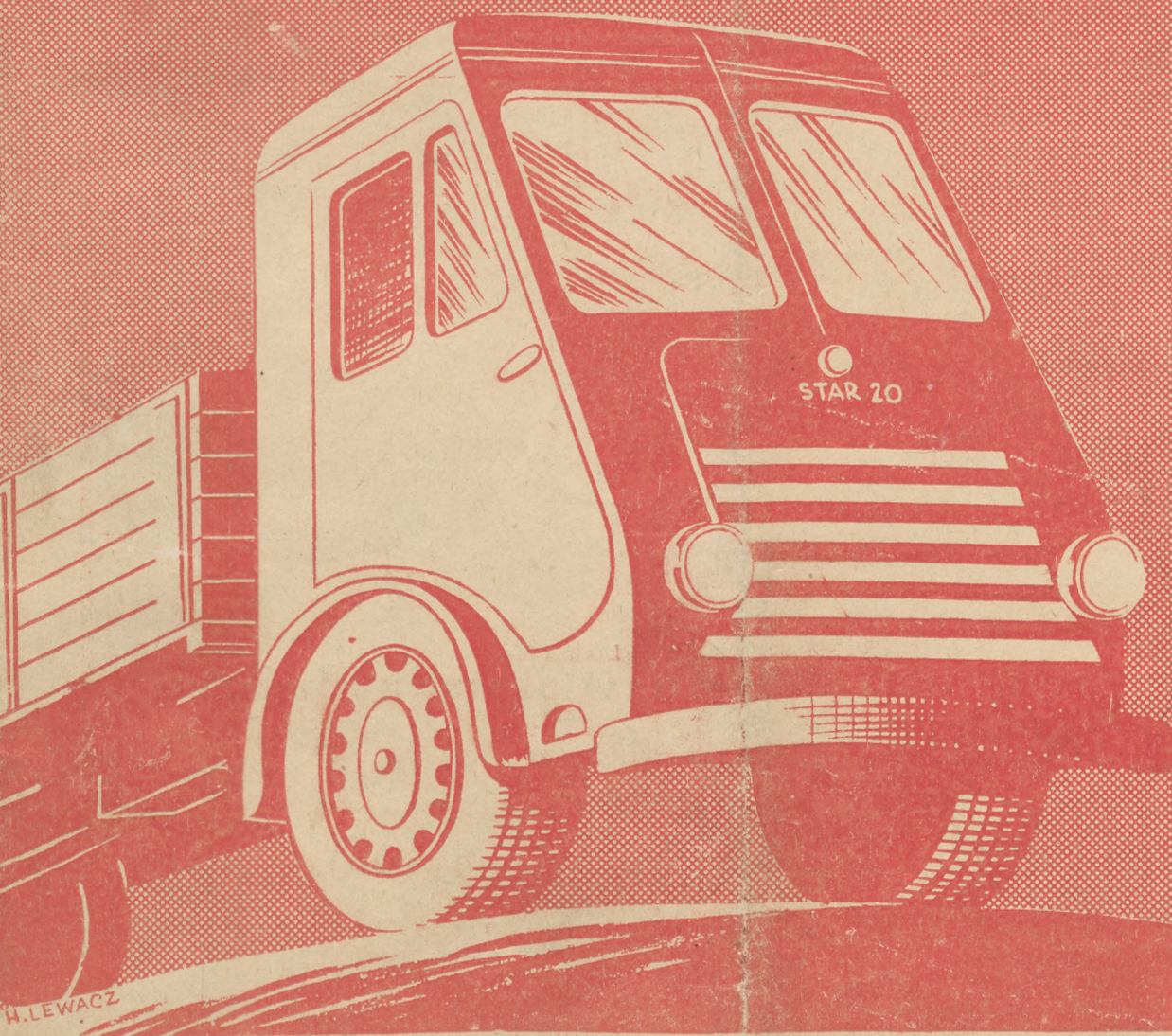




motoryzacja



60/40



CENTRALA
HANDLOWA PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE



S A M O C H O D Y
M O T O C Y K L E
Traktory Rolnicze
Silniki Przemysłowe
Ogumienie Samochodowe
R o w e r y

OBSŁUGA HANDLOWA
PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW SAMOCHODOWYCH

Adres Dyrekcji w Warszawie;
Mazowiecka Nr. 13, tel. 88-668

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 Transportowców R. P., Oddziałów Automobilklubu Polski, Okręgowych Związków Motocyklowych i Klubów Motocyklowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 270 zł, za pół roku 540 zł, za rok 1080 zł

Rok IV

STYCZEŃ 1949

Nr 1

T R E Ś Ć 1-go Z E S Z Y T U

	Str.		Str.
ZJEDNOCZENI	2	O TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM W ZSRR — Al. Pfau	17
ZASADY REFORMY PŁAC — Czesław Oryński	4	KONTROLA SPOŁECZNA W RUCHU ULICZNYM — Kaz. Rosé	19
O RACJONALNE WYKORZYSTANIE TABORU SAMOCHODOWEGO (2) — Tractorius	6	GDY ZMIERZCH ZAPADNIE — W. Rychter	20
ZSRR BUDUJE SAMOCHODY WY- ŚCIGOWE — J. S.	10	ZALETY STOSOWANIA MIESZANKI SPIRYTUSOWEJ — inż. A. Kul- czycki.	23
NASZ KONKURS	11	JAK POWSTAJE CZESKI SAMOCHÓD — Z. L. Mróz	25
EUROPEJSKA PRODUKCJA SAMO- CHODÓW W R. 1949 — Jerzy Sas	12	NOWOŚCI SAMOCHODOWE 1949 R. — inż. Z. Perzyński	27
URZĄDZENIA DO OBSŁUGI SAMO- CHODÓW (4) — inż. T. Sokołowski	13	AMATORSKA KONKURENCJA DLA KONSTRUKTORÓW — S. M. Wel- lington	29
PRZEGLĄD ZARZĄDZEŃ MIN. KO- MUNIKACJI — E.	46		

PRENUMERATA: kw. 270 zł, półroczna 540 zł, roczna 1.080 zł.

Ceny ogłoszeń: cała stronica . . . 30.000 zł ¼ stronicy . . . 8.000 zł
½ stronicy . . . 15.000 zł 1/8 stronicy . . . 4.000 zł

Druk Spółdz Wyd „Prasa Demokratyczna” — W-wa. Śniadeckich 16

B-65469

Z J E D N O C Z E N I



BOLESŁAW BIERUT

Przewodniczący KC Polskiej Zjednoczonej Partii
Robotniczej.

Zjednoczenie Polskich Partii Robotniczych jest faktem dokonany!

Po przeszło półwiekowym rozbiciu klasy robotniczej została wreszcie zrealizowana idea jedności, jaka już od szeregu lat przyświecała polskiej klasie robotniczej. Stało się to naszym największym sukcesem po odzyskaniu Niepodległości i wywalczeniu sobie przez naród władzy Ludowej.

Wszyscy dziś zdajemy sobie sprawę, że bez zjednoczenia klasy robotniczej nie zostałaby zbudowana demokracja ludowa, ani nie zdołanoby przezwyciężyć rodzimego wstecznictwa.

Zjednoczenie klasy robotniczej wyzwala niewyczerpaną dynamikę mas robotniczych dla budowy socjalizmu. Związki Zawodowe z największą radością powitały to historyczne wydarzenie, dobrodziejstwo którego odczuliśmy w budowie całego ruchu zawodowego.

Z dumą stwierdzamy fakt, że właśnie Związki Zawodowe były kuźnią jedności działania, były szkołą jednolitego frontu, z którego wyrosła jedność organiczna polskiej klasy pracującej.

Klasa robotnicza wie, że jedność spotęguje jej siły i umocni Polskę politycznie i gospodarczo, przyspieszając podniesienie poziomu życiowego szerokich rzesz pracowniczych.

Klasa pracująca Polski, wiedzona świadomością doniosłego znaczenia jedności, nie poprzestała na słownym wyrażaniu swych uczuć, lecz musiała je uzewnętrznić po swojemu, po robotniczymu.

Na apel górników z kopalni Zabrze - Wschód zostało porwanych do czynu Kongresowego — przedterminowego wykonania planów — setki tysięcy górników, włóknarzy, hutników, metalowców, kolejarzy. W tej wielkiej rodzinie pracowniczej nie zabrakło i transportowców.

W miesiącach października, listopadzie i grudniu czytaliśmy codziennie w prasie komunikaty o przedterminowym wykonaniu planów, z jednoczesnym zobowiązaniem się wykonania do końca roku 1948 określonych prac poza planem.

Zjednoczenie Partii Robotniczych jest najlepszą odpowiedzią na zakusy reakcji rodzimej i międzynarodowej, której patronuje imperializm anglosaski. Dla ruchu zawodowego ma to tym większe znaczenie, że daje siłę i gwarancję utrzymania pokoju w okresie, gdy na Światową Federację Związków Zawodowych powtarzają się wzmożone ataki międzynarodowej reakcji.

Polski Ruch Zawodowy od chwili swego odrodzenia uznaje przodowniczą rolę Partii Robotniczych — tej awangardy klasy robotniczej, tej najdojrzałszej reprezentantki nurtu marksistowsko-leninowskiego.

Zjednoczenie Partii Robotniczych na płaszczyźnie marksizmu-leninizmu jest najważniejszym wydarzeniem w życiu politycznym Polski, jak również jest bardzo poważnym wzmocnieniem międzynarodowego frontu walki o pokój, demokrację i socjalizm.

Triumf idei robotniczej, który dokonał się w dniu 15 grudnia 1948 r. raz na zawsze zlikwidował rozbitcie w szeregach Polskiej Klasy Robotniczej.

Zjednoczone szeregi robotników, dążąc do realizacji doniosłego zadania, jakim jest nowy etap rozwojowy, pogłębiać będą w swych szeregach świadomość wielkich celów, które lud polski wciela w życie swą pracą i jednolitym frontem. Dziś, po Kongresie Zjednoczeniowym, jesteśmy głęboko przekonani, że Polska Zjednoczona Partia Robotnicza zajmie zaszczytne miejsce wśród partii krajów, walczących o socjalizm.

ZASADY REFORMY PŁAC

Od dłuższego czasu trwają w kraju, we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej — obrady zmierzające do zreformowania obecnych sposobów wynagrodzenia za pracę. Reforma wynagrodzeń połączona jest z uporządkowaniem obowiązujących norm wydajności pracy oraz niektórych cen za usługi. Narady, prowadzone wspólnie przez Rząd i Związki Zawodowe, a obejmujące swym zasięgiem setki działaczy związkowych oraz techników, inżynierów i ekonomistów — dobiegają obecnie końca.

Na podstawie wyników tych obrad zostaną z dniem 1 stycznia 1949-go roku zawarte i wprowadzone w życie nowe umowy zbiorowe oraz będą wydane nowe przepisy, regulujące uposażenia pracownicze.

Stan obecny norm wynagrodzeń za pracę był wynikiem chaosu, jaki panował na tych odcinkach — w rezultacie nienormalnych warunków, w jakich uruchamialiśmy i odbudowywaliśmy gospodarkę narodową.

Trudno przecież było stworzyć odrazu właściwe sposoby wynagrodzenia i normowania pracy, a także ustalić prawidłowy stosunek cen i płac, dopóki braki aprowizacyjne zmuszały do utrzymywania rozmaitego rodzaju norm żywnościowych i wynagrodzenia w naturze dla pracownika i jego rodziny.

Sytuacja aprowizacyjna w kraju oraz stały wzrost produkcji przemysłowej umożliwiły przeprowadzenie reformy, przy jednoczesnym **podniesieniu realnych płac ogółu pracujących.**

Aby dobrze uświadomić sobie chaos, jaki panuje u nas w płacach i zrozumieć potrzebę zmiany na tym polu, wystarczy przytoczyć fakt, że w płacy gotówkowej, tak zwana „płaca zasadnicza“, — wynikająca z zaszerzegowania i stanowiąca punkt wyjścia dla stawek akordowych, nie przekracza prawie nigdzie połowy płacy. Niekiedy zaś jest mniejsza od jej trzeciej części. Na pozostałą zaś część wypłaty składają się różne dodatki.

Same dodatki o charakterze powszechnym, które trzeba dodawać na liście płacy, (tracąc na obliczaniu i pisaniu wielką ilość drogiego czasu), aby otrzymać łączne uposażenie pieniężne pracownika, — weźmy np w P.K.S. — są następujące:

1) dodatek wyrównawczy, wprowadzony przez umowę zbiorową w czerwcu 1947 r.

2) dodatek aprowizacyjny za wycofaną w kwietniu część kart żywnościowej;

3) dodatek za wyjęcie z karty żywnościowej chleba i maki;

4) dodatek za stołówkę w wysokości 600.— lub 800.— zł.

Prócz tych dodatków powszechnych, istnieje ogromna ilość dodatków o charakterze lokalnym, jak: dodatek zachodni, dodatek stołeczny, dodatek morski, dodatek na dziecko uczęszczające do szkoły, dodatek na dojazd do pracy itp.

Same pozycje gotówkowe, dodane do siebie na liście wypłaty, stwarzają długi tasemiec cyfr, w których trudno się robotnikowi zorientować. W rezultacie rzadko kiedy wie on, jaki jest jego zarobek realny.

Taki oto, ogromnie zawiły i pełen dysproporcji system płac mamy obecnie. A jaki powinniśmy mieć, biorąc pod uwagę charakter naszego ustroju i potrzeby naszej gospodarki?

W naszych warunkach pracownik gospodarki uspołecznionej, jeśli wyłączyć grabież jego zarobku na drodze spekulacji, przestał być przedmiotem wyzysku kapitalistycznego. Owoc jego pracy nie jest mu wydzierany obecnie przez kapitalistę.

Całość dóbr konsumcyjnych, wytworzonych przez masę pracującą, może być zużyta w tej lub innej formie na zaspokojenie wyłącznie ich własnych potrzeb. Dlatego obowiązuje u nas i musi obowiązywać, zasada podziału dochodu społecznego nie według potrzeb, a

według pracy. Każdy musi otrzymać tylko tyle, ile oddał społeczeństwu w postaci swej pracy.

Ilość pracy każdego musi więc być zmierzona, wraz z tego pomiaru winno być jego wynagrodzenie. Wynagrodzenie to powinno być sprawiedliwe. Kto pracuje mniej nie może i nie powinien otrzymywać więcej od tego, który dał społeczeństwu więcej. Jest to kardynalna zasada, bez której nie może być mowy o zrealizowaniu sprawiedliwości społecznej.

To znaczy:

1) że prace poszczególnych grup pracowniczych nie mogą być zrównane i że w każdym racjonalnym systemie płac musi być zachowana także ich rozpiętość, aby stanowiła dla pracownika wyraźną zachętę do podnoszenia swych umiejętności. Zbyt mała rozpiętość płacy byłaby hamulcem rozwoju gospodarczego i system płac, któryby ją tolerował, byłby zły i szkodliwy dla klasy robotniczej.

2) wysokość wynagrodzenia winna być jaknajściślej związana z ilością i jakością wykonywanego produktu.

W ramach naszej gospodarki winny więc znaleźć jaknajszersze zastosowanie praca na akord i premiovanie pracowników za ich osiągnięcia produkcyjne, czy usługowe. System płac winien być taki, aby stwarzał do tego silną, stałą i wyraźną dla każdego zachętę. Płaca akordowa winna z reguły kalkulować się pracownikowi lepiej, niż praca na dniówkę.

Dobry, czyniący zadość zasadzie sprawiedliwości i potrzebom naszej gospodarki system płac będzie zatem taki, który:

1) zagwarantuje pracownikowi przy sumiennym z jego strony wykonywaniu obowiązków, pełną równowagę zarobków i wykluczy zbyt duże ich wahania;

2) będzie automatycznie i w dostatecznie silnym stopniu karał za porzucenie pracy i nierobstwo;

3) ułatwiał kontrolę rzeczywistych zarobków przez wprowadzenie ich do jednego pieniężnego mianownika;

4) będzie uprzywilejowaniem za pracę trudną i ciężką lub też specjalnie ważne dla gospodarki narodowej i dlatego wymagające znacznego dopływu sił roboczych;

5) zachowa rozpiętość wynagrodzenia za pracę, wymagającą różnych kwalifikacji;

6) zwiąże w sposób jasny i zrozumiały wysokość zarobku pracownika z jego wysiłkiem, wydajnością i jakością pracy i da uprzywilejowanie pracy akordowej.

System obecny nie daje jasnego obrazu kształtowania się kosztów robocizny w przedsiębiorstwie, gdyż część wynagrodzenia płaci przedsiębiorstwo z własnej kasy, część zaś — w postaci żywności i odzieży reglamentowanej — pokrywa Państwo z ogólnego budżetu. W rezultacie trudno jest określić właściwą rentowność zakładu i stworzyć słuszny plan walki o obniżkę kosztów.

Najważniejszą zaś z wad obecnego systemu płac jest to, że w swojej obecnej postaci przeszkadza on mobilizacji pracownika do podnoszenia wydajności pracy i tworzy trudności na odcinku norm pracy.

Rezultat jest dobrze wszystkim znany: **powszechne niezadowolenie wśród uczciwego kierownictwa zakładów i pracujących w nim załóg i słuszne domaganie się przywrócenia równego startu.**

Takie w ogólnym zarysie są motywy, które skłoniły zarówno Rząd, jak i Związki Zawodowe do podjęcia pracy nad uporządkowaniem płac na gruncie ogólnej poprawy sytuacji gospodarczej, umożliwiającej ich realną podwyżkę. Takie są źródła reformy, która zacznie działać od 1 stycznia r.b. Zasięg społeczny reformy będzie szeroki, gdyż w sumie obejmie ona wynagrodzenia 3 milionów pracowników przemysłu, handlu, finansów, komunikacji, oraz wszystkich pracowników administracji państwa, samorządu i spółdzielczości.

Dalszym elementem reformy wynagrodzeń będzie wypłata odszkodowań dla pracowników za wycofane karty rodzinne. Odszkodowania te otrzymują wszyscy pracownicy, obarczeni dziećmi, jednak nie w płacy, a w formie specjalnego zasiłku rodzinnego, wypłacanego przez ZUS — z Funduszu Zasiłków Rodzinnych.

Przy wypłacie zasiłków dla dzieci będzie stosowana zasada progresji. Oznacza to, że rodzice, obarczeni liczącą rodziną, otrzymają na jedno dziecko przeciętnie więcej, niż ci, co mają ich mniej. Potrzebne na ten cel środki pieniężne będą pokryte przez zniesienie zasiłków z tytułu kart żywnościowych dla bezdzietnych żon, zdolnych do pracy, oraz kosztem ekwiwalentu dla rodziców pracownika.

Należy dodać, że stawka podatku od wynagrodzenia zostanie z dniem 1.I.1949 r. obniżona, a minimum, wolne od opodatkowania — podniesione do 13.000.— zł miesięcznie.

Wszystkie wymienione zmiany będą przeprowadzone przy wzroście rocznej płacy realnej ogółu pracowników w Polsce z górą o 50 miliardów złotych rocznie, co stanowić będzie przeciętną podwyżkę płac realnych około 10%.

Podwyżka ta nie będzie, rzecz naturalna, powszechna. Nie wszyscy otrzymają ją w jednakowej wysokości. Założeniem reformy nie jest bowiem wyłącznie sprowadzenie wszystkich płac do wspólnego mianownika i ich uproszczenie.

Dla ujednolicenia płac w skali krajowej zostanie zniesiony całkowicie dodatek zachodni, przy zachowaniu jedynie dodatku stołecznego i morskiego.

W rezultacie włączenia do płacy podstawowej wszystkich ekwiwalentów i zastosowania podwyżki, wysokość płacy podstawowej i jej znaczenie w ogólnym zarobku pracownika bardzo wydatnie wzrośnie.

Z dalszych ogólnych założeń reformy, dotyczących zarówno pracowników fizycznych jak i umysłowych, należy wymienić przyjęcie zasady równego startu dla tzw. wspólnych zawodów (straż, palacze, kierowcy samochod. itp.) — wśród fizycznych oraz jednakowe czynności administracyjne — wśród umysłowych. Zasadę tę zrealizowano przez wprowadzenie jednakowej dla wszystkich przemysłów osobnej taryfy dla wspólnych zawodów.

W oparciu o wymienione wszystkie założenia, przy jednoczesnym wyznaczeniu sum na płace, których nie wolno przekroczyć, została podjęta praca nad uporządkowaniem zagadnienia w każdej gałęzi gospodarki narodowej, z uwzględnieniem jej odrębności, która znajdzie swój wyraz w nowej umowie zbiorowej i w dekrete Rządu.

Przyjęcie powszechnego wyrównania za stołówkę w wysokości 670.— zł — podczas gdy dotychczas wynosiło ono na Ziemiach Odzyskanych 800.— zł — nie spowoduje obniżki płac na Ziemiach Odzyskanych, gdyż zostanie to pokryte przez podwyżkę uposażeń i płac, która będzie wyższa od łącznych kwot dodatku i różnicy wyrównania za stołówkę. Faktycznie więc nikt nie zostanie przez to pokrzywdzony, a jedynie wysokość podwyżki dotychczasowych zarobków będzie na Ziemiach Odzyskanych mniejsza, niż gdzieinziej.

Należy podkreślić, że aby straty, jakie poniosą pracownicy przez wycofanie dodatku zachodniego i zmniejszenie wyrównania stołórkowego, nie były w tych grupach większe, niż wysokość podwyżki, założenia reformy przewidują, że gdyby fakty takie miały istotnie w praktyce wystąpić, dla wyrównania strat powinny być wprowadzone dodatki wyrównawcze.

Przy ustalaniu zwrotów dla pracujących za podwyżkę cen gazu, elektryczności, tramwajów, dla uniknięcia kłopotów i trudności, związanych z indywidual-

nym rozliczeniem, ustalono z pewnym nadmiarem sumę dla ogółu pracujących i dzieląc ją przez ilość pracowników, otrzymano ekwiwalent, który otrzymają wszyscy, niezależnie od tego, czy korzystają z gazu, elektryczności i tramwajów, czy też nie.

W ten sposób jedni otrzymają w postaci ekwiwalentu faktyczną podwyżkę uposażeń, a ci, którzy używają więcej gazu i elektryczności, niż przyjęto za podstawę do obliczenia ekwiwalentu — mogą ponieść pewną stratę. Nie jest to zupełnie sprawiedliwe, ale innego wyjścia nie było.

Ostatnią, ale najważniejszą sprawą, wymagającą wyjaśnienia, jest sprawa uporządkowania i usprawnienia norm. Normy są fundamentem wszelkiego planowania w produkcji. Bez norm pracy niesposób gospodarować!

Nonsensem i niesprawiedliwością byłaby taka sama norma dla nowoczesnej maszyny i dla maszyny o przestarzałej konstrukcji. Oznacza to jednak, że ulepszeniem technicznym i lepszej organizacji pracy musi towarzyszyć podniesienie norm. Nasza gospodarka przez 4 lata — w porównaniu ze stanem z 1945 r. — posunęła się znacznie naprzód pod względem organizacji pracy, wprowadzeniu szeregów maszyn i urządzeń, a normy nietylko nie wzrosły, lecz w wielu wypadkach nawet uległy obniżeniu.

Stan ten był groźny, gdyż dezorganizował produkcję. Dlatego rewizja norm stanowi i musi stanowić nieodłączną część ogólnej rewizji płac, gdyż jedna jest absolutnie niemożliwa bez drugiej.

Nowe normy przy nowych stawkach dadzą zawsze pracownikowi — przy sumienności z jego strony — możliwość poprawy dotychczasowego zarobku.

Omówiliśmy główne założenia reformy i ich przesłanki. Sumując można powiedzieć, że zmierza ona do:

- 1) wyrażonej poprawy realnych zarobków pracowników, zwłaszcza w niższych grupach;
- 2) zbliżenia całości wypłat do jednego wyrazu pieniężnego miernika;
- 3) znacznego uproszczenia listy wypłat;
- 4) zniesienia jak najbardziej rażących, nieuzasadnionych społecznie ani gospodarczo, dysproporcji w wynagrodzeniach;
- 5) ujednolicenia płac na terenie całego kraju;
- 6) wyrównania wynagrodzeń pracowników o jednakowych kwalifikacjach, pracujących w jednakowych warunkach.

Realizacja reformy podniesie dyscyplinę płac przez ułatwienie kontroli wynagrodzeń wobec większej przejrzystości nowego systemu. Usprawnienie norm wydajności stworzy podstawy do prawidłowych obliczeń kosztów własnych i ułatwi przez to gospodarkę finansową w przedsiębiorstwach.

W rezultacie reformy wzrośnie znacznie zarobek robotników w godzinach nadliczbowych, gdyż podstawą do obliczania dodatku za te godziny będzie znacznie wyższa stawka.

CZESŁAW ORYŃSKI
Przewodniczący Zarz. Gł. Z.Z.T.

PIERWSZE PIĘĆ SAMOCHODÓW „STAR 20“ DEMONSTROWANO DELEGATOM KONGRESU ZJEDNOCZENIOWEGO

W dniu 17.12 ub. r. uczestnikom Kongresu Zjednoczeniowego zademonstrowano pięć pierwszych samochodów ciężarowych marki „STAR 20“ całkowicie produkowanych w kraju przez Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Starachowicach.

Pokaz wzbudził wielkie zainteresowanie wśród delegatów na Kongres.

WSPÓŁZAWODNICTWO NASZĄ DROGĄ DO DOBROBYTU!

TRACTORIUS

O RACJONALNE WYKORZYSTANIE TABORU SAMOCHODOWEGO (2)

Samochody, zarówno ciężarowe jak i osobowe, wyrabiane są w różnych odmianach czyli modelach, od lekkiej półciężarówki, której charakterystyczną cechą jest szybkość, do 30 tonowego ciągnika siodłowego z dodatkową przyczepą, którego cechą charakterystyczną jest wysoka ładowność. Samochody osobowe posiadają nie mniej bogaty wachlarz typów, począwszy od prywatnego samochodziku z silnikiem o pojemności silnika motocyklowego, służącego wyłącznie dla osobistych potrzeb właściciela-kierowcy, aż do ciężkiej i obszernej limuzyny dla dalekich podróży w większym zespole osób.

Wytwórnice budują różne modele samochodów dlatego, aby producenci usług transportowych (t. j. odpowiedzialni za eksploatację) mogli dla określonych zadań transportu stosować właściwe samochody.

Zadania transportu są bardzo różnorodne. Nie jest możliwym ściśle i całkowicie zróżniczkować w praktyce tabor samochodowy tak, aby do każdego zadania znalazł się pod ręką samochód, który zadania te wykona najbardziej racjonalnie. Niemniej, dla typowych zadań o charakterze stałym muszą być stosowane właściwe modele samochodów zarówno osobowych, jak i ciężarowych, jeśli ma się na względzie uniknięcie marnotrawstwa. Dla innych zadań należy stosować samochód o cechach uniwersalnych.

O ile obsługa samochodu w czasie jego pracy zależną jest głównie od jakości pracy ludzkiej, to wybór odpowiedniego samochodu dla stałego wykonywania pewnych typowych zadań, może i powinien być oparty na dokładnej analizie kosztów eksploatacji.

Jak łatwo i dokładnie określić można racjonalność określonego środka transportu towarowego, przekona zestawienie, podane na stronie 5-ej.

Wszystkie porównywane środki transportowe (samochody i ciągniki) podzielone są z punktu widzenia rodzaju materiału pędnego, a zatem na gaźnikowe (benzyna) i wtryskowe (olej gazowy), następnie na modłe (skrzynia nośna, wywrotka, ciągnik siodłowy i ciągnik rolniczy zastosowany dla pewnych zadań transportu drogowego), wreszcie zależnie od ciężaru ładunku.

Dla każdego modelu przeliczone są dwa zadania krańcowo charakterystyczne, t. j. transport dalekobieżny na odległość średnio 90 km i transport na małą odległość — średnio 5 km.

Czasy załadowania i wyładowania dla ciągników (rozdział maszyny od wozu) zastąpione są czasem potrzebnym na przyczepienie i odłączenie garnituru naczepów względnie przy-

czep. Ciągniki siodłowe do wykonania drugiego zadania (odległość 5 km) mają po trzy naczepy, a ciągniki typu rolniczego mają po sześć przyczep (po dwie 3 tonowe) i kursują według rozkładu jazdy. Dla wywrotki przyjęto załadowanie ręczne, a wyładowanie — mechaniczne.

Dla gaźnikowego ciągnika siodłowego 3 ton, przyjęto w transporcie długodystansowym współczynnik załadowania 0,8, licząc się z rzeczywistością, gdyż zakładamy, że ciągnik ten jest przerobiony z istniejącego używanego podwozia $\frac{3}{4}$ ton, pochodzącego z dostaw UNRRA.

Dla jazd dalekich przyjęto współczynnik wykorzystania przebiegu 0,6, licząc się z tym, że ładunki powrotne zdarzają się na razie raczej przypadkowo. Dla krótkobieżnych transportów masowych ładunek powrotny jest mało prawdopodobny i współczynnik 0,5 jest w pełni uzasadniony.

Cykle napraw, t. zn. przebiegi pomiędzy naprawami głównymi (400 rob.godz. i więcej) przyjęte są nisko dla taboru gaźnikowego, biorąc pod uwagę rzeczywisty stan istniejących samochodów typowych, dla samochodów nowych są niskie ze względu na istniejący — jeszcze raczej prymitywny — poziom obsługi. Ze stosunku rocznego przebiegu do przebiegu międzynaprawczego wynika ilość dni w obsłudze i naprawie.

**

Analizując zadanie pierwsze, t. j. transport dalekobieżny, możemy wnioskować z tabeli, że:

1) Ciężarówka nośna należy stosować do transportów dalekobieżnych, a unikać stosowania ich na krótkich odległościach, gdzie nie szybkość techniczna, a technika załadunku i wyładunku gra rolę decydującą.

2) Wywrotka 3,5 tonowa i ciągnik siodłowy 3 ton dają gorsze rezultaty od ciągnika typu rolniczego z dwoma przyczepami o łącznej ładowności 6 ton, mają one jednak tę wyższość nad nim, że mogą być używane na dalekich odległościach. Prowadzenie ciągnika typu rolniczego na dalekich przebiegach jest męczące dla kierowcy i powoduje dużą stratę czasu.

3) Najbardziej wydajnym środkiem transportu towarowego na daleką odległość jest ciężarówka o wysokiej ładowności, powiększonej przez zastosowanie przyczepy. Nie należy stosować jej na krótkie odległości ze względu na czas załadowania i wyładunku, z wyjątkiem, gdy stosuje się mechaniczne załadowanie.

4) Ciągnik siodłowy o wysokiej ładowności jest równie sprawnym dla dalekich transportów, jak ciężarówka z przyczepą, natomiast na bardzo krótkich odległościach, przy zastosowaniu trzech naczepów, szybkość jego nie może

TABELA I
Porównanie wyników transportu towarowego na odległość 90 km. i 5 km.

L. P.	Załączenia i wyniki	Rodzaj pojazdów	Jedn. miary	Pojazdy gaznikowe (benzyna)						Pojazdy utrąskowe (olej gazowy)				
				C. Nośne		Wywrotka 3,5 ton	Ciągnik siłowy 3 ton	Ciągnik 3 + 3 trn	C. Nośna + przew. pa 7 + 10 ton	Ciągnik siłowy 8 ton	Ciągnik 3 + 3 ton			
				1 ton	25							30	25	30
1	Szybkość techniczna		km — godz.	30	25	30	25	30	20	15	30	20	15	10
2	Czas za i wyładowania		min.	20	60	60	35	60	10*	1.0	340	160	120	6*)
3	Średnia odległość 1 jazdy		km	90	5	90	5	90	5	90	5	90	90	5
4	Ładowność		ton	1	1	3	3,5	3	3	6	17	8	6	6
5	Współczynnik wykorzystania ładowności			0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,95	0,9	0,9	0,95
6	Ładowność użytkowa		ton	0,9	0,9	2,7	2,85	2,4	2,7	5,4	15,3	7,2	5,4	5,7
7	Czas 1 jazdy tam i z powrotem (kurs)		min.	380	44	420	84	480	40	840	370	520	840	66***)
8	Ilość kursów na 480 min.		jedn.	1,2	10,9	1,14	5,7	1,1	12	0,57	0,68	0,92	0,57	6***)
9	Przebieg dzienny		km	216	109	205	57	198	120	103	13	166	103	60
10	Współczynnik wykorzystania przebiegu			0,6	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5
11	Wykonane w ciągu 8 godzin		t — km — dzień	117	49	332	81	265	162	334	105	717	3,4	171
12	Cykl naprawczy		1000 km	35	35	35	35	35	35	50	70	70	50	50
13	Dni w pracy		dni	250	264	250	264	250	264	264	285	264	264	285
14	Przebieg w roku		1000 km	54	28,8	51,2	15	49,5	32	27	3,7	44	27	17
15	Wykonano w roku		1000 t — km	29,2	12,9	83	21,4	71,3	43	88	30	189	88	49
16	Przewieziono w roku		ton	270	2590	769	4289	660	8554	813	6002	1749	813	9747

*) po 3 naczepy

**) po 6 przyczep

***) według rozkładu jazdy

*) po 3 naczepę

**) po 6 przyczep

***) według rozkładu jazdy

TABELA II

Porównanie kosztów transportu towarowego na odległość 90 km i 5 km

L. p.	Rodzaje pojazdów Założenia i koszty	Jedn. miary	B E N Z Y N A					O L E J G A Z O W Y			
			Cięż. nośna		Wyurotka 3,5 ton	Ciągnik siodłowy 3 ton	Ciągnik 3 + 3 ton	C. nośna + przyrępa 7 + 10 t·m	Ciągnik siodłowy 8 ton	Ciągnik 3 + 3 ton	
			1 ton	3 ton							
	Zużycie paliwa	litr 100 km	20	26	30	26	28	34	26	26	28
	Wartość	1000 zł	750	1500	2400	1500	3200	3900	4000	3200	
1	Naprawy	1000 zł	540	512	570	495	250	193	263	136	90
2	Obsługa	"	70	60	74	64	34	42	57	34	22
3	Paliwo	"	664	1064	1368	1030	609	493	513	318	215
4	Smary	"	50	65	80	60	35	50	76	40	30
5	Ogumienie	"	243	307	513	297	190	483	482	190	120
6	Amortyzacja	"	*162	*307	456	*495	341	419	583	341	223
7	Kierowca	"	300	300	300	300	300	300	300	300	300
8	5% od kapitału	"	38	75	120	75	160	195	200	160	160
9	Inne wydatki stałe	"	500	500	500	500	400	600	600	400	400
	Razem	"	2767	3196	3981	3318	2319	2775	3074	1919	1560
	Koszt 1 wozu-km	zł	51	62,1	70	67	85	87	70	71	92
	Koszt 1 tony-km	zł	90	147,5	37	46,5	27,4	9,2	16	22	32

Za okres amortyzacyjny przyjęto przebieg 300.000 km., a wyjątkowo >150.000 km. lub >250.000 km.

być w pełni wykorzystana, gdyż zdąża on wrócić prędzej na miejsce załadowania lub wyładowania, aniżeli naczep (który ma zabrać), zdąży być załadowany lub wyładowany. W ten sposób powstają przestoje, których należy unikać przede wszystkim przez umiejętne ułożenie rozkładu kursowania naczepów, a następnie przez niedoładowywanie naczepów, lub zmniejszenie szybkości jazdy. Przy nieco dłuższych przebiegach niż 5 km można osiągnąć ciągnikiem siodłowym do 12 kursów dziennie przy pełnym jego wykorzystaniu.

**

Porównanie kosztów jednego wozu- i jednego tonokilometra daje jasny pogląd na właściwość zastosowania różnych modeli samochodów ciężarowych lub ciągników. Rekord oszczędności należy do ciężarówki z silnikiem wtryskowym (Diesel) o wysokiej ładowności, z przyczepą — o ile jest zastosowana do transportu dalekobieżnego.

Rekord nieekonomiczności należy do ciężarówki gaźnikowej (benzynowej) nosnej 1-tonowej, a zwłaszcza gdy jest zastosowana do transportu na małą odległość (stały transport masowy). Dlatego też ciężarówki nośne o niskiej ładowności są stosowane tam, gdzie ładunki są niewielkie, lecz kosztowne, wzgl. dorywcze. Zasięg ich zastosowania jest stosunkowo nie wielki. Ich nadmiar w składzie taboru towarowego powoduje albo częste przeładowanie, ze zgubnymi dla samochodu skutkami, lub używanie ich jako samochodów osobowych, co również jest procederem nieracjonalnym, gdyż aczkolwiek koszt na wozokilometr jest niski, to jednak wyższy niż koszt 1 wozu-km samochodu osobowego.

Jest jasne, że koszt 1 wozu-km 3/4 ton z demobilu jest wyższy od samochodu przeciętnego i pojazdy te spełniły by lepiej swoją rolę w razie przerobienia ich na ciągniki siodłowe o ładowności powyżej 3 ton. Oczywiście tylko te, które posiadają takie same podwozie jak 3-tonówka tej samej marki i typu, tylko że skrócone. Samochody te, stale bardzo mało obciążone, znajdują się jeszcze daleko od zakończenia okresu amortyzacji i mogłyby być racjonalnie wykorzystane po przeróbce.

**

W zadaniu drugim (krótki przebieg) rekord bije ciągnik siodłowy o wysokiej ładowności z silnikiem wtryskowym (Diesel) i 3 naczepami, chociaż na odległości 5 km nie może być jeszcze w pełni wykorzystany. Posiada on poza to zaletę uniwersalności i zapewnia kierowcy pełny komfort kierowania, w przeciwieństwie do ciągników typu rolniczego. Dalszą zaletą tego modelu jest możliwość obniżenia poziomu powierzchni ładunkowej, co jest pożądanym przy załadunku i wyładunku ręcznym.

Ciągniki rolnicze są niewątpliwie ekonomicznym i wydajnym środkiem transportu, zwłaszcza gdy są zastosowane do transportów maso-

wych, krótkobieżnych. Ciągniki rolnicze wymagają jednak dla uzyskania niskich kosztów eksploatacji (tak jak na tabeli), dużej floty przyczep, które mogą być — w przeciwieństwie do ciągnika siodłowego — bardzo różnorodne, a dzięki niskiej szybkości ciągnika nawet nie muszą posiadać pneumatyków.

Nie będąc jednak najbardziej ekonomicznym i wygodnym środkiem transportu drogowego, ciągnik rolniczy powinien wykonywać to, do czego jest przeznaczony — to znaczy uprawiać rolę i wykonywać transport w granicach gospodarstwa rolnego. Nie wyklucza to zastosowania ciągnika tego typu do wyjątkowych zadań transportu drogowego, zwłaszcza wówczas, gdy rolnictwo jest nasycone, a wytwórnice chcą utrzymać produkcję na racjonalnym poziomie, jak to było w Niemczech przed wojną.

Całkowicie nie można zróżniczkować taboru samochodów ciężarowych ze względu na różnorodność zadań transportowych. Dlatego najwięcej na świecie produkuje się ciężarówek uniwersalnych o ładowności około 3 ton.

Tractorius

ROCZNIKI „MOTORYZACJI“

numery 1—16 (1947 r.) szesnaście zeszytów	
oprawne w pół płótno	1.700 zł.
oprawne w pełne płótno	2.000 zł.
numery 1—12 (1948 r.) dwanaście zeszytów	
oprawne w pół płótno	1.900 zł.
oprawne w pełne płótno	2.200 zł.

plus przesyłka pocztowa

ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE ADMINISTRACJA

Warszawa, Żurawia 24a m. 21

po wpłaceniu należności na konto PKO nr. I-1955

Prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę „Motoryzacji“

ADMINISTRACJA

SPROSTOWANIE

W nr 12-ym (grudzień 1948 r.) z winy drukarni błędnie wydrukowano podpis pod artykułem „Wpływ warunków eksploatacji na czas użytkowania samochodów“ (str. 359) — opracował St. Czarkowski, zamiast jak powinno być: St. Czajkowski — co niniejszym prostujemy.

ZSRR BUDUJE SAMOCHODY WYŚCIGOWE

W miesiącu pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej mieliśmy możliwość poznania oraz naczynego stwierdzenia osiągnięć sportu radzieckiego. Zarówno w grach sportowych jak i w lekkiej atletyce zawodnicy radzieccy uzyskali wyniki nie tylko równe wynikom czołowych zawodników Europy, ale również ustanowili szereg rekordów świata. Porównanie osiągnięć sportowych czołowych zawodników świata z wynikami zawodników radzieckich osiągniętymi w roku 1948-ym pozwala na uświadomienie sobie jak wielką potęgą sportową jest ZSRR.

Specjalnie interesującym dla naszych Czytelników będzie zaznajomienie się z osiągnięciami sportu samochodowego w Związku Radzieckim.

W jednym z tegorocznych numerów miesięcznika „AWTOMOBIL“, wychodzącego w Moskwie, generał-lejtnant wojsk technicznych I. Tjagunow porusza sprawę rozwoju i umasowienia sportu samochodowego w ZSRR. Temat dla nas bardzo aktualny i wskazówki zawarte w artykule gen. Tjagunowa zasługują na wielką uwagę.

Przeczytajmy uważnie wypowiedzi na temat sportu motorowego gen. Tjagunowa.

„Udoskonalenie konstrukcji samochodów — mówi gen. Tjagunow — wymaga wszechstronnych prób. Szerokie możliwości w tym względzie dają różne zawody sportowe jak wyścigi, raidy, crosssy, konkursy oszczędności paliwa i t.d. Poza próbą materiałów, przygotowują one kadry sportowców samochodowych. Nieodzownym jest, aby nasze organizacje sportowe poważnie zajęły się sportem samochodowym i zainteresowały nim wielką ilość indywidualnych właścicieli samochodów“.

W dalszym ciągu interesującego artykułu, autor uzasadnia bardziej szczegółowo wielkie znaczenie sportu samochodowego zarówno ze względu na doskonalenie konstrukcji samochodu, jak i ze względu na wychowanie kadr wybitnych kierowców i wyrabianie w nich ducha sportowego.

„Powiększenie szybkości samochodów jest czynnikiem wymagającym obserwacji przez wyścigi. Historia rozwoju samochodu wskazuje na ciągłe podciąganie standartowych cech samochodu do cech (parametrów) sportówek i wyścigówek“.

„Czas powziąć decyzję o budowie specjalnego toru dla wyścigów samochodowych (autodromu)“.

„W naszych czasopiśmie należy znaleźć dość miejsca dla propagowania sportu samochodowego“.

„Trzeba szeroko rozwinąć sport samochodowy“.

Apel nie pozostał bez oddźwięku. Oto np. w numerze wrześniowym wspomnianego miesięcz-

nika czytamy ciekawy artykuł p.t. „Drogi prowadzące do stworzenia samochodów sportowych i wyścigowych“ pióra inż. A. Sabinina.

Nawiązując do artykułu gen. Tjagunowa, autor przedstawia możliwości budowy samochodów sportowych tak atmosferycznych (termin techniczny przyjęty ostatnio w słownictwie technicznym francuskim, włoskim i innych dla określenia silnika bez sprężarki — przyp. red.), jak i sprężarkowych, w oparciu o istniejącą produkcję nie tylko samochodową, ale i motocyklową w ZSRR i między innymi zapowiada budowę sportówki o pojemności skokowej 500 ccm bez sprężarki, o mocy 80 KM/ltr., co pokrywa się ze znanymi tendencjami, które obserwujemy w Anglii.

* * *

W dniu 12.IX.1948 r. odbyły się zawody motocyklowe o Mistrzostwo ZSRR. Ustanowiono 6 nowych rekordów ZSRR i jeden rekord świata (Ptaszkin) na dystansie 1 km ze startu stojącego w kategorii maszyn do 125 cm. w czasie 40,843 sek. Głównym sędzią zawodów był marszałek ZSRR — Bogdanow.

* * *

Rozumie się, że do czasu uruchomienia polskiej produkcji samochodów osobowych, tak szeroko zakreślony plan, łącznie z budową toru do wyścigów samochodowych, jest dla nas nieaktualny, lecz nie mniej poruszone przez gen. Tjagunowa zagadnienia dotyczące kadr sportowców samochodowych są na czasie i w Polsce. Obowiązujący slogan w Związku Radzieckim: „Motoryzacja czynnikiem pomocniczym w socjalizacji kraju“ powinien być również przeniesiony do Polski i w dobie dążeń do mechanizacji rolnictwa, do celowego wykorzystania transportu drogowego, musimy stworzyć potężne kadry zawodowych pracowników motoryzacji, dobrych mechaników, wspaniałych kierowców.

Przygotowując się do nowej produkcji zarówno samochodów ciężarowych, osobowych, jak i motocykli, musimy pilnie śledzić wszelkiego rodzaju raidy, próby terenowe i t.p.

Wybierając spośród rzeszy kierowców najlepszych przodujących w wykonaniu swoich obowiązków, musimy im dać warunki sportowania, albowiem sport motorowy uzupełnia ich pracę zawodową i stworzy typ kierowcy opanowanego oraz wyszkolonego wszechstronnie. Sport nie tylko wyrabia charakter człowieka, sport również uczy.

Związek Radziecki w swoich osiągnięciach jest dla nas wzorem, z którego powinniśmy czerpać przykłady i naukę. Bierzmy więc również przykład jak mamy rozwijać nasz sport motorowy. (J.S.)

NASZ KONKURS

DLA KIEROWCÓW I PRACOWNIKÓW TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Dla silniejszego związania Czytelników „Motoryzacji” — Redakcja, przy współudziale Zarządu Głównego Z. Z. Transportowców, ogłasza Konkurs na najlepszą pracę, napisaną przez członka Związków Zawodowych, na jeden z czterech poniżej padanych tematów:

- I. Jakie oszczędności lub usprawnienia można zastosować w transporcie i gospodarce samochodowej.
- II. Bolączki w pracy zawodowej kierowcy.
- III. Dlaczego pociąga mnie zawód kierowcy.
- IV. Współzawodnictwo pracy, osiągnięcia i braki transportu samochodowego w rejonie mojej pracy.

WARUNKI KONKURSU

1) W Konkursie mogą wziąć udział wszyscy członkowie Zw. Zaw. Transportowców R. P., oraz członkowie innych Zw. Zawodowych jeżeli są kierowcami, mechanikami lub pracownikami transportu samochodowego.

2) W konkursie nie mogą brać udziału osoby, które trudniły się lub trudnią zawodowo pracą dziennikarską lub publicystyczną.

3) W konkursie nie mogą brać udziału osoby, których prace dorywczo lecz wielokrotnie były publikowane w prasie codziennej lub czasopismach.

Jednym słowem jest to konkurs dla czystych „amatorów” sztuki pisania, dla tych osób, które nie szkoliły się ani w dziennikarstwie, ani w publicystyce i z tym zawodem nie miały dotychczas nic wspólnego.

4) Temat zasadniczo winien być zawarty w objętości dwóch stron pisma maszynowego — z jednym odstępem (wymiar strony 30 x 20 cm). Niewielkie odchylenia nie eliminują uczestnika z konkursu.

Pożądanym jest, aby praca była napisana na maszynie, może być jednak pisana ręką lecz możliwie wyraźnie, ale w każdym razie po jednej stronie kartki.

5) Przed tytułem, u góry z lewej strony kartki, należy wypisać nazwisko oraz imię, dokładny adres miejsca pracy wraz z pełną nazwą instytucji, oraz numerem legitymacji Związku Zawodowego.

Jeżeli autor nie życzy sobie ujawnienia nazwiska przy publikacji jego pracy — należy podać pseudonim i wyraźną dyspozycję nie ujawniania nazwiska.

6) pożądanym jest (ale nie obowiązującym) załączenie fotografii ilustrowanej nadesłaną pracą.

7) Jeden autor może opracować dwa, trzy lub wszystkie cztery tematy — każda praca liczy się jako osobny udział w Konkursie.

8) Redakcja zastrzega sobie prawo wydrukowania nadesłanej pracy za zwykłym honorarium autorskim.

9) Prace na „NASZ KONKURS” należy kierować pod adresem: Redakcja czasopisma „Motoryzacja” — Warszawa, ul. Żurawia 24-a z wyraźnym napisem na kopercie „Nasz Konkurs”.

10) Do każdej pracy konkursowej musi być dołączony jeden kolejny „kupon konkursowy”, zamieszczony w czasop. „Motoryzacja”, począwszy od nr. 1 — styczeń 1949 roku.

TERMIN KONKURSU

Ostateczny termin nadsyłania prac na konkurs upływa z dniem

30 czerwca 1949-go roku.

W wypadkach wątpliwych obowiązuje data stempla pocztowego.

KOMISJA ORZEKAJĄCA

Mandat przewodniczącego Komisji Orzekającej objął Przewodniczący Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców R.P. — Ob. Czesław Oryński. Nazwiska pozostałych członków Komisji Orzekającej podamy w następnych zeszytach czasop. „Motoryzacja”.

NAGRODY

Po zakończeniu „NASZEGO KONKURSU” zostaną przyznane następujące nagrody pieniężne za pierwsze trzy najlepsze prace:

- I — 30.000 zł.
- II — 20.000 zł.
- III — 10.000 zł.

Pozatym autorzy dziesięciu wyróżnionych prac otrzymają bezpłatną całoroczną (12 zeszytów) prenumeratę czas. „Motoryzacja”.

Nadto pomiędzy wszystkich uczestników Konkursu zostanie rozlosowane 30-ci książek z dziedziny motoryzacji i techniki.

NASZ KONKURS

dla kierowców i pracowników
transportu samochodowego

KUPON Nr 1

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

EUROPEJSKA PRODUKCJA SAMOCHODÓW

W r. 1949

Notatka poniższa poświęcona jest tym wszystkim, którzy nie doceniają roli samochodu i nie widzą potrzeby polskiej produkcji pojazdów mechanicznych. (Red.).

Z rokiem 1949-ym polski przemysł motoryzacyjny wchodzi w nowy etap. Rozpocznie on seryjną produkcję wozu ciężarowego „Star 20”, powiększy ilość i polepszy jakość polskiego motocykla 125 ccm i polskiego traktora. Przygotowuje się do produkcji samochodu osobowego i nowego typu traktora, opartego na licencji czeskiej. Pokonać będzie musiał jeszcze wiele trudności, ale początek został już dokonany.

Przy Nowym Roku życzymy serdecznie naszemu przemysłowi motoryzacyjnemu, nie tylko powodzenia w wypełnieniu zakreślonego planu, ale przekroczenia planu i to w ten sposób, aby ta gałąź przemysłu stała się przodującą wśród innych przemysłów.

Jak wyglądają nasze zamierzenia na tle sytuacji motoryzacyjnej w Europie?

ZWIĄZEK RADZIECKI

Zacznijmy od naszego potężnego sojusznika — od Związku Radzieckiego.

W roku 1924, w siódmą rocznicę Rewolucji, defilowało pierwszych dziesięć ciężarówek wyprodukowanych w zakładach Amo pod Moskwą.

W roku 1949 produkcja ZSRR wynosić będzie 500.000 samochodów. Ustawa o Pięcioletnim Planie Odbudowy i Rozbudowy Gospodarki Narodowej ZSRR mówi „Organizowanie masowej produkcji ciężarowych samochodów z silnikiem Diesla oraz ciężarowych wywrotek. Dokończenie budowy trzech fabryk samochodowych oraz fabryki samochodów małolitrażowych, wybudowanie 3 nowych fabryk samochodów, powiększenie trzech czynnych fabryk samochodów, ukończenie czterech zakładów montażowych.

Rok 1949 jest ostatnim rokiem planu. Komentarze zbyteczne.

CZECHOSŁOWACJA

W roku 1949 Czechosłowacja wyprodukuje 16.000 samochodów (w przeliczeniu wszystkich typów samochodów na samochody ciężarowe — w ilości bezwzględnej da to około 55 000 samochodów), 11.000 traktorów i 55.000 motocykli.

Tendencją w Czechosłowacji jest zmniejszenie ilości typów, zwiększenie produkcji i potaniecie samochodów, by stać się konkurencyjnym na rynku światowym.

FRANCJA

Francja ma wyprodukować 226.500 jednostek poj. mech. a mianowicie: Renault 62.500 sztuk; Peugeot 36.500 szt.; Ford 17.000 szt.; Panhard 25.000 szt., Citroen 41.500 szt., Simca 18.000 szt., 27 różnych marek 21.000 szt.

Przy czym ilości te nie są ostateczne i mogą ulec zwiększeniu. Wykorzystane możliwości produkcyjne Francji — 60%. Brak niektórych surowców uniemożliwia wykorzystanie całego potencjału produkcyjnego.

WŁOCHY

Produkcja włoska wyniesie w roku 1949 około 160 000 pojazdów mechanicznych, wykazując stałą tendencję zwykłą zarówno co do ilości, jak i co do jakości.

ANGLIA

Angielskie fabryki wyprodukowały w roku 1947 — 444.945 pojazdów, w tym 287.000 osobowych oraz 145.203 ciężarowych i 12.737 autobusów.

Z powyższej ilości sprzedano zagranicę 143.000 samochodów osobowych i 49.300 ciężarowych, przy stałej wzrastającej tendencji eksportowej w roku 1948.

W roku 1949 Anglia planuje przekroczenie produkcji 1937 r. (który był rokiem rekordowym) tj. wytworzenie przeszło 500.000 pojazdów mechanicznych.

Austria, Belgia, Dania, Szwajcaria, Szwecja i Węgry wyprodukują łącznie około 60.000 samochodów, przeważnie ciężarówek i autobusów.

Specjalną uwagę należy poświęcić Niemcom. W roku 1948 w-g materiałów amerykańskich zaplanowana produkcja miała wynosić 160.000 samochodów osobowych (98.000 w strefie amerykańskiej i 62.000 w strefie brytyjskiej) oraz 45.000 samochodów ciężarowych i 20.000 ciągników.

Liczby te nie zawierają produkcji w strefie radzieckiej. Warto dodać, że Zjednoczenie Niemieckiego Przemysłu Samochodowego w swym memoriale do władz okupacyjnych przedstawiło program produkcyjny wynoszący 619.000 pojazdów mechanicznych — w tym samochodów 450.000.

Tyle mówią cyfry, ale wymowa ich jest druzgocąca. Przemysł motoryzacyjny jest przemysłem szlachetnym, podnoszącym kulturę techniczną na bardzo wysoki poziom. Jeżeli dziś na całym świecie dostrzegamy tendencję szerokiej rozbudowy przemysłu motoryzacyjnego, to musimy nie tylko umieć wyciągnąć właściwe wnioski, ale wziąć udział w tym międzynarodowym wyścigu pracy i nie pozwolić zepchnąć się na szary koniec. Zmotoryzowane państwo, zmotoryzowany człowiek ma wielką przewagę nad innymi krajami pozbawionymi tych elementów. Motoryzacja nie jest tylko kosztownym wydatkiem, motoryzacja unowocześnia i wzbogaca Naród, czyni go sprawniejszym i silniejszym.

Jerzy Sas.

ZMIANY W KIEROWNICTWIE RUCHU ZAWODOWEGO

W dniu 23 listopada 1948 r. odbyło się plenarne posiedzenie Komisji Centralnej Związków Zawodowych.

Plenum przychyliło się do prośby Przewodniczącego KCZZ — tow. Witaszewskiego, Sekretarza Generalnego — tow. Kuryłowicza, Wiceprzewodniczącego — tow. Szczęśniaka, i Sekretarza KCZZ — tow. Matyszewskiego, i zwolniło ich z zajmowanych stanowisk w KCZZ, w związku z powołaniem do innych prac.

Plenum postanowiło powołać na Przewodniczącego KCZZ — tow. Ochaba Edwarda, na Sekretarza Generalnego — tow. Cwika Tadeusza, na Wiceprzewodniczącego — tow. Aleksandra Burskiego, na sekretarza KCZZ — tow. Irenę Piwowarską i Edwarda Walaszczyka.

Poza tym Plenum dokooptowało do Prezydium KCZZ tow.: Józefa Kleszczyńskiego i Henryka Centkowskiego.

Na zakończenie obrad ustalono datę Kongresu Związków Zawodowych. Kongres ten odbędzie się w dniach 16 — 20 marca 1949 r.

Do

Redakcji czasopisma „MOTORYZACJA“

w WARSZAWIE

ul. Żurawia 24-a

„NASZ KONKURS“

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

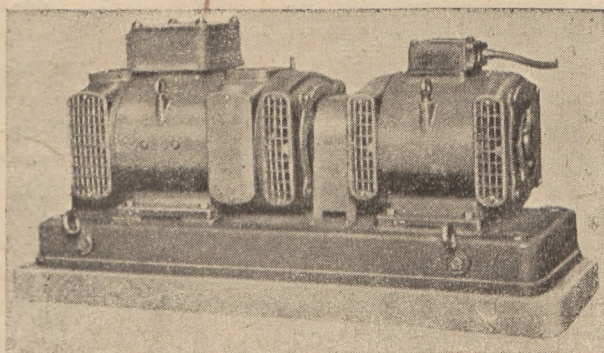
Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

URZĄDZENIA DO OBSŁUGI SAMOCHODÓW (4)

Nawiązując do artykułów o obsłudze samochodów w NNrach 4, 5 i 9-ym „Motoryzacji” z ub. r., w których poza ogólnym poglądem na rolę profilaktyki opisane były pokrótce pomieszczenia dla stacji obsługi i urządzenia służące do oczyszczania i smarowania samochodów, przystępujemy — w ustalonej już kolejności — do streszczenia opisu dalszych urządzeń obsługi.

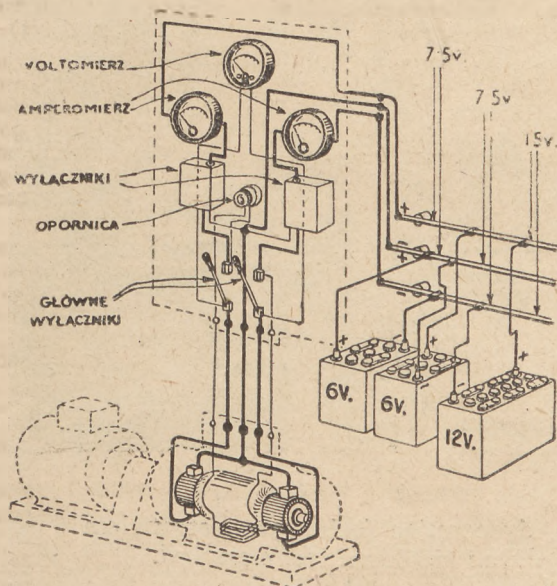
4. Akumulatornia. Tu znajdują się przyrządy do ładowania i obsługi baterii akumulatorowych. Duże akumulatornie posiadają transformator dostarczający prądu stałego, potrzebnego do ładowania. Transformator składa się ze sprzężonych silnika i prądnicy, będącej dostawcą prądu stałego do ładowania akumulatorów.

Całość instalacji stanowią, oprócz transformatora, tablica rozdzielcza z instrumentami pomiarowymi i wyłącznikami oraz przewody (szyny miedziane), do których dołącza się ładowane akumulatory.



Rys. 1. Transformator.

Akumulatory 12 wolt łączy się z zewnętrznymi szynami, pomiędzy którymi napięcie wynosi 15 wolt. Akumulatory 6 woltowe łączy się z jedną z szyn zewnętrznych i neutralną szyną wewnętrzną, pomiędzy którymi napięcie wynosi 7,5 wolt. Akumulator świeżo założony będzie absorbował dużo prądu (amperów), jednak w miarę ładowania gdy jego napięcie (wolt) wzrasta, natężenie ładowania tj. zapotrzebowanie amperów, zmniejsza się. Początkowe natężenie ładowania wynosi 40 amp., po trzech godzinach ładowania akumulator jest w 75 procentach naładowany i natężenie prądu ładującego spada do 15 amp. Po pięciu godzinach akumulator jest naładowany w 90 procentach i gotów do użytku, jeśli pośpiech jest wymagany. Powinien być jednak ładowany przez jeszcze dalsze trzy godziny, przy zupełnie niskim natężeniu — około pięciu amperów.



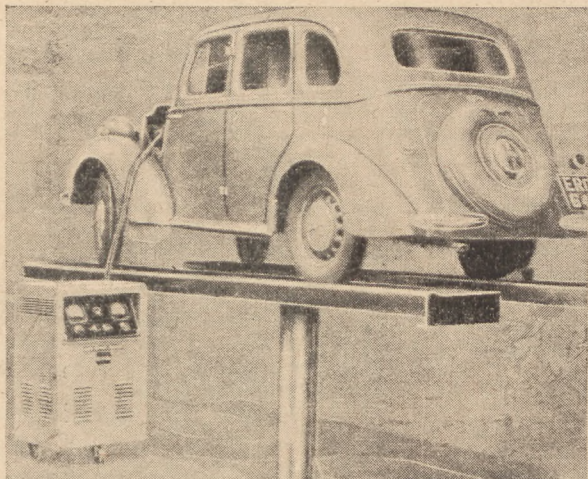
Rys. 2. Ładowanie akumulatorów.

Na zupełnie nowoczesnie urządzonych stacjach akumulatory mogą być ładowane indywidualnie, a nie w serii, przez zastosowanie tablicy rozdzielczej, która posiada właściwe do tego celu urządzenie. Dla każdego akumulatora przewidziany jest oddzielny amperomierz i regulator samoczynny.

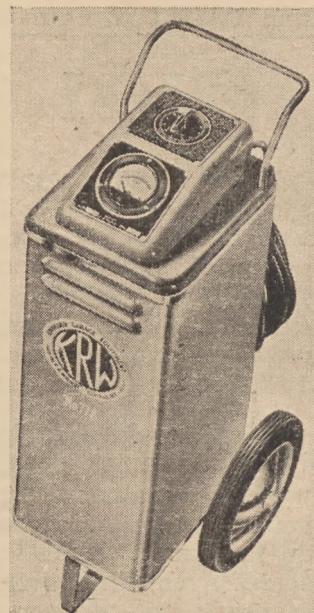
Niezależnie od dużych stacji do ładowania akumulatorów stosuje się na stacjach obsługi, a nawet i w garażach, przyrządy do badania i szybkiego podładowywania akumulatorów bez wyjmowania ich z samochodu. Przyrząd taki mieści się w przewoźnej szafce na kółkach, tak, aby można było się nim posługiwać w dowolnym miejscu. Wewnątrz szafki znajduje się transformator cewkowy (prostownik) oraz termostat do samoczynnego wyłączania prądu z chwilą podniesienia się temperatury ładowanego akumulatora ponad normę.

Aparaturę pomiarową znajdują się na tablicy stanowiącej pulpit na szafce. Voltomierz do badania napięcia baterii posiada strefy w różnych kolorach ułatwiające szybka orientację czy badany akumulator nadaje się do szybkiego podładowania, czy wymaga ładowania od początku, czy też nie nadaje się do ładowania i wymaga naprawy.

Poza przyrządami do ładowania akumulatorów akumulatornia posiada przyrządy do badania napięcia prądu i gęstości elektrolitu oraz materiały jak wodę destylowaną i kwas. Naprawy akumulatorów wykonują nie stacje obsługi lecz specjalne warsztaty elektrotechniczne.



Rys. 3. (Z lewej). Z pomocą przyrządu szybkoładującego akumulator może być zbadany i doładowany podczas innych operacji obsługowych.



Rys. 4. (Z prawej). Przevoźna szafka do szybkiego ładowania akumulatorów.

ne, dysponując fachowym personelem i odpowiednimi środkami technicznymi.

5 i 6. Obsługa instalacji elektrycznej oraz badanie i regulacja silników. Oddział ten wyposażony jest w najdroższe i najbardziej nowoczesne przyrządy badawcze, bez których badanie pracy silnika oraz jego regulacja jest błędzeniem po omacku. Przyrządy te umożliwiają diagnozę opartą na ścisłych danych, a nie na mniej lub bardziej wprawnym oku i uchu specjalisty.

Stosując przyrządy badawcze można uniknąć fałszywych diagnoz będących przyczyną przedwczesnych, a zatem zbytecznych napraw.

Samochody obsługiwane przez stacje obsługi posiadające przyrządy do badania silnika i instalacji elektrycznej są we właściwym czasie kierowane do takiej naprawy, która rzeczywiście jest potrzebna.

Rezultat diagnozy postawionej przy pomocy aparatów badawczych jest prawie zawsze zu-

pełnie inny od wyników ustalonych na podstawie próbnej jazdy, która dzięki zastosowaniu przyrządów badawczych, staje się zupełnie zbędnym przeżytkiem.

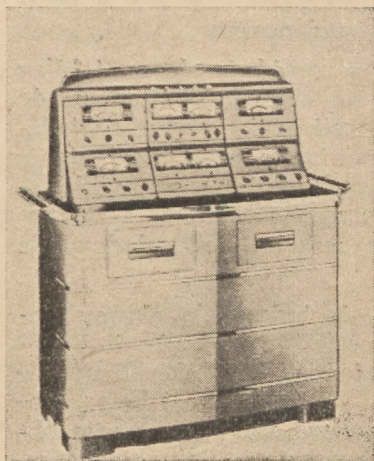
Przyrządy o których mowa, służą nie tylko do ustalania usterek na samochodach będących kandydatami do naprawy, lecz również do sprawdzania jakości już wykonanych napraw i ostatecznej regulacji silnika.

Niejedną dobrze wykonaną naprawą nie daje pożądanego efektu wskutek niedosć precyzyjnej regulacji wszystkich organów silnika. Tylko po ostatecznej regulacji wykonanej przy pomocy przyrządów badawczych naprawę można uważać za zakończoną. W ten sposób diagnoza kładzie kres bodajże największej bólarce warsztatów naprawczych.

Szafka zawierająca wszystkie przyrządy do badania instalacji elektrycznej, analizator spalin służący do sprawdzenia regulacji gaźnika i szczelności przewodów ssących, stanowi kompletny oddział t. zw. recepcji czyli odbioru dla silników. Specjalista obsługujący ten przyrząd decyduje czy silnik wymaga regulacji, które będą wykonane na poczekaniu, czy też kieruje go do naprawy, dając ścisłe wskazówki co ma być wykonane.

W szafce zgrupowane są: analizator spalin, przyrządy do mierzenia kompresji i depresji, do badania pompki paliwa, świec, kondensatorów, wolt- i amperomierze. Obok, na odpowiednim pulpicie, powinny znajdować się tablice norm dla obsługiwanych samochodów. Ustalone dzięki diagnozie odchylenia od norm winny być usunięte albo na poczekaniu, albo w warsztacie naprawczym, który otrzymuje ścisłe zlecenie, co ma być wykonane.

Przyrządy skoncentrowane w opisanej szafce dają możliwość wykonania całkowitego spraw-



Rys. 3. Szafka zawierająca przyrządy badawcze.

dzenia silnika łącznie z akumulatorem, sprawdzenia cewki, przerywacza, kondensatora, automatycznego przyspieszenia zapłonu, rozdzielacza wraz z kopułką, przewodów wysokiego napięcia, świec, kompresji w cylindrach, depresji w przewodach ssących, szczelności pierścieni tłokowych, zaworów, uszczelnień, przewodów pompki paliwowej, gaźnika, systemu chłodzącego i wydechowego oraz wszelkich organów i przewodów instalacji elektrycznej.

Koszt zakupu szafki dla diagnostyki, która zawiera liczne wysoce precyzyjne i skomplikowane przyrządy, jest znaczny. Aczkolwiek cała bardzo szczegółowa diagnoza trwa około dwóch godzin i wykonywana jest przez jednego specjalistę, to jednak koszt jej wynosi trzy do czterech tysięcy złotych i jest uzasadniony wysokim kosztem zakupu oraz obsługi i konserwacji sprzętu.

Dotychczas mało u nas znany analizator spalin działa na następującej zasadzie: wiadomo, że paliwo płynne spala się tylko gdy jest zmieszane z powietrzem przy zachowaniu właściwej proporcji. Zadanie to spełnia gaźnik. Właściwym stosunkiem dla mieszanki benzynowo-powietrznej jest 1 do 15 (wagowo), jednak stosowane są mieszanki o mniejszej zawartości powietrza jak np. 1 do 12,5. Mieszanka 1 do 15 daje największą oszczędność (mieszanka uboga). Mieszanka 1 do 12,5 — największą moc (mieszanka bogata).

Analiza chemiczna gazów spalinowych wykazuje obecność dwutlenku węgla (CO_2) i wodoru (H_2). Stosunek pomiędzy tymi dwoma składnikami zmienia się zależnie od stosunku

paliwa do powietrza w mieszance—to znaczy, że jest inny dla mieszanki ubogiej niż dla mieszanki bogatej.

Mieszanka bogata powoduje większą zawartość wodoru w spalinach i odwrotnie mieszanka uboga daje spaliny o większej zawartości dwutlenku węgla.

Fakt, że wódór i dwutlenek węgla nie są jednakowymi przewodnikami ciepła daje możliwość zbudowania aparatu pomiarowego. Wódór jest sześć razy lepszym przewodnikiem ciepła niż powietrze, a dwutlenek węgla dwa razy gorszym.

Analizator spalin jest oparty na zasadzie t. zw. mostka Wheatstone'a. Dwa druciki sporządzone ze specjalnych stopów zatopione są w szklanych rurkach. Druciki te rozżarza prąd z akumulatora znajdującego się w szafce (rys. 6). Jeden z drucików żarzy się w powietrzu, które odprowadza ciepło stale tak samo. Drugi drucik żarzy się w gazie spalinowym doprowadzonym z rury wydechowej badanego silnika. Jeśli silnik pracuje na mieszance ubogiej to spaliny zawierają znaczny odsetek dwutlenku węgla (CO_2), który jest dwa razy gorszym przewodnikiem ciepła od powietrza, a zatem ciepło tego drucika odprowadzane będzie wolniej niż ciepło drucika żarzącego się w powietrzu. Drucik żarzący się w gazie spalinowym będzie bardziej gorący od drucika żarzącego się w powietrzu, a co za tym idzie prąd przebiegający przez drucik bardziej rozgrzany natrafi na większy opór.

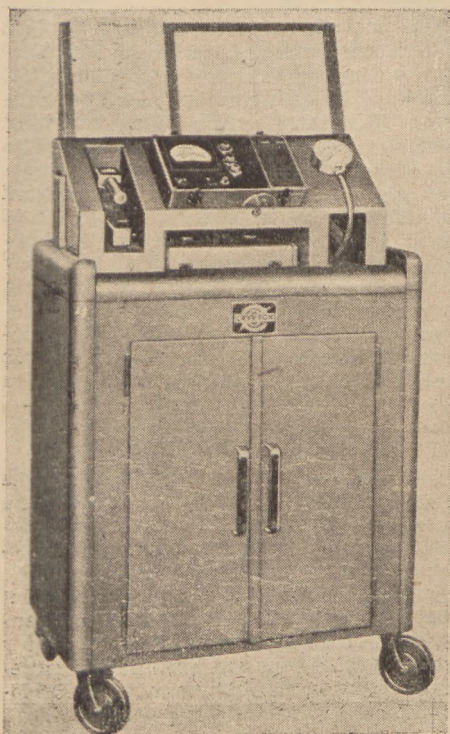
Jeśli natomiast silnik pracuje na mieszance bogatej to w gazach spalinowych będzie dużo wodoru, który jest sześć razy lepszym przewodnikiem ciepła niż powietrze. Drucik żarzący się w gazie spalinowym będzie zimniejszy od drucika żarzącego się w powietrzu, będzie zatem stawiał mniejszy opór.

Ta właśnie różnica oporów w dwóch drucikach powoduje wychylenie wskazówki przyrządu pomiarowego, który wskazuje jaką jest mieszanka dostarczana przez gaźnik badanego silnika. Innymi słowy analizator spalin określa regulację gaźnika.

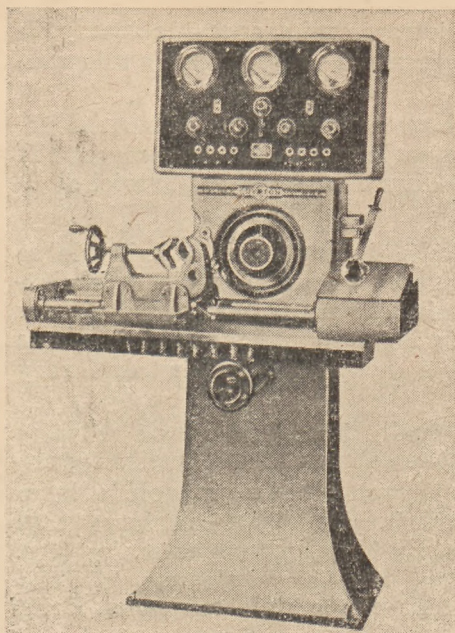
Analizator spalin włącza się do rury wydechowej badanego silnika, po czym reguluje się gaźnik, odczytując na skali wynik zabiegu.

Pomimo właściwej regulacji gaźnika według norm, praca silnika może być nadal nieregularna. Przyczyny wówczas szuka się już nie w gaźniku, który został sprawdzony dzięki opisanemu przyrządowi, lecz w innych organach, jak zawory, uszczelnienie przewodu ssącego, oczyszczacz (filtr) powietrza, pompka paliwowa itd.

Wykonywanie diagnozy silnika wymaga, poza doskonałą znajomością wszystkich przyrządów potrzebnych do tego celu, wybitnej znajomości silnika tak w teorii jak i w praktyce.



Rys. 6. Analizator spalin w oddzielnej szafce.



Rys. 7. Przyrząd do badania prądu i rozruszników.

Wyszkolenie diagnostyków dla stacji obsługi jest jednym z ważniejszych aktualnych zagadnień dla odpowiedzialnych za stan naszego taboru samochodowego.

Dla badania prądu i rozruszników opisywany oddział stacji obsługi posiada specjalny przyrząd.

Badany przedmiot umieszcza się w imadle i włącza w taki sposób, aby stworzyć te same warunki pracy, w jakich prądnicą lub rozrusznik pracuje na samochodzie. Obciążenie i ilość obrotów mogą być dowolnie regulowane, a wyniki badania odczytuje się na przyrządach pomiarowych umieszczonych na desce rozdzielczej.

Stacje obsługujące samochody ciężarowe posiadają przyrząd do regulowania i próbowania pompki wtryskowych do silników wysokoprężnych (Diesel).

W zakres czynności opisanego oddziału obsługi wchodzi nie tylko badanie organów, diagnostyka i regulacja, lecz również bieżąca naprawa na poczekaniu instalacji elektrycznej i gaźników.

Do wykonywania tych napraw Oddział 5 wyposażony jest w odpowiednie narzędzia oraz małą tokarnię i wiertarkę.

Posiadanie przyrządów do badania i regulacji silników, jak również instalacji elektrycznej, na każdej większej stacji obsługi jest nieodzownym warunkiem dla osiągnięcia pożądanego efektu obsługi.

24 — 30 STYCZEŃ 1949 — RALLYE M. CARLO

Pierwszy po wojnie Międzynarodowy Automobilowy Zjazd Gwiazdzysty do Monte Carlo (tzw. Rallye Monte Carlo) odbędzie się w roku 1949-ym w okresie od 24 do 30 stycznia.

Przed wojną w Rallye M. Carlo wielokrotnie startowali automobilści polscy.

PRZEGLĄD ZARZĄDZEŃ

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

W związku z odbywającą się na obszarze całego Państwa wymianą praw jazdy, Ministerstwo Komunikacji (Departament Samochodowy) wydało szereg zarządzeń wyjaśniających niektóre wątpliwości, jakie się nasunęły w toku tej akcji. Mianowicie:

Okólnikiem z dnia 9 października 1948 r. Nr X — 3c — 31 18/48 zostało wyjaśnione od jakiego terminu należy obliczać czasokres trzechmiesięczny dla żołnierzy zwolnionych ze służby wojskowej, pragnących wymienić swoje wojskowe pozwolenia na cywilne kategorii III-a — bez sprawdzania kwalifikacji fachowych, tj. bez egzaminu.

Okólnikiem z dnia 30 października 1948 r. Nr X — 3c 36/48 wyjaśniono, że dotychczasowe pozwolenia dla kierowców niezawodnych (koloru zielonego) należy uważać za równoznaczne z pozwoleniami kategorii III-a, jeżeli chodzi o stwierdzenie warunków niezbędnych do dopuszczenia do egzaminu na pozwolenie kategorii II-ej.

Okólnikiem z dnia 8 listopada 1948 r. Nr X — 3c — 29 108/48 przypomniano, że kierowca trolleybusu może być osoba posiadająca pozwolenie kategorii I-ej, po złożeniu dodatkowego egzaminu z urządzeń elektrycznych, stosowanych na pojazdach o napędzie elektrycznym. Jak wiadomo bowiem — trolleybus jest autobusem, zasilanym prądem elektrycznym z sieci.

Wreszcie okólnik z dnia 29 listopada 1948 r. Nr X — 3c — 36 48 udziela wyjaśnień w kilku bardzo ważnych sprawach:

a) ustala, że w stosunku do autochtonów na ziemiach odzyskanych należy posiadać przez nich pozwolenia sprzed daty 1 września 1939 r. traktować tak, jak pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, wydane przez władze polskie;

b) poleca, aby wnioski Polaków repatriowanych z zagranicy o zamianę pozwoleni zagranicznych na krajowe przysyłać do Ministerstwa Komunikacji, celem ich rozpatrzenia indywidualnego;

c) wyjaśnia, że ci kierowcy, którzy posiadają **zawodowe** (koloru czerwonego) pozwolenie i od 5 co najmniej lat kierują samochodami (ale nie autobusami lub pociągami drogowymi), mogą otrzymać pozwolenie kategorii I-ej po zbadaniu ich kwalifikacji przez Komisję Egzaminacyjną; podobnie ci kierowcy, którzy pozwalają pozwolenia **niezawodowe** (koloru zielonego) i od 3-ich co najmniej lat kierują samochodami niezarobkowymi, mogą otrzymać pozwolenie kategorii II-ej, jeżeli poddadzą się egzaminowi przeprowadzonemu przez Wojew. Komisję Egzaminacyjną.

Okólnik omawiany wyjaśnia również, że kierowca posiadający zarobkowe (koloru czerwonego) pozwolenie, ubiegający się o nowe pozwolenie kategorii II-ej, powinien udowodnić, że co najmniej przez 12 miesięcy pracował jako kierowca autobusu lub pociągu drogowego; odpowiednie zaświadczenie firmy (zakładu pracy) **powinno ustalać dokładnie czasokres jego pracy** oraz wskazywać Nr pojazdu, którym kierował, przy czym podkreśla się, że samochody ciężarowe, używane okolicznościowo do przewozu osób (np. pracowników zakładu pracy), **nie uważa się za autobusy.**

PRACE GRUPY RUCHU DROGOWEGO ONZ

W Genewie w dniach od 23 listopada do 1 grudnia 1948 r. odbyło się posiedzenie Grupy Pracy Ruchu Drogowego Organizacji Narodów Zjednoczonych, poświęcone dyskusji nad projektem konwencji międzynarodowej o ruchu drogowym.

W posiedzeniu wzięli udział po raz pierwszy delegaci Polski w osobach dr Teofila Bissagi i inż. Franciszka Wichrzyckiego z Ministerstwa Komunikacji.

O pracach i przebiegu tego posiedzenia poinformujemy naszych Czytelników w następnym numerze „Mo-

ALEKSANDER PFAU

O TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM W ZSRR

Korzystając z tego, iż w ciągu 6-ciu lat wojny spędzonych w Związku Radzieckim, jako kierowca i mechanik, poznałem się stosunkowo dobrze z organizacją radzieckiego automobilizmu w różnych częściach ZSRR, chciałbym się moimi spostrzeżeniami podzielić z czytelnikami „Motoryzacji”, a także obalić niektóre mylne pojęcia, pokutujące w naszym automobilowym społeczeństwie.

Artykuł mój dzielę na trzy części: 1) o autoinspekcji; 2) o kierowcach, szkolnictwie i karach, 3) o eksploatacji i garażach.

ZASIĘG PRACY „AUTOINSPEKCJI”

Ponieważ prawie wszystkie samochody są własnością państwową, oddaną do dyspozycji poszczególnym instytucjom, podlegają więc one kontroli państwowej, tzw. „Autoinspekcji” (wydział milicji). Kontrola ta ma za zadanie nie tylko zbadać i zapewnienie bezpieczeństwa jazdy, lecz także ma wgląd w sposób prowadzenia wozu, jakość naprawy i konserwacji samochodu.

W praktyce wygląda to w ten sposób, że autoinspektor, prócz sprawdzania listu drogowego, hamulców świateł i kierownicy — jak to częściowo dzieje się u nas, może karać także za zbyt niski stan elektrolitu w akumulatorach, za jazdę: na trzech lub 5-ciu świecach, z gotującą się chłodnicą lub na „spuszczonych” oponach, wychodząc słusznie z założenia, iż kierowca tak postępując niszczy dobro państwowe.

Zależnie od zagęszczenia ruchu ilość autoinspektorów waha się od kilkunastu — w 100 tys. mieście do kilkudziesięciu w półmilionowych miastach.

Każdy z nich posiada pod swoją opieką kilka garaży, gdzie bywa częstym gościem, kontrolując sposoby i badając przyczyny napraw. Prócz tego samochody po głównej naprawie muszą odbyć przegląd, nie licząc w to przeglądu dorocznego.

Numery wytłaczane wydaje po przeglądzie autoinspekcja. Za umieszczenie przez siebie malowanych tablic grozi kara.

Wszystkie tragiczne wypadki samochodowe są fotografowane wraz z winowajcami, a zdjęcia te zdobią ściany poczekalni milicji, będąc przestrożą dla innych, tym bardziej iż podany jest obok wymiar kary jaki otrzymał obwiniony.

Autoinspekcja prowadzi kartotekę wszystkich kierowców, zapisując każde uchybienie i karę. Kary pieniężne płaci się natychmiast na milicji — to znaczy, że kierowca jest pozbawiony prawa jazdy do czasu uiszczenia grzywny.

Nowoprzybyły na teren danego powiatu kierowca przed przystąpieniem do pracy musi się meldować w „inspekcji” celem sprowadzenia akt z poprzedniego miejsca pracy.

Autoinspekcja powołuje komisję kwalifikacyjno-egzaminacyjną, przed którą zdają kierowcy, by otrzymać prawa jazdy: amatorskie, I-szej, II-giej, lub III-ciej kategorii, nadto komisje kwalifikacyjne, które stwierdzają w niektórych wypadkach kwalifikacje mechaników samochodowych.

Kierownicy garażu, mechanicy i kierowcy są odpowiedzialni przed Autoinspekcją za całość i sprawność samochodu. O każdym wypadku, nawet nie pociągającym ofiar w ludziach, a jedynie uszkodzenie samochodu np. zamrożenie bloku — kierownik garażu musi zawiadomić Autoinspekcję, która wdraża śledztwo.

Wobec Autoinspekcji jest także odpowiedzialny główny mechanik garażu, który przed wyjazdem każdego samochodu musi podpisać w liście drogowym stwierdzić sprawność samochodu. Gdyby jednak kierowcy garażu zmuszali kierowcę do wyjazdu na samochodzie grożącym niebezpieczeństwem życia prze-

chodników, lub z groźbą dalszych defektów (hamulce, stuki łożysk itp.), kierowca ma prawo udać się do Autoinspekcji, która w wypadku stwierdzenia tych faktów zdejmując natychmiast z samochodu tablice rejestracyjne oraz wymierza karę pieniężną mechanikowi lub kierownikowi przedsiębiorstwa. Gdy jednak kierowca wyjeżdżając na niesprawnej maszynie nie zawiadomi Inspekcji, podlega sam karze, mimo iż mechanik podpisał list drogowy.

Autoinspektorami są przeważnie starzy kierowcy ze średnim wykształceniem, byli przodownicy pracy (stachanowcy), będący niekiedy wykładowcami szkół samochodowych.

O SZKOLNICTWIE I KIEROWCACH

Szkoły samochodowe dla zawodowców powstają przy wyższych uczelniach technicznych, autoinspekcjach, wielkich trustach fabrycznych i kopalnianych, wielkich organizacjach transportowych itp. W czasie wojny nauka była skrócona, gdyż trwała 3 miesiące.

W większości wypadków bywa tak, iż garaże (przedsiębiorstwa) wysyłają do szkoły swoich pracowników z warsztatu już w pewną praktyką ślusarza samochodowego.

Praktyka po ukończeniu szkoły nawet w czasie wojny trwała do 6-ciu miesięcy. W większości dobrze prowadzonych garaży praktyka młodego absolwenta szkoły samochodowej składała się z dwóch okresów — to jest pracy jako pomocnika dobrego kierowcy (przodownika pracy), a następnie wspólna prowadzenie i gospodarowanie samochodem przez dwóch świeżo upieczonych kierowców (ok. miesiąca). Oczywiście myślę w większości opisywanych przezemnie wypadków o samochodach ciężarowych.

Wyraziłem się poprzednio nieco niezrozumiale pisząc o „gospodarowaniu sprzętem”. W ciężkich warunkach terenowych — łażach, na świeżo karczowanych drogach, bagnach, piaskach, w ciężkich warunkach klimatycznych: przy mrozach dochodzących do —60 stopni C lub przy tropikalnych upałach, kierowca, prócz tego, iż powinien „cyrkowo” prowadzić samochód musi być wytrzymałym na zimno, znać topografię okolicy, umieć na mrozie, w ciemnościach polarnej nocy, usuwać uszkodzenia, a nieraz przeprowadzać całe naprawy, posiadać tzw. piąty zmysł orientacji — powinien być gospodarzem tzn. zawsze tak opatrzyć samochód na drogę, aby nie było nieprzewidywanych wypadków i wiedzieć „co jego pojazd boli”. Nic też dziwnego, że ciężka praktyka zmusza kierowcę do dobrego poznania samochodu.

Po ukończeniu szkoły przyszedł kierowca zdaje przed komisją kwalifikacyjno-egzaminacyjną Autoinspekcji egzamin składający się z teorii, przepisów o ruchu, i praktycznej jazdy (w zakresie której wchodziło prowadzenie samochodu w różnych warunkach terenowych, zajeżdżanie tyłem do wąskich bram itp.) oraz znajomości gazogeneratorów.

Przepisy ruchu zdawano na ruchomych makietach. Otrzymywał się wówczas prawa praktykanta z oznaczoną ilością godzin stage'u.

Po ukończeniu praktyki t. j. wyjeździeń bez wypadku swoich godzin (co potwierdzało kierownictwo garażu oraz kierowca, który był szefem ucznia i częściowo za niego odpowiadał za co otrzymywał dodatkową pensję), zamieniano prawa tymczasowe na stałe — 3-ciej kategorii, nieupoważniające jednak do prowadzenia karetki pogotowia, samochodu straży pożarnej i autobusów.

Po dwóch latach pracy bez wypadku kierowca mógł, zdając dodatkowe egzaminy z teorii (termiczna obróbka metali, niektóre wiadomości z chemii itp.),

ubiegać się o prawo jazdy drugiej kategorii. Prawo to upoważniało do kierowania samochodami wszelkiego typu.

Prawa pierwszej kategorii otrzymywali doświadczeni kierowcy po zdaniu egzaminów z zakresu szkół technicznych, posiadający praktykę majstra ślusarskiego, oraz uczniowie liceów samochodowych po kilkuletniej praktyce szoferskiej oraz ślusarskiej. Prócz tego istniały prawa jazdy amatorskie, otrzymanie których połączone było z praktycznym egzaminem jazdy i z przepisów o ruchu.

Ponieważ wspominałem o liceach samochodowych (raczej wyższych trzyletnich szkołach technicznych), nadmienię, iż posiadały one 3 działy: Eksploatacji, Obsługi Technicznej i Dział Drogowy.

Wszystkie rodzaje praw kierowcy posiadały dodany talon z kolejnym nadrukiem: 1, 2, 3. Talon służył jako podstawa do systemu kar. Za drobne przewinienie np. zalany olejem silnik, zachłapanie numer rejestracyjny itp. otrzymywało się dziurkę na talonie Nr. 1. Za większe przewinienia dwie i trzy dziurki.

Talon trzykrotnie przedziurkowany zabierano, a kierowca otrzymywał na okres 6-ciu mies. talon Nr. 2. Tu powtarza się ta sama historia. Jeśli kierowca sprawuje się nienagannie i posiada czysty talon Nr. 2, to po 6-ciu miesiącach zmienia go na Nr. 1. Jeśli zaś nie, to znów do 3-ch razy sztuka — aż do 3-ciego talonu.

Odebranie talonu Nr. 3 równa się utracie praw na pewien okres czasu, lub na zawsze. Jazda w stanie nietrzeźwym powoduje utratę praw i sprawę sądową. To samo za zamrożenie bloku, zabicie konia, zapalenie lub rozbicie z własnej winy samochodu.

Mniejsze kary powoduje zostawienie włączonego zapłonu w czasie postoju, źle wyregulowane hamulce itp.

Każda dziurka na talonie kierowcy i powód kary bywa zapisywana w kartotece na jego koncie. Jeśli więc jakiś kierowca, który dotychczas sprawował się nienagannie, spowodował większy wypadek, wtedy talon Nr. 1 jako dowód sprawowania stanowi okoliczność łagodzącą.

O GARAŻACH I EKSPLOATACJI

Nawet w okresie największego obciążenia transportu ogólnie przyjęty był cotygodniowy postój samochodu dla profilaktycznej naprawy i smarowania. Według planu samochodów powinien był pracować 21 dni w miesiącu, w rzeczywistości pracował więcej, dzięki temu, iż kierowcy przeprowadzali profilaktykę w nocy. Zaznaczam iż w czasie wojny brakło obsługi i kierowcy sami musieli naprawiać i smarować samochody.

Średnie garaże mieszczące 20—30 samochodów starały się być zupełnie samowystarczalne tj. mieć własną kuźnię, blacharnię, stolarsnię, standy do docierania silników, działą napraw głównych i bieżących, wulkanizację oraz skład.

Samochody w okolicach północnych znajdowały się w ciepłych garażach zaopatrzonych we wrzącą wodę do napełniania chłodnic. Kierowcy otrzymywali prócz pensji, ciepłe ubranie do pracy, kombinezony, rękawice i obuwie.

Praktycznie zostało stwierdzone, iż samochód garażowany na otwartym powietrzu ma o wiele mniejszy przebieg kilometrów. Przyczyna jest prosta, mianowicie: kierowca, któremu niechce się marznąć ani moknąć na deszczu nie interesuje się swym samochodem, nie czyniąc żadnych drobnych napraw, co doprowadza w końcu do większych zniszczeń.

* * *

Jeśli chodzi o pracę kobiet to można stwierdzić, że w okresie wojny było nawet ponad 50% kierowców — kobiet (na ciężarowych samochodach). Wprawdzie nie mam im nic do zarzucenia jako kierowcom

i w naszych obecnych warunkach niewiasty te dałyby sobie doskonale radę, jednak na dalekiej północy, gdzie samo kierowanie pojazdem było stosunkowo najłatwiejsze, najważniejszą była owa „smykałka”: jak przejechać przez bagno, przez śnieg, lub wyciągnąć załadowanego „ZIS”-a, który ugrzązł w glinie — nie wszystkie kobiety dawały sobie radę. Oczywiście były i takie, które niejednego mężczyznę dystansowały. W każdym razie żadna z tych kobiet nie jechała na pięciu świecach, każda umiała przetrząść gaźnik i znaleźć iskrę, której napróżno szukają niektórzy nasi automobilisci, a większość potrafiła w swoim samochodzie zmienić pierścienie i zawory.

A JAK TO BYWA W POLSCE?

Możliwe iż wtrącanie się autoinspektora oraz interesowanie się poziomem elektrolitu w akumulatorach można by tłumaczyć jako ograniczanie „wolności kierowcy” — w każdym razie spotkałem się kilka razy z faktami, iż kierowca z premedytacją niszczył pojazd i nie mu za to nie można było zrobić.

Byłem świadkiem takiego wypadku, iż kierowca nowiutkiego „ZIS”-a (należącego do państwowego przedsiębiorstwa), aby napompować kilka kół zapuścił silnik, który kilka minut pracował na maksymalnych obrotach, powodując uszkodzenie kompresora.

W czasie pompuwania, gdy przysięgłem zwabiony głosem przeraźliwie wyjącego silnika i zwróciłem uwagę kierowcy, otrzymałem odpowiedź: „A co to was obchodzi” (zniszczenie kompresora wcale kierowcy nie speszyło). Taka sama odpowiedź spotkała mnie, gdy zwróciłem uwagę kierowcy dźwigu, iż trzyma wyciśnięte sprzęgło przez dłuższy czas. Po prostu lenił się sięgnąć ręką i wyłączyć bieg podczas wieszania ciężaru, więc wyciskał sprzęgło i czekał za każdym razem po parę minut z nogą na pedale. Oczywiście prędzej czy później drogi amerykański dźwиг z powodu niechłuiństwa kierowcy też się zniszczy. To samo jest z jazdą na pięciu lub trzech świecach, zrywanie sprzęgła oraz dyferencjału przy poślizgu i t. d.

Otrzymując w odpowiedzi na zwróconą uwagę „Co to pana obchodzi” ubolewam mocno nad brakiem zrozumienia i złej woli niektórych ludzi. Tym bardziej, iż nasze przepisy samochodowe jeszcze się takimi faktami nie zajęły, a mało jest młóciantów uświadomionych w tym kierunku. W każdym razie z takimi faktami w ZSRR, się nie spotkałem, a jeśli już ktoś zgrzeszył, to bojąc się Autoinspekcji czem prędzej naprawiał swoją omyłkę.

* * *

W artykule moim przedstawiłem ogólnie organizację radzieckiego autotransportu. Niektóre drobne szczegóły jak np. system karania, wysokość grzywny, czas nauki, mogły być w różnych republikach różne — zależnie od zarządzeń władz miejscowych, lub mogły się zmienić od r. 1946, w którym opuściłem ZSRR.

To co niektórym kierowcom, czytelnikom „Motoryzacji” mogłoby wydawać się nawet straszny np. uśmiercenie żywota sowieckiego kierowcy rygorami i sankcjami regulującymi jego stosunek do samochodu będącego własnością państwową, dało w Zw. Radz. swoje rezultaty. Dziś rygor i obawa przed sankcją zniknęły z mentalności radzieckiego kierowcy. Wpójone mocno zasady stały się prawem moralnym na równi z innymi kryteriami etycznymi życia. Stworzyły wyrobienie w sobie poczucia własności dobra wspólnego. Kierowca radziecki odnoszący się niechłujnie do swojego pojazdu, spotyka się z afrontami, otaczany bywa pogardą kolegów, wyśmiany na zebraniach, aż wreszcie wyrzucony poza nawias automobilowego kolektywu danego przedsiębiorstwa.

Obecny silny rozwój motoryzacji w Polsce Ludowej spowodował stworzenie licznych kadr kierow-

ców, z których nie wszyscy posiadają odpowiedni zasób wiadomości i wyrobienie obywatelskie, wyrażające się pieczołowitym stosunkiem do powierzzonego mu sprzętu.

Niektórzy kierowcy nie zdali egzaminu społecznego. Nastawieni do swojego zawodu wyłącznie jako do źródła intratnych dochodów, a nie jako do ulubionej pracy, zdemoralizowani poniekąd wojną łatwo dostarczającą sprzętu i nie proszącą o rozliczenie się z niego, w dalszym ciągu jeżdżą po naszych drogach

tak, jakby wciąż znajdowali się na przyczółkach frontu, nie dbając o samochody.

Zw. Radziecki szybko uporał się z takimi kierowcami dzięki doskonale zorganizowanemu systemowi transportowemu i kontroli. Sądzę iż ci, którym leży na sercu dalszy zdrowy rozwój naszej motoryzacji skorzystają z doświadczeń naszego Wschodniego Sąsiada.

Aleksander Pfau
Wrocław

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

KONTROLA SPOŁECZNA W RUCHU ULICZNYM

Zdawałoby się, że każdy kierowca, skoro zasiadł za kierownicą, jako posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, zna obowiązujące przepisy o ruchu drogowym i rozumie doskonale jakim niebezpieczeństwem grozi ich lekceważenie.

Ale czy tak jest naprawdę?

Przeprowadzając obserwacje ruchu ulicznego i zachowania się kierowców pojazdów mechanicznych w różnych sytuacjach, napotykałyśmy jednak na takie typy kierowców, dla których, jak to mówią „nie ma nic świętego“, którym się wydaje, że z chwilą gdy ON prowadzi samochód, wszyscy, łącznie z tramwajami, winni ustępować mu z drogi. Pędzi taki, nie zważając na nic i nikogo jakby go demon szybkości opętał. Spokojny i zrównoważony kierowca staje wówczas przed zagadnieniem jak się nie dać najechać.

Brak dyscypliny jazdy, zbyt wiele skłonności do tak zwanych „drobnych“ przekroczeń, brak świadomości u niektórych z tych obrzydliwych typów kierowców, którzy nie pamiętają, że na jezdni mają i inni takie samo „prawo do życia“, powinny być konsekwentnie i stale tępiące aż do całkowitego wyplenienia.

Gdyż na jezdni nie ma „drobnych“ przekroczeń przepisów o ruchu. Nie ma takiego przepisu o ruchu, który by można ominąć lub zlekceważyć. Każdy przepis ruchu drogowego i zachowania się kierowcy ma swój głęboki sens i uzasadnienie. Nawet te tak zwane „drobne“ przekroczenia powodują poważne, a nieraz i tragiczne w skutkach katastrofy. (Szereg typowych wykroczeń w stosunku do przepisów o ruchu, zaopatrzonych w godzinę i dzień oraz numer samochodu, podaliśmy w Nr 12-ym 1948 r. w artykule W. Rychtera pt. „Nie zawsze winien kierowca“ — red.).

Listę „drobnych“ przekroczeń możnaby wypisać bardzo długą. Przekroczenia te pozostają przeważnie bez ponoszenia skutków przez „bimbających“ sobie przepisy kierowców o wybitnie złej woli.

Stanowcze ukroczenie tych przekroczeń popełnianych na każdym kroku, przeważnie z dała od posterunku M. O., podniesie bezprzebieżną kulturę jazdy naszych kierowców i wzmoże dyscyplinę ruchu, a tym samym przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa.

Ciężar tej pracy nie może być zwalony całkowicie na barki M.O., która nie jest w możności być wszędzie i, w każdym wypadku przekroczenia, winowajcę zatrzymać i doraźnie ukarać.

Poczucie bezkarności kierowcy na odcinkach ulic lub dróg nie będących w zasięgu działania punktu kontrolnego lub lotnego patrolu MO, przyczynia się w znacznym stopniu do stałych przekroczeń upartych kierowców.

Gdyby taki kierowca miał świadomość, że znajduje się stale pod kontrolą uważnych i fachowych obserwatorów i że żadna z jego nieprzepisowych sztuczek nie ujdzie uwadze czynnika kontrolnego pociągając za sobą niemiłe skutki, ilość przekroczeń zmalałaby znacznie.

* * *

Kontrola społeczna, stosowana obecnie w różnych dziedzinach naszego życia do zwalczania szkodnictwa

społecznego, przynosi poważne i dodatnie rezultaty; dlaczego więc szkodnictwo, jakie uprawiają kierowcy na szkodę życia, zdrowia i mienia obywateli, nie miałoby być przy pomocy czynnika społecznego bezlitośnie tępiące?

To też do pomocy organom MO powinien służyć fachowy czynnik społeczny. Pierwszorzędnie orienujący się w warunkach ruchu, specjalnie i troskliwie dobrani a nawet zaprzysiężeni członkowie Automobilkłuby Polski i Związku Zawodowego Transportowców (np. członkowie Komisji Egzaminacyjnych) mogliby doskonale uzupełnić kontrolę MO.

Uprawnienia tych zaprzysiężonych społecznych inspektorów ruchu byłyby proste i w wypadku stwierdzenia jakiegokolwiek przekroczenia, polegałyby na zanotowaniu Nr. rejestracyjnego pojazdu, miejsca, czasu i rodzaju przekroczenia oraz podaniu tych danych do wiadomości Oddziałowi Ruchu Drogowego Urzędu Wojewódzkiego.

Oddział Ruchu, ze swej strony, opierając się na złożonych raportach tych inspektorów A.P. i Z.Z.Tr., skierowałby początkowo ostrzeżenia do użytkowników względnie właścicieli pojazdów, a w wypadkach powtórzenia się przekroczenia, lub przekroczenia mogącego pociągnąć poważniejsze następstwa, przesyłałby władzom administracyjnym wnioski lub polecenia o ukaranie grzywną lub wpisanie ostrzeżenia do pozwolenia kierowcy.

Świadomość istnienia takiej „czapki - niewidki“ w postaci inspektora społecznego, wmieszanego w tłum przechodniów, a nie tylko w postaci bielejącego z odali czapka i rękawiczkami, a uwiązanego do swego posterunku i zajętego regulacją ruchu milicjanta, może powstrzymać wielu kierowców od nierozważnych czynów.

Instytucje społeczne współpracujące z władzami, którym powierzony jest nadzór nad ruchem drogowym, nie są żadną nowością w krajach o nasilonym ruchu zmotoryzowanym, a charakter i skuteczność ich działania wykazuje znaczną poprawę w stanie bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Sądzić należy, że i w naszych warunkach zmotoryzowania, w bezpieczeństwie ruchu nastąpiłoby znaczne polepszenie, gdyby tego rodzaju zamaskowani inspektorzy „wyszli na ulicę“.

Kazimierz Rosé
Poznań

Powyższe uwagi podajemy pod rozważę Zarządom Oddziałów AP oraz Zarządowi Głównemu AP. Już wielokrotnie występowaliśmy z inicjatywą stworzenia organu społecznych inspektorów ruchu. Sprawa ta nie tylko nie straciła lecz nawet zyskała na aktualności.

Zapraszamy naszych Czytelników, zwłaszcza członków AP, do zabrania głosu w tej sprawie. Zapraszamy Zarządy Oddziałów AP do przemyślenia i przedyskutowania tego zagadnienia w terminie nieco szybszym od tempa roku 1948-go... (red.)

WITOLD RYCHTER

Gdy zmierzch zapadnie...

Znacie Czytelnicy Józefa Kierza? Pisał ongiś w „Motoryzacji” i udzielał rad młodszy kierowcom. Bardzo fajny majster, zapewniam Was. Obiecał, że znów coś napisze. Spotkałem go:

— Słuchaj inżynier — rzecze Kierz — co ty tak objeżdżasz kierowców? Przecie to bujda, co piszesz o nich, że takie dranie. Przecie jeżdżą zupełnie przyzwyczajeni...

— Czekaj, majster — odpowiadam — chcesz się przekonać? To siadaj do mego „jeepka” i jadziem. Cholernie nie lubię nikogo bujać. Sam się majster przekonaj!

Pojechaliśmy. A było to późnym popołudniem. W Warszawie. Nie mam niestety na benzyne, by pojechać do innego miasta.

Ulica Wolska. Jedzie wielki gruchot z literami P.P.B. Ma z tyłu tablicę A75-209. Ciągnie przyczepkę, a na niej z tyłu pięknie wymalowana tablica A75-116. Nad tą tablicą jeszcze inny numer, wymalowany białą farbą.

— Zagadka! — mruży Kierz. — Opisz, bracie, to w „Motoryzacji”.

Jedziemy do miasta. Po drodze wyprzedzamy trzy ciągniki, każdy z czterema przyczepkami bez hamulców. Tablic rejestracyjnych ani śladu.

A niechby tak samochód pokazał się bez tablic?

Już Nowy Świat. Przejżdżamy obok wlokącej się „cytryny” z numerem A78-411. Kierz ciągnie mnie za rękaw.

— Patrz bracie, baba jedzie!... I siedzi na „A”...

— No więc co z tego? — pytam. — Na czym ma ostatecznie siedzieć?

— Niech se siedzi, ale ona przecież uczy się. Patrz inżynier, jak się poci... A kierowca ma taki ładny uniform. Jak on ruga tę babę... Ona przecież nie umie nawet przyzwyczajenie ruszyć — dodał widząc, że elegancko ubrana dama nie bardzo umie sobie porażać.

Sprawdziłem numer. Zgadzało się to „A”. Niestety tablicy „Nauka jazdy” nie było. Kierz świadkiem.

Sto metrów dalej byliśmy wpakowali na łódkę Skodę H26-593. Stała sobie spokojniutko koło chodnika i nagle lew w nią wstąpił: zawróciła, jak nieprzytomna tuż przed naszym „jeepkiem”, aż Kierz zaklął.

Krzyknąłem: „jeep — stop!” Ha! Tylko opony zapisać. Skoda przestraszyła się i zgasiła ze strachu silnik. „Została stać” w poprzek ulicy. Błąd kierowca nadrabiał miną i pokazywał palcem na wysunięty kierunkowskaz. Obejrzeć się? W Łodzi nie ma takiego zwyczaju...

Pan Józef splunął znacząco w stronę Skody i machnął beznadziejnie ręką. Ot — szewca posadzili... Szkoła każdego słowa. Jedziemy...

Zapadł zmierzch. Ponieważ nie lubię tego okresu szarówki, przeto wpadliśmy z majstrem do „Araba” na jedną większą... czarną kawę. Trzeba popierać kolegę klubowego...

Wychodzimy. Już ciemno. Po Marszałkowskiej rżną przed nami, jeden za drugim, dwa ciągniki. Rżną ze 25 na godzinę, a każdy ciągnie po sześć dwuosioowych przyczep bez hamulców. Ślisko, jak zara, ciemno — jak to bywa, a ci wariaci mkną z kopyta.

Światła? Nie! Nie było ani świateł, ani tablic rejestracyjnych. Dziwne, że organa bezpieczeństwa nie wsadza kierownika transportu i kierowców tych ciągników razem z ich beczelnością do kryminału. Niechby był wypadek, to wtedy właściciel owych pojazdów beknąłby, co się zowie.

Przykro mi się zrobiło, gdy ujrzałem, że jadąca za pirackimi ciągnikami taksówka została zatrzymana. Kierowca zapomniał zapalić światel. Natychmiast milicjant go zauważył.

Przypomniało mi się przysłowie o żdźbale w cudzym i belce we własnym oku...

Dlaczego takim ciągnikom pozwala się jeździć **wbrew podstawowym zasadom bezpieczeństwa publicznego?** Czy tak trudno zarejestrować je i oświetlić? Czyżby właściciel, czy instytucja nie wiedzieli, że **pociągi drogowe wymagają kierowcy z I kategorią prawa jazdy?** A już na pierwszy rzut oka pan Józef orzekł, że na ciągnikach jadą fuksy bez praw jazdy...

Wzmocnieni kawką siadamy do „jeepka” dobierając do towarzystwa pewnego fajnego działacza ze Związku. Kniemy na wzorowego „pirata”, który na Marszałkowskiej, dojeżdżając do rogu Al. Sikorskiego, wyprzedził oczekujące w kolejce na przejazd trzy rzędy samochodów i wpakował się siłą i beczelnością ze swą taksówką T77-167 na jedno z pierwszych miejsc, tamując sobą cały ruch. Kierz obiecał mu, że przy spotkaniu „skuje mu mordę”.

Koło Wieckowskiego stoi taksówka o metr od chodnika. Światła pogaszone. Kierowca liczy widocznie na szczęśliwy zbieg okoliczności, bowiem kto może spodziewać się przeszkody na środku ulicy? Ale o tym kierowca nie pomyśli. Co go obchodzą inni, gdy mu się zachciało nagle wyjść z maszyny i kupić coś w sklepiku...

Nowogrodzka róg Marszałkowskiej. Ciemno, jak u murzyna... Taksówka zawraca, by stanąć na stacji. Nagle nieruchomieje i pozostaje w poprzek ulicy, jako ciemna przeszkoda.

Kierz się denerwuje i wbrew mej woli zapala jeepowi mocniejsze światła. Co widzimy? Oto taksówka w tej właśnie pozycji — w poprzek jezdni — **zabiera pasażera**, tegoż jegomościa, który ładuje się do środka w świetle naszego samochodu. Za nami staje jakaś Chevroleta, za nią G.M.C. Wszyscy stoimy i patrzymy, jak gruby paskarz w futrze pcha się przez małe drzwi.

Czekamy bez słowa i bez sygnału, gdyż na taki skandal szkoda nawa ruchu reki. Taksówkarz był bardzo młody. Możliwe, że jeździł bez prawa jazdy — tylko po ciemku. Przypomniały mi się przedwojenne czasy jazdy „na strzelca”...

Pan Józef kieruje mnie trasą autobusów i trolleybusów M. Z. K. Działacz ze Związku notuje te autobusy i trolleye, które **nie mają tylnych świateł. Trolleye nie posiadają tablic rejestracyjnych**, z wyjątkiem jednej linii. Nie słyszeliśmy, by był za to ktokolwiek odpowiedzialny, mimo, że przepisy wyraźnie mówią o odpowiedzialności. Nektóre autobusy w ogóle nie mają świateł, nawet przednich. Jadą „na oświetleniu wewnętrznych”.

— Patrz majster — mówię do Kierza — zarówno nie mają, to i brak im świateł.

— Co inżynier gadasz takie bzdury? — zaperzył się pan Józef. — Zarówek nie mają? A w środku — jak w dzień. Ze dwanaście lampek się pali. Można przełożyć ze dwie, trzy, nazwętną i wszystko byłoby w porządku. Ale, bo to kto o tym pomyśli?

Zgodziłem się ze starym zrzedą dopiero wtedy, gdy na ulicy Wolskiej o mało co nie wpadliśmy wśród ciemności na tył jadącego przed nami Leylanda o numerze, zdaje się T76-507, a bocznym numerze 18. „Zdaje się”, gdyż numer był uszkodzony i trudny do odczytania. Ow Leyland nie miał wcale tylnych świateł, wewnątrz było ciemne, a z przodu palił tylko jedno małe światełko **i to po prawej stronie**. Razem — trzy poważne przekroczenia przepisów.

Kilkaset metrów dalej stała w zupełnie ciemnym miejscu jakaś zdaje się GMC o numerze T25-346, dziwnie przypominająca zastępczy autobus MZK. Pałło się z tyłu jaskrawe czerwone światło po prawej stronie. Można było, jak nie wpakować się na ciemną lewą połowę tyłu.

Wyskoczyliśmy na chwilę na szosę. Tu dopiero szaleństwo świateł uwidoczniło się w całej pełni. Na osiemnaście napotkanych samochodów — **tylko cztery przepisowo opuściły światła przy mijaniu. Pozostałe czternaście stanowiły dla mijającego poważne niebezpieczeństwo.** (Mijanie — manewr dwóch pojazdów, jadących na przeciwko. Jeżeli jadą w jednym kierunku — byłoby to wyprzedzenie — przyp. red.).

Najczęstszym przekroczeniem jest **zapalanie pełnych reflektorów tuż przed minięciem się.** Powoduje to tak silne oślepienie kierowcy, że niebezpieczeństwo staje się duże. Taki pirat drogowy, który zapala ponownie pełne reflektory, zanim samochody się minęły, liczy na to, że nikomu nie przyjdzie do głowy zawracać i notować jego numer. Takich piratów spotkaliśmy kilku.

Dwa wozy nie posiadały świateł do mijania i **gasili całkiem reflektory zapalając światła miejskie.** Ponieważ kierowcy nic wtedy nie widzieli, zapalali co pewnie czas reflektory na krótką chwilę. Było więc i oślepienie i jazda po ciemku.

Jeden samochód miał takie światła, że **snopy opuszczone były bardziej oślepiające od pełnych szosowych.** Był i taki, który miał światła pomyłone: prawe — do mijania, lewe — pełne. Gdy zmienił było odwrotnie: prawe — pełne, lewe — do mijania. Niechlujny kierowca nie potrafił widocznie zmienić połączenia przewodów w jednym z reflektorów. Co jego to obchodziło, skoro nikt się o to nie upominał, ani nikt go nie „objechał“ na perłowo ze szlaczkiem...

Kilka samochodów paliło tylko jedną latarnię na przodzie. Jeden palił **tylko prawą, co graniczy już ze zbrodnią,** bowiem może spowodować bardzo ciężkie zderzenie z jadącym na przeciwko i myślącym, że ma się do czynienia z motocyklem.

Wyprzedziliśmy również urzędowego Fiatka. Jak przysoi wyrawnym kierowcom, opuściliśmy nasze światła już na dwieście metrów za Fiatkiem, by go nie oślepić w jego lusterku wstecznym. Dojechalśmy do niego, zjechalśmy na lewo i dopiero wtedy, gdyśmy go wyprzedzali, zapaliliśmy nasze reflektory. Fiatka został z tyłu.

Czy myślicie, że opuścił swoje światła? Nic podobnego! Oślepił nas w lusterku i to czas dłuższy, bowiem porwany „sportowym“ zapalem dał gazu i usiłował utrzymać się kilka metrów za nami. Całe wnętrze „jeepka“ zalane było potokami świateł, a lusterko promieniowało wprost na mnie i na Kierza. Trzeba się było nachylić, by cokolwiek widzieć na drodze. Całe szczęście, że „jeepek“ się zdenerwował i wyrwał z kopyta — Fiatka został daleko za nami i przestał oślepiać.

— Słuchaj, inżynier, — zaczął pan Józef — napisz no w tej „Motoryzacji“, że taki byk, co jedzie za dru-

gim w nocy, musi opuszczać swe światła, żeby nie oślepił w lusterku.

— Dobrze stary, napiszę — odparłem — ale przecież każdy może odchylić lusterko i wtedy nie będzie oślepiania

— No, tylko nie rób ze mnie frajera! — oburzył się stary majster. — Odchylić lusterko, powiadasz? A jak potem ustawisz to lusterko? W nocy nigdy dobrze nie nastawisz. Lepiej nie ruszać.

— Zgadzą się — rzekłem — napiszę.

Więc piszę.

Kierowcy! Gdy jedziecie za innym — nie palcie reflektorów, lecz światła do mijania. Drogi i tak zobaczycie, gdyż wasz poprzednik oświetla ją dostatecznie. Zapalajcie reflektory dopiero, gdy już jesteście obok wyprzedzanego samochodu.

A gdy was wyprzedzają, opuszczajcie światła wtedy, gdy samochód was wyprzedzi. Możecie je zapalić pełne dopiero, gdy wyprzedzający ucieknie już conajmniej na dwieście metrów.

Tego wymaga od was nie pisany kodeks kultury jazdy. Tego wymaga od was sprawa bezpieczeństwa drogowego.

Regulujcie prawidłowo wasze reflektory. Sprawdzajcie, czy wasze światła do mijania nie oślepiają.

Nie zgadzajcie się na kierowanie samochodami, które mają nie przepisowe światła. Nie myślcie, że to nie wasza sprawa, tylko właściciela samochodu. Tak nie jest. Za stan samochodu, a szczególnie za posiadanie i używanie właściwych świateł, przepisowych tablic rejestracyjnych itp. **odpowiadacie na równi z właścicielem samochodu.** Gdy milicja dostanie nareszcie motocykle i samochody, będzie was łapać na gorącym uczynku, a wtedy możecie pożegnać się z posadą, a może i z prawem jazdy.

Kierowcy! Nie czyńcie sobie krzywdy i dbajcie o posiadanie przepisowych świateł na samochodzie. Używajcie tych świateł właściwie i nie czyńcie innemu, co wam nie miło.

Nie oślepiajcie nikogo przez zapalanie przed nim reflektorów. Nie sygnalizujcie światłem tam, gdzie ta sygnalizacja jest zbędna; znacznie lepiej jest ostrożnie jechać, a nie błyskać co chwila reflektorami.

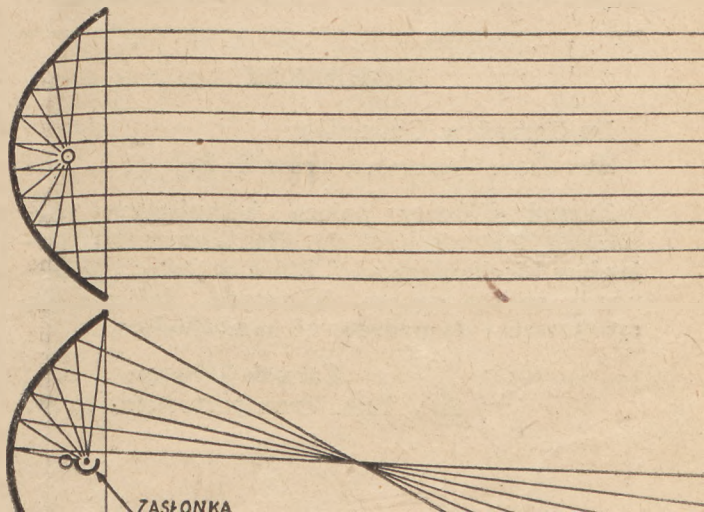
Uf! Zmęczyłem się. Zawsze pisanie jest trudniejsze, od prowadzenia samochodu, nawet dla mego przyjaciela Kierza.

Zatrzymaliśmy się więc na posterunku kontrolnym milicji na Woli, by pogadać z milicjantami o sprawach drogowych. Właśnie trafiliśmy na kontrolę samochodów państwowych.

Obywatel „szóstka“ był bardzo uprzejmy (kierowcy wozów państwowych wiedzą dobrze, co znaczy „szóstka“ i kto to jest). Opowiedział nam od ręki kilka ciekawych przypadków, dowodzących, że nie wszyscy kierowcy są świadomi swych obowiązków. Naogół jednak chwalił kierowców, **których poziom bardzo się podniósł.**

U góry: promienie światła, wysyłane przez żarówkę, odbijają się od zwierciadła parabolicznego i tworzą równoległy snop światła. Snop ten będzie tylko wtedy równoległy, gdy żarówka znajduje się będzie dokładnie w ognisku zwierciadła, a nie przed nim, lub za nim.

U dołu: gdy w żarówce zapalimy nitkę, „wysuniętą do przodu, znajdującą się przed ogniskiem zwierciadła, to snop światła będzie zbieżny, a promienie będą się przecinały. Jeżeli nitkę zasłonimy od dołu zasłonką (żarówka typu „Bilux“, „Duolux“, „Duplo“ itp.) to zwierciadło odbije tylko promienie górnej połowy, skierowane w dół. Jest to światło nieoślepiające — tzw. „do mijania“. (ABC Samochodu — Witold Rychter).



Trzeba było wracać. Pożegnaliśmy się z uprzejmymi milicjantami i obiecaliśmy im pisać „wymyślania“ na piratów drogowych conajmniej tak często, jak „wymyślania na milicję“. Jak równość, to równość!

Odwożem do domu działacza ze Związku, który na pożegnanie zaznaczył:

— Tylko nie zapomnijcie, obywatelu Witoldzie, „rugnąć“ niesfornych kierowców i zapowiedzcie im, że **każdy Związkowiec musi o tym pamiętać. Nasi członkowie muszą być wzorowymi kierowcami. Znak Z.Z. Transp. lub A.P. musi być gwarancją, że jego posiadacz jest nie tylko dobrym kierowcą, ale przede wszystkim szanuje przepisy ruchu drogowego.**

Przyrzekłem! Pożegnałem moich miłych towarzyszy zjazdów i już chciałem odjechać, gdy wtém...

Z przeciwniej strony zbliża się jakiś samochód, świecący pełnymi reflektorami (było to na ulicy Wilczej). Zbliża się, zjeżdża na swoją lewą stronę i zatrzymuje się o pół metra od przodu mego „jeepka“, naprzeciwko. Ktoś wysiada.

Spojrzelśmy we trzech po sobie. Bez słowa podeszliśmy do kierowcy „Cytryny“, który już zdążył zgasić światła, zapalił lampkę wewnątrz i zabrał się do czytania gazety.

Pan Józef nie wytrzymał. Wygarnął reprimendę na temat palenia w mieście oślepiających światła, na temat przejeżdżania na lewą stronę i zatrzymywania się w taki sposób, że nasz „jeep“ nie mógłby wyjechać bez cofania.

A więc drodzy czytelnicy, kochani kierowcy, jaka była odpowiedź owego z „Cytryny“?

„Może innym nie wolno, ale ja mogę, bo jeżdżę z obywatelom dyrektorem naszego resortu...“

Nie, drogi głuptasku. **Nie wolno ani Wam, ani samemu Dyrektorowi, ani nikomu.** Na to są przepisy, by je szanowali wszyscy bez wyjątku, niezależnie od stanowiska, od powagi, od pośpiechu, z jakim jadą.

Zaraz! Stop! Nie wszyscy. Z wyjątkiem straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i milicji — **spieszących do wypadku. Ci muszą mieć pierwszeństwo przejazdu zawsze i wszędzie.** Mogą nie tylko jechać po lewej stronie jezdni, ale mają prawo używać oślepiających światła. Muszą być możliwie prędko u celu.

A my wszyscy mamy obowiązek ułatwiać im przejazd, nie tak, jak owa ciężarówka która na moście jechała cały czas równo z tramwajem zatrzymując za sobą cały sznur samochodów osobowych i dwie karetki pogotowia, rozpaczliwie sygnalizujące. Nic ją to nie obchodziło: droga odetkała się dopiero wtedy, gdy drogi tramwaju i ciężarówki rozeszły się.

Gdy więc usłyszymy specjalny sygnał samochodu, który posiada przywilej pierwszeństwa przejazdu, natychmiast zjeżdżamy w prawo, usuwamy się z drogi. bowiem musimy przepuścić spieszących na ratunek bliźnim.

A ponieważ Kierz prosił mnie, by zamieścić przy okazji pisanie o naszej wieczornej wyprawie — kilka rysunków z objaśnieniem o działaniu i ustawianiu reflektorów, przeto czynię to wyjmując ilustrację z mojej ostatniej książki „ABC Samochodu“.

Kto chce zobaczyć resztę rysunków, których jest razem 207, niech kupi książkę, albo pożyczyc ją od mego przyjaciela Józefa Kierza.

W. Rychter

KOMUNIKAT

Do Zarządów Oddziałów

Zw. Zaw. Transportowców R. P.

Zarząd Główny poleca jaknajszerszej rozpowszechnić „Instrukcję dla Kierowców Pojazdów Mechanicznych“, która w jasny i przejrzysty sposób poucza kierowcę, jak ma się opiekować i gospodarować samochodem.

Zarząd Główny

Zw. Zaw. Transportowców R. P.

Z KRAJU

SMUTNE ZJAWISKO

Dwie drożki samochodowe, jakie istniały w m. Olsztynie zostały z końcem października 1948 roku zlikwidowane przez właścicieli. Były to na całym obszarze województwa jedyne drożki. Wśród ogólnego postępu w odbudowie Państwa, notujemy objaw demotoryzacji, w celu zwrócenia uwagi czynników powołanych do opieki nad rozwojem motoryzacji na konieczność zajęcia się sprawą tego rodzaju przewozów publicznych.

ULEPSZONA NAWIERZCHNIA NA DRODZE SIERADZ — KALISZ

W grudniu r. ub. otwarto dla ruchu przebudowany 16-kilometrowy odcinek drogi Sieradz — Kalisz, na trasie Łowicz — Łódź — Kalisz. Nowy odcinek został gruntownie przebudowany — ułożono nawierzchnię betonową na solidnym podkładzie.

Dzięki tej przebudowie cały trakt Łowicz — Łódź — Kalisz posiada ulepszoną, trwałą nawierzchnię.

Wraz z otwarciem 16 km odcinka drogi Sieradz — Kalisz oddano do użytku odbudowany most żelazo-betonowy na rzece Prośnie w Kaliszu.

Wysokość tegorocznych inwestycji drogowych na odcinku drogowym Sieradz — Kalisz wyniosła 220 mln. zł

NOWY MOST NA NARWI JUŻ GOTOWY

W dniu 8 grudnia ub. r. oddano do użytku nowy most drogowy na Narwi w Pułtusk. Długość mostu wynosi ok. 320 m. Dzięki współzawodnictwu pracy oraz sprawnemu prowadzeniu robót projektowany koszt budowy zmniejszono o około 3 milj. zł.

Most ten, na trasie Pułtusk — Wyszaków — Warszawa, znacznie usprawni komunikację między tymi miastami. Posiada on nadto duże znaczenie dla rozwoju życia gospodarczego po obu brzegach Narwi.

Budowę mostu zakończono — zgodnie z uchwałami powziętymi przez robotników — o 12 dni wcześniej, niż było zamierzone.

W WARSZAWIE OTWARTO ZAJEJZDNIĘ PKS NA 220 AUTOBUSÓW

W dniu 15.12.1949 r. w godzinach popołudniowych odbyła się w Warszawie przy ul. Wolskiej 64a uroczystość otwarcia Samodzielnej Stołecznej Stacji Osobowej PKS. Na uroczystość przybyło kilkaset osób — zaproszonych gości oraz pracowników PKS-u.

Otwarcia stacji dokonał dyr. naczelny PKS — ob. Kossowski. Przecięcia wstęgi w imieniu Min. Komunikacji dokonał dyr. Dep. Sam. — L. Błatton.

Gości oprowadzał gospodarz S.S.S.Os. — inż. Toruńczyk udzielając wyczerpujących odpowiedzi w sprawie budowy zajezdni, zaplanowania pomieszczeń itp.

Budynki zajezdni przedstawiają się co do rozmiaru imponująco. Zwraca uwagę lekkość i prostota konstrukcji oraz nieco zbyt wielka ilość słupów nośnych (wyzyskano gotową konstrukcję).

Po przemówieniach powitalnych, przecięciu wstęgi itp. odbył się koncert, a następnie wieczorynka.

MILICJA DROGOWA OTRZYMA SAMOCHODY DO KONTROLI

Jak nas informują w niedługim czasie Milicja Drogowa otrzyma pewną ilość pojazdów (samochodów osobowych i motocykli) dla kontrolowania ruchu na drogach poza miastami.

Wiadomość tę należy powitać z radością — danie możliwości Milicji Drogowej szybkiego poruszania się niewątpliwie przyczyni się w znacznej mierze do uporządkowania ruchu na drogach podmiejskich, a przede wszystkim do poprawy stanu technicznego (światła!!!) poj. mech.

ZALETY STOSOWANIA MIESZANKI SPIRYTUSOWEJ

Pierwsze próby stosowania mieszanki spirytusowej do silników spalinowych miały miejsce w okresie pierwszej wojny światowej. Stosowano ją wówczas jedynie z powodu braku benzyny. Używano do pojazdów mechanicznych: 90% spirytusu, mieszanki benzyny i spirytusu, mieszanki z dodatkiem spirytusu drzewnego, a nawet terpentyny. Używano też spirytusu zawierającego 10—15% wody, pochodzącego — jako produkt uboczny — z wyrobu drożdży.

W większości wypadków należało zmieniać dysze gaźników. Jedynie tylko FORDY i niektóre samochody amerykańskie, posiadające łatwo regulujące się dysze przy pomocy iglicy, nie wymagały żadnych przeróbek.

Benzyna czysta daje samozapłon, detonacje i silnie zanieczyszcza komorę spalinną. Te wszystkie wady odpadałyby z chwilą stosowania paliwa spirytusowego, w specjalnie skonstruowanym na ten cel silniku. Benzyna nie jest idealnym środkiem napędowym do samochodu z tego powodu, że nie możemy uzyskać całkowitej wartości opałowej, z obawy samozapłonu. Samozapłon powoduje uderzenia na wał korbowy i bardzo ujemnie działa na stan łożysk, czopów tłokowych i tulei w tłokach, co znowu prowadzi do szybkiego zużycia samochodu i konieczności naprawy głównej.

W Polsce, przed 1939-ym rokiem, były prowadzone doświadczenia przez W. Rychtera na samochodach i motocyklach. Wyniki tych badań, ogłoszone w broszurze „Zagadnienia paliwa spirytusowego w Polsce” przedstawiają się następująco:

- 1) Zużycie paliwa ok. 5% większe, niż benzyny;
- 2) Szybkość od 10 — 20% większa;
- 3) Grzanie się silnika usunięte zupełnie;
- 4) Brak stuków t. zw. „samozapłonu”;
- 5) Zupełny brak osadu węglowego na głowicach silników;
- 6) Wypalanie się zaworów nie istnieje;
- 7) Istnieje możliwość powiększenia wczesnego zapłonu do 40%, przy czym brak wszystkich, tak przy tym charakterystycznych, stuków;
- 8) Duża łatwość rozruchu, nawet przy silnym mrozie (próby robiono w lutym 1929 r. przy minus 30° C);
- 9) Zupełny brak charakterystycznego dla benzyny osadu wodnego w filtrze i gaźniku. Brak obecności wody w rozpylaczu.

Przy tych wszystkich próbach W. Rychter stosował powiększenie otworów rozpylaczy o 5—10%.

Jak z powyższego widzimy, stosowanie mieszanki daje jak najlepsze wyniki.

Stosowana wówczas była w sprzedaży mieszanka, zawierająca 70% benzyny i 30% spirytusu bezwodnego, tzw. mieszanka „P”. Ciężar właściwy tej mieszanki przy temperaturze 20° C wynosi 0,755, zaś wartość opałowa wynosi 9193 kaloryj. Ten sam typ mieszanki stał się już dawno popularny w Niemczech i w innych krajach Europy.

Dokładne obserwacje nad zachowaniem się silników różnych marek przeprowadzane były przez komisję Badań Mieszanek Spirytusowych przy PMS. Najciekawsze dane czerpiemy ze sprawozdania prof. d-ra B. Stefanowskiego. Postawiono następujące warunki, jakim musi odpowiadać mieszanka: 1) łatwość rozruchu silnika; 2) bieg silnika spokojny i równomierny; 3) obciążalność silnika ma być utrzymana w granicach zakreślonych pracą na benzynie; 4) możliwość zastosowania mieszanki w każdej chwili, bez zmian konstrukcyjnych, bezpośrednio po pracy na benzynie.

Próby przeprowadzono na silnikach marki FORD,

CHEVROLET, AUSTRO - DAIMLER, URSUS i CWS z gaźnikami Zenith, Chevrolet, Solex i Ford-Zenith.

Silniki były przedtem wyregulowane na benzynę, a następnie bez przeróbek zastosowano do nich mieszankę:

1) Silnik „Chevrolet”, gaźnik „Chevrolet” — 6 cylindrów

moc KM	24	18	12	6
zużycie benzyny w gram/godz.	351	397	530	826
„ mieszanki „P” „	336	378	445	726

Cyfry podane oznaczają ilość zużytego materiału pędnego w gramach na KM i godzinę.

2) Silnik „Ursus” 4 cylindrowy, gaźnik „Zenith”

moc KM	24	18	12	6
zużycie benzyny w gram/godz.	260	273	320	496
„ mieszanki „P” „	273	310	381	585

3) Silnik „Austro - Daimler” 6 cylindrowy, gaźnik „Zenith”

moc KM	24	18	12	6
zużycie benzyny w gram/godz.	290	342	503	805
„ mieszanki „P” „	273	329	355	517

4) Silnik „CWS” 4 cylindrowy, gaźnik „Solex”

moc KM	24	18	12	3
zużycie benzyny w gram/godz.	281	318	414	770
„ mieszanki „P” „	272	314	390	681

5) Silnik „Ford” 4 cylindrowy, gaźnik „Zenith-Ford”

moc KM	24	18	12	3
zużycie benzyny w gram/godz.	294	302	361	556
„ mieszanki „P” „	300	330	406	653

Z powyższych danych wynika, iż tylko FORD i URSUS wykazują konieczność przeregulowania gaźnika. Ogólny zaś wniosek jest ten, iż w każdej sytuacji zużycie mieszanki jest mniejsze, niż zużycie benzyny.

* * *

Dalsze doświadczenia prof. d-ra Stefanowskiego dotyczyły praktycznych prób na drodze. Próby dotyczyły zużycia benzyny i mieszanki na 100 km w tych samych warunkach jazdy, na tej przestrzeni i szybkości maksymalnej i minimalnej samochodu przy benzynie i mieszance na przestrzeni 1 km.

Zużycie paliwa w litrach na 100 km przy silniku wyregulowanym na benzynę:

Marka	Benzyna	Mieszanka
URSUS	22,24	23,30
CHEVROLET	15,14	14,15
FORD	20,42	19,00
CWS	17,30	17,46

Maksymalne szybkości w km/godz.:

CHEVROLET	93,50	94,30
FORD	68,50	66,70
CWS	80,50	79,00

Minimalne szybkości w km/godz.:

Marka	Benzyna	Mieszanka
URSUS	4,47	3,62
CHEVROLET	8,16	8,23
FORD	6,55	6,73
CWS sanitarka	7,75	7,77

Na podstawie powyższego możemy wyciągnąć następujące wnioski:

Stosowanie mieszanek:

- 1) przedłuża czas pracy silnika i tym samym zaoszczędza koszty napraw;
- 2) zaoszczędzi naszej gospodarce państwowej dewiz wydawanych na zakup benzyny;
- 3) wzmoże przemysł gorzelany w kraju;
- 4) w związku z już uzyskaną nadwyżką zboża, PMS może zacząć produkować spirytus konsumpcyjny ze zbóż;
- 5) rozbudowujący się przemysł motoryzacyjny może się nastawić na budowę samochodów dostosowanych na czysty spirytus, względnie na mieszanekę o przewadze spirytusu.

Sprawą powyższą zainteresował się już CUP w roku 1948-ym. Na konferencji w CUP, na której byli obecni przedstawiciele CPN, oświadczyli oni, iż wezmą od Monopoli Spirytusowego każdą ilość spirytusu bezwodnego, który zostanie zużyty na cele napędowe. Z tego wynika, że CPN docenia ważność i możliwość stosowania mieszanek spirytusowych dla celów napędowych.

Opracował, na podstawie „Stosowania mieszanek spirytusowej w samochodach naprawianych” inż. Eug. Porębskiego — inż. KULCZYCKI ANTONI

* * *

Ponieważ autor powyższego artykułu wymienia moje nazwisko, przeto pozwalam sobie dołączyć uzupełnienie, jak następuje:

1) W latach 1928 — 1930 prowadziłem praktyczne próby z mieszanek alkoholowymi, opracowanym przez prof. d-ra B. Stefanowskiego, inż. K. Taylora oraz inż. B. Iwanowskiego — z Politechniki Warszawskiej. Wyniki tych prób zgadzają się z wymienionymi przez inż. Kulczyckiego punktami.

2) Badania dotyczyły wyłącznie mieszanek trójskładnikowych lub wieloskładnikowych. Mieszanek „P” jeszcze wtedy nie było, bowiem nie było w handlu spirytusu bezwodnego.

3) Badane były składniki: benzyna, benzol, eter siarczany, solwent-nafta, alkohol etylowy o mocy cd 88° do 95°, aceton, naftalina, gazolina.

4) Ustalony został drogą prób najlepszy skład mieszanek, a mianowicie:

na zimę:

benzyny samochodowej	60%
benzolu	20%
spirytusu mocy 95°	20%

na lato:

benzyny samochodowej	50%
benzolu	20%
spirytusu mocy 95°	30%

5) Wachlarz mieszanek był bardzo szeroki. Najtrudniejszą była mieszanka o składzie: 30% benzyny, 30% spirytusu 95°, 25% benzolu, 5% solwent-nafty i 10% gazoliny.

6) Mieszanek z eterem siarczanym nie dały dobrych rezultatów. Mieszanekami tymi zajmował się prof. Dominik.

7) Mieszanek trójskładnikowe: benzyna — benzol — alkohol — zdaniem moim dały najlepsze rezultaty, znacznie lepsze od czystej benzyny oraz lepsze od mieszanek „P”, zawierającej benzynę i alkohol bezwodny.

Wyrażam wdzięczność inż. Antoniemu Kulczyckiemu za poruszenie tak aktualnego problemu mieszanek spirytusowych do celów napędu pojazdów mechanicznych. Odgrzebane z pyłu zapomnienia wyniki prób są niezwykle ciekawe i wiele mówiące. Mając bogate doświadczenie w dziedzinie badań nad mieszanekami pozwolę sobie jeszcze powrócić do tego tematu.

W. Rychter

NASZE KŁOPOTY

ZAWODY UCZĄ KIEROWCĘ I WIĄŻĄ GO ŚCIŚLEJ Z SAMOCHODEM

Dobrze się stało że Automobilklub Polski, poza sprawami czysto sportowymi, przeszedł do spraw szkolenia, pogłębiania wiadomości technicznych i że zajął się nami — kierowcami zawodowymi.

Wśród otoczenia wciąż się jeszcze słyszy o tym, że kierowca — to jeśli nie złodziej, to przynajmniej „szabrownik”.

I właściwie dobrze się stało że Automobilklub urządził tak bardzo pożądaną dla nas Próbę Zużycia Paliwa. Niedowiarki naocznie się mogły przekonać ile rzeczywiście spalają samochody różnych marek i typów. Ale nie o tym chcę pisać. Zanim nasi rzeczoznawcy obliczą i ogłoszą wyniki chcę poruszyć moment, powiedzieć — techniczno sportowy.

Rozruch silnika. Mając własny wóz w chwilowym remoncie byłem z kolegami na boisku Legii i razem z nimi przeżywaliśmy dreszczyk trwogi.

Razem z nimi martwiłem się całą noc poprzedzającą zawody.

Zapali czy nie zapali? Zapaliły. Stare pocziwe Dżemsy, Dodge i Chevrolety zapalały. Zapalały jeden po drugim. Jeden gorzej, drugi lepiej. I tu dopiero stare wygi samochodowe jeżdżące od nieraz 20 i więcej lat na samochodach, przeżywały emocję. Trzeba było widzieć ich rozpalone twarze w momencie rozruchu i ich uśmiechy wtedy kiedy silnik zapalił.

Trzeba było widzieć ich rozkochane miny i miłośny wzrok jakim darzyli swoje samochody.

Po próbie rozruchu silnika zaczęliśmy swoje samochody kochać, więcej dbać o nie, oliwić i smarować a przede wszystkim szanować je i już teraz zastanawiać się w jak sposób doprowadzić je do jaknajlepszego stanu technicznego, by z wiosną znów może stanąć do szlachetnego współzawodnictwa.

A Automobilklub prosimy by takie imprezy urządził często. Podnoszą one sprawność i wiadomości techniczne kierowcy i uczą go kochać jego własny warsztat pracy.

Henryk Kołodziejski

przodownik pracy F-y C. Hartwig
Warszawa, ul. Nowogrodzka 22.

ZE ŚWIATA

9600 KM WYŚCIG DROGOWY W POŁ. AMERYCE

W Południowej Ameryce odbył się w listopadzie 1948 r. gigantyczny wyścig samochodowy na trasie 9.600 km (6.000 mil). Trasa prowadziła przez większość krajów Ameryki Południowej — po autostradach i drogach gruntowych.

Na odcinku peruwiańskim droga prowadziła przez Andy. Około 350 km na wyżynie w sercu Andów, a potem przez przełęcz na wysokości 4.690 m (dla porównania: najwyższa przełęcz dostępna dla samochodu w Europie 2759 m, zaś szczyt Mont Blanc posiada wysokość 4807 m).

W tym wyścigu drogowym — na największą jak dotąd skalę — wzięło udział 160 zawodników, wyłącznie na maszynach turystycznych marek amerykańskich. W znakomitej większości były to Fordy i Chevrolety.

Zawodnicy mogli dokonywać przeróbek na swych wozach, aby uodpornić je na ciężkie warunki drogowe. Szybkość decydowała, to też wbudowano do Fordów silniki z ciężarówkami i „podfrizowywano” je, wydobywając do 170 KM. Dodawano drugie zbiorniki na benzynę (oczywiście wysokooktanową) itd.

54 zawodników przeszło przez piekło peruwiańskie. Zwycięzcami zostali: O. Galvez na Ford — 118 godz. 19 min. 45 sek. (przeciętna 80 km/godz.), za nim Marimon na Chevrolet i Marcilla na Ford.

Nagrody pieniężne były utrzymane w tej samej skali co wyścig. (Al. VI.).

ZBIGNIEW LESŁAW MRÓZ

JAK POWSTAJE CZESKI SAMOCHÓD

Poniżej podajemy interesujący reportaż z fabryki samochodów „Skoda” napisany przez polskiego studenta Politechniki, który spędził dłuższy czas na praktyce w czechosłowackich fabrykach samochodowych.

(Red.)

W małym miasteczku Mlada Bolesław, 55 km na pñ.-wsch. od Pragi, znajduje się fabryka, produkująca znane i popularne w całej Europie samochody osobowe „Skoda” 1101.

Mózgiem fabryki jest biuro konstrukcyjne. W olbrzymich, jasnych salach pracuje sztab inżynierów, techników i kreślarzy, którzy stale ulepszają w najdrobniejszych szczegółach produkowany typ samochodu osobowego. Obok ustawicznej pracy nad detalami konstrukcyjnymi bieżąco produkowanego modelu, prowadzone są prace nad konstruowaniem nowych typów, które prędzej lub później będą mogły wejść do masowej produkcji. Nie rzadko korzysta się tu ze znalezionych w „skrzynce ulepszeń i wynalazków” nowych koncepcji, których autorami są zarówno robotnicy jak i inżynierowie.

Opracowane w najmniejszych szczegółach rysunki warsztatowe, powielane na papierze światłoczułym, wędrują do poszczególnych działów produkcji.

Odlewy i odkówki przychodzą gotowe z fabryki macierzystej w Pilźnie. Tu poddane zostają (w miarę potrzeby) obróbce technicznej i sezonowaniu, a następnie obróbce mechanicznej.

W olbrzymiej hali warsztatu mechanicznego pracuje ok. 1.000 obrabiarek. Park ten jest mocno zróżnicowany zarówno pod względem systemów, pochodzenia, jak również i wieku. Ustawione są bądź grupami (np. tokarki, frezarki, szlifierki, wiertarki itp.), bądź też zespołowo, tj. kolejne obrabarki, potrzebne do wykonania danego przedmiotu. Daje się zauważyć stosunkowo nieekonomiczne wykorzystanie automatów, wykonywujących np. zamiast 6-ciu: 4 — 3 lub nawet tylko dwie operacje.

Osobno mieści się warsztat-narzędziownia, gdzie na specjalnych, wysoko precyzyjnych obrabiarkach wykonuje się wykroje i modele, posługując się przy tym świetnymi powiększalnikami i czułymi przyrządami pomiarowymi.

Gotowe części przed wyjściem z warsztatu mechanicznego na składanie są poddane skrupulatnym badaniom tolerancji i pasowania. Złożone (bez sprzęgieł i skrzynek biegów) silniki zostają przewiezione na hamownię. Tu zostają osadzone w łożach, a ich wały zostają przeżone z silnikami elektrycznymi o mocy 15 KW.

Po nalanu przepisowej ilości oleju rozpoczyna się docieranie silnika bez zapłonu, przy 1500 obr./min. Trwa to 52 minuty. Następnie silniki przekłada się do innych łoż, gdzie dołącza się przewód paliwa do gaźnika, prąd stały 6 V do cewki zapłonowej, rurę wydechową, odprowadzającą spaliny na zewnątrz i wodę przepływającą przez system chłodzący.

Silniki zaczynają pracować i pracują samodzielnie przez 146 minut. Przy ciepłym silniku dokręca się śruby głowicy. Po pracy silniki transportuje się do podręcznej kontroli, gdzie odkręca się miskę olejową, przemywa się ich wnętrza, a w razie zaobserwowania niedomagań zdejmuje się głowicę lub łożyska korbowodowe i główne.

Oprócz tego na seryjnym silniku przeprowadza się dokładne badania, w zakres których wchodzi: bilans cieplny — a zatem pomiar zużycia paliwa przy zasto-

sowaniu różnych gaźników i dysz paliwowych, pomiar mocy, momentu obrotowego, obrotów, temperatury wody, oleju itp.

Silnik zostaje połączony wałem (z 1 przegubem) z hamulcem wodnym Frouda. Na wale jest licznik ilości obrotów oraz obrotów/min. Na dźwigni hamulca zamocowany jest wskaźnik wielkości momentu obrotowego w kgm.

Dopływ paliwa do gaźnika odbywa się z wyskalowanego naczynia. W przewodzie gumowym jest wbudowana szklana zgrubiona rurka, której objętość oznaczona górną i dolną kreską — 100 cm³. Czas opadnięcia poziomu paliwa (po zamknięciu dopływu ze zbiornika) od górnej kreski do dolnej, czyli czas spalania przez silnik 100 cm³ mierzy się sztoperem i oblicza stąd zużycie paliwa w g KM/godz.

Silniki po przejeździe docierania na hamowni i kontroli oraz regulacji, wracają do hali składania podwozi.

Ramy wykonuje się ze stalowej rury z dospawanymi przedłużnikami na łoża silnika i poprzeczkami na nadwozie. Spawanie przeważnie acetylenowe.

Gotowe ramy natryskane lakierem ochronnym zostają przetransportowane do głównej hali składania. Tu odbywa się składanie zespołów, a więc: tylnych mostów, kół z bębni hamulcowymi, amortyzatorów, przegubów, mechanizmu kierowniczego, składanie samego zespołu napędowego wraz ze składaniem głowic, skrzyniek biegów, sprzęgieł itd.

Środkiem tej hali posuwa się w tempie ok. 1 m/min. główna taśma montażowa. Rama, umieszczona w uchwycie, zostaje wkrótce zaopatrzona w tylny i przedni most, mechanizm kierowniczy, przewody centralnego smarowania i hamulców hydraulicznych, wał pędny, zespół silnik — skrzynka biegów i osprzęt. Następnie całość zostaje jeszcze raz natryskana lakierem ochronnym i, po wyschnięciu w suszarni i dokręceniu ogumionych kół, gotowe podwozie przechodzi na taśmę montażową nadwozia.

W blacharni odbywa się cięcie i prasowanie blaszanych elementów nadwozia. Arkusze blachy, trasowane przy specjalnych wykrojach, zostają przycięte na nożycach krawędziowych, a następnie poddane prasowaniu na zimno pod prasami hydraulicznymi o nacisku do 100 ton. Mniejsze kawałki wklepywane są przy pomocy młotków pneumatycznych.

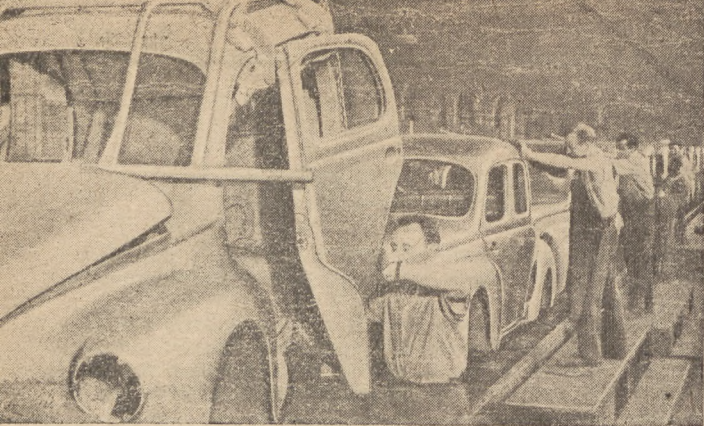
Ponieważ Czechosłowacja boryka się z dużymi trudnościami materiałowymi, wiele elementów blaszanych nadwozia, mogących być tłoczonymi w całości, wskutek braku arkuszy blachy o odpowiednich wymiarach, trzeba wykonywać w częściach i następnie spawać. Po spawaniu szew zostaje skrupulatnie, przy pomocy ręcznych szlifierek, wygładzony.

Prasowane elementy nadwozia transportuje się do hali składania nadwozia. Tu spawa się poszczególne kawałki blach w całe zespoły jak np. maska silnika, drzwi, błotniki itp. Spawanie elektryczne — punktowe, elektrody miedziane.

Zespoły nadwozia składa się na specjalnym prawnidło w całość. Spawanie przeważnie elektryczne, elektrodami w otulinach.



Na początku tworzy mózg — w olbrzymich, jasnych salach pracuje sztab inżynierów, techników i kreślarzy.



Złożone pudła nadwozia, wisząc na łańcuchach suwnicy, wędrują do lakierni.

Tak złożone pudło nadwozia, uzupełnione drewnianymi elementami konstrukcyjnymi, wykonanymi w specjalnym warsztacie stolarskim, wędruje, wisząc na łańcuchach suwnicy, do lakierni.

Tu naprzód odbywa się dokładne czyszczenie szlifierekami ręcznymi i papierem ściernym wszystkich spoin i nierówności, następnie zaś, po zaprawieniu kitem, rozpoczyna się tryskanie pierwszym czerwonym lakierem ochronnym. Po nim przychodzi drugi — szary, a następnie dopiero dwukrotnie właściwy lakier „Nitro”. Tryskanie odbywa się ręcznymi pistoletami lakierniczymi w komorach z przewietrzaniem i wodnymi pochłaniaczami szkodliwych wyziewów. Prócz tego robotnicy pracują w maskach ochronnych.

Po każdorazowym tryskaniu nadwozie, poruszające się na ruchomej taśmie, wjeżdża do specjalnej komory suszenia. Nadwozie zamyka się szczelnie w takiej komorze zaopatrzonej w kilkadziesiąt potężnych żarówek, wytwarzających promienie podczerwone i dających temp. wnętrza ca 90° C. Po 3,5 minutach nadwozie wychodzi suche. Używa się również suszarek parowych. Definitywnie polakierowane nadwozia w sześciu kolorach, jadą do tapicerni. Tu zostają zaopatrzone w wyбіcie wewnętrzne i siedzenia tylne, przygotowane w osobnym warsztacie krawiecko - tapicerskim.

Jednocześnie elektrotechnicy przeciągają instalację elektryczną. Wszystkie przewody są już uprzednio odpowiednio poprzecinane i opancerzone, tak, że pozostaje tylko czynność przeciągnięcia ich w pudło nadwozia oraz umocowanie.

Tapicerowanie przeprowadza się materiałami włókenniczymi, imitacją skóry, a w droższych modelach eksportowych (2-osobowe kabriolety) skórą prawdziwą.

Ostatnią czynnością jest szklenie nierozpryskującymi się szybami.

Tak przygotowane pudło nadwozia zjeżdża na łańcuchach o piętro niżej, wprost na podstawione na taśmę podwozie. Następnie skręcenie 6-ciu głównych śrub mocujących nadwozie z centralną ramą rurową i jej poprzeczkami.

Całość teraz przesuwają po taśmie, gdzie wykańcza się składanie. A więc przykrywa się osłony silnika, maskę, przednie błotniki. Dalej zakłada się na wał kierowniczy koło, wbudowuje się akumulator, łączy się instalację elektryczną, przeciąga się przewody do oprawy reflektorów przednich. Zakłada się na dźwignie pedały hamulca i sprzęgła, łączy się pedały gazu z dźwignią do gaźnika itp.

Na końcu taśmy pojazd zostaje przygotowany do jazdy przez wlanie wody do chłodnicy, paliwa do zbiornika i pod pompowanie opon do odpowiedniego ciśnienia.

Uruchamia się silnik i kierowca siedząc na podłodze (nie ma jeszcze przednich siedzeń, które wkłada się dopiero przed ekspedycją) odstawia wóz na sta-

nowisko, skąd specjaliści kierowcy - objeżdżacze przeprowadzają jazdę próbną.

Kierowca - objeżdżacz wstawia przenośne przednie siedzenia, uruchamia silnik i po pobieżnym przeglądzie rusza na jazdę próbną. Trasa prowadzi szosą podmiejską bez większych wzniesień i zakrętów, i wynosi ca 20 km. Kierowca przekracza nominalną szybkość docierania 40 km/godz. i jedzie chwilami z szybkością 90—100 km/godz. Po przejechaniu ok. 10 km. zatrzymuje wóz i w razie konieczności poprawia regulację zapłonu i gaźnika, sprawdza ewent. wyciekanie oleju z kadłuba, skrzynki biegów i przekładni tylnych kół. Następnie wraca tą samą drogą do fabryki.

Po skończonej jeździe, na specjalnej karcie ewidencyjnej — metryce samochodu — zapisuje uwagi odnośnie spostrzeżonych usterek, jak np. hałaśliwa praca przekładni tylnych kół, wibracje silnika przy szybkości 60 km/godz., pisk łożysk półosiek tylnych, stukanie zaworów itp.

W wypadku poważniejszych usterek samochód idzie do t. zw. repasacji, gdzie wady zostają usunięte i wóz po powtórnej jeździe próbnej idzie do wysyłki.

Do najczęstszych usterek wozów Skoda 1101 należą: 1) ciężkie przekładanie biegów (szczególnie z I na II bieg), stukanie zaworów o przykrywą blaszaną głowicę;

2) hałaśliwa praca kół zębatach stałego ząbienia

między wałkiem sprzęgłowym, a wałkiem zdawczym; 3) hałaśliwa praca mechanizmu różnicowego (dyferencjału) wskutek zbyt dużego luzu międzyzębnego koła zębatego atakującego i talerzowego;

4) wibracje silnika przy szybkości ok. 60 km/godz, które przy szybkości większej i mniejszej od wyżej wymienionej zupełnie ustępują.

Wóz, który przeszedł bez zarzutu jazdę próbną idzie do wysyłki. Tutaj wykonuje się następujące czynności: zamocowuje się reflektory przednie i lampy tylne; zdejmuje się koła i lakierni przez tryskanie ich tarcz, oraz tarcz piętego, zapasowego; zakłada się polakierowane koła z powrotem i wkłada się rezerwę do bagażnika; zakłada się siedzenia przednie; zakłada się gumowe chodniczki na podłogę wozu i bagażnika; zakłada się pokrywę na akumulator zamiast prowizorycznej deseczki przytrzymującej; poleruje się całe nadwozie pastą do polerowania, uzyskując połysk przez docieranie szmatami wełnianymi, a następnie kawałkiem futerka i przygotowuje się wóz do wysyłki kolejowej.

W tym celu smaruje się części chromowane i niklowane wazeliną, chroniąc je przed wpływami atmosferycznymi. Pokrywy kół chowa się do wnętrza. Na kierownicy wiesz się tabliczkę ostrzegawczą, że system chłodniczy jest bez wody, a na tylnej szybie przykleja się kartkę z napisem „V ZABEHU” (nie-dotarty).

Gaźniki zostają zaplombowane, tak że nie pozwalają na pełne otwarcie przepustnicy.

Wozy przeznaczone do transportów zamorskich pakuje się do skrzyń drewnianych, obitych blachą.

Następnie wozy przeprowadza się do rampy kolejowej, gdzie przy pomocy dźwigni załadunku się na lory, zabezpieczając przed zjechaniem przy pomocy drewnianych podkładek.

Skody jadą w świat. Mały tylko procent zostaje w kraju, większość idzie na eksport do wszystkich krajów Europy, a nawet do Indii, Egiptu, Półn. Afryki i Półn. Ameryki, przynosząc wzamian Czechom niezbędne surowce i fabrykaty.

Inż. Z. PERZYŃSKI

NOWOŚCI SAMOCHODOWE 1949 R.

Opisy nowych typów samochodów na rok 1949-ty spotykaliśmy już w samochodowych pismach technicznych w roku 1948-ym. Obfitym przeglądem tych typów była otwarta w dniu 7 października 1948 r. wystawa samochodowa w Paryżu, która była zawsze wielkim wydarzeniem w świecie samochodowym, ustalającym w znacznym stopniu dominujące kierunki i tendencje konstrukcyjne na sezon następny.

W roku 1947-ym i 1948-ym na pierwszy plan wybijały się marki włoskie. Ostatni, 35-ty, a 3-ci po wojnie Salon Samochodowy stał wyraźnie pod znakiem osiągnięć francuskich.

W porównaniu z rokiem 1947 i 1948 podkreślić należy większą oryginalność konstrukcji i poszukiwanie nowych, własnych dróg.

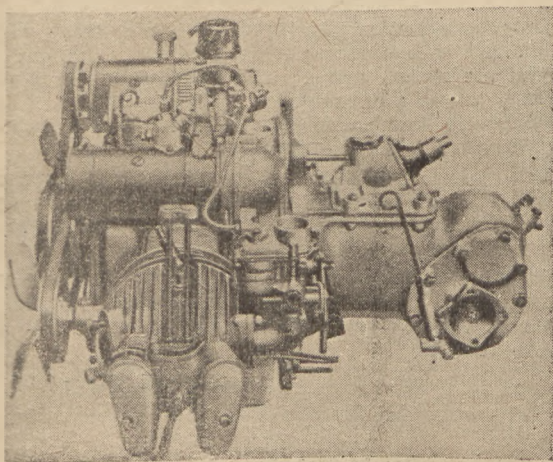
Wpływy amerykańskie, w roku ubiegłym wyrażające się w dość bezkrytycznym naśladownictwie przede wszystkim rysunku nadwozia i maski samochodu, które doprowadziły do wyposażenia nawet nowego modelu małego Fiata 500 w amerykański, typowy dla wielkich wozów, przód z chromowaną kratą, uległy wyraźnemu zmniejszeniu.

Widać zato, w grupie wozów większych, dążność do wykorzystania bezsprzecznie bogatych i wartościowych doświadczeń amerykańskich we właściwy sposób — w celu stworzenia samochodu, który łączyłby w sobie dużą moc silnika i wygodę wozów amerykańskich z większym bezpieczeństwem jazdy i ekonomią rozwiązań europejskich.

Widoczna jest ogólna tendencja do obniżania pojemności silników i to zarówno w klasie samochodów małych jak średnich i dużych.

Wielkie zainteresowanie samochodami najmniejszymi było potwierdzeniem wielkiej słuszności i aktualności dążenia do stworzenia małego, taniego i ekonomicznego wozu, który jednocześnie, po względem wygody i szybkości jazdy, byłby jednak pełnowartościowym samochodem (niektóre z powojennych już konstrukcji, np. włoski 2-osobowy samochodzik z silnikiem 125 cm³, trudno byłoby nazwać samochodem w pełni znaczenia tego wyrazu — przyp. red.).

Do znanych już z ubiegłego roku małych i tanich rozwiązań: jak 4-osobowy Renault z silnikiem 720 cm³ umieszczonym z tyłu i 4-osobowy Dyna Panhard z 2-cylindrowym, chłodzonym powietrzem silnikiem 610³ i napędem na przednie koła — przybył obecnie

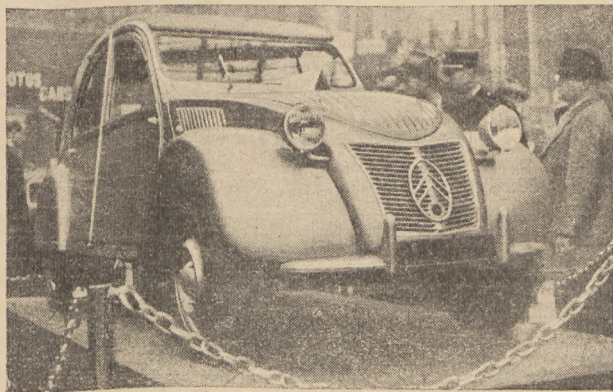


Silnik czteroosobowego samochodu Panhard-Dyna — o pojemności 610 ccm.

nowy mały model Citroen, który był bodajże największą sensacją Wystawy.

Model ten, z wyjątkiem chyba stosowania przedniego napędu, w niczym nie przypomina dotychczasowych rozwiązań Citroena, a pod względem nowości i śmiałości pomysłu, porównały go można chyba ze słynnym „5 koni” z 1923 r.

Biorąc pod uwagę niską jego cenę i oszczędność eksploatacji liczyć on może, naturalnie o ile wytrzyma próbę życia, na podobną popularność jak jego poprzednik sprzed 25 lat.



Najciekawszy obiekt Salonu Paryskiego — Citroen 2 KM — z silnikiem 375 ccm, zużywa 5 litrów na 100 km.

Citroen 2 KM, 4-osobowa karetką z prasowanej blachy z rolowanym dachem (kabriolet - limuzyna), napędzany jest przez 2-cylindrowy, 4-taktowy silnik z leżącymi, przeciwbieżnymi cylindrami („boxer”), chłodzony powietrzem, o pojemności 375 cm³ (I). Skrzynka biegów 3-biegowa. Napęd na przednie koła.

Samochód zużywa 5 litrów na 100 km. i rozwija szybkość do 65 km/godz. Szybkość ta może się wydać nieco mała, ale nie trzeba zapominać, że nie jest to wóz sportowy ani wyczynowy i że nie można żądać zbyt wiele od silnika 375 cm³, ciągnącego nie jakąś leciutką 2-osobową konstrukcję, a normalne, wygodne, ktyte nadwozie z 4 osobami.

Przy próbach osiągnięto do 50 km/godz. odcinkach szybkości średnie przekraczające 50 km/godz., które uznać należy za zupełnie wystarczające dla normalnego użytkownika. Dla ludzi o wyższych wymaganiach i sportowych ambicjach pozostanie zawsze cała masa wozów o większych możliwościach i naturalnie odpowiednio wyższych cenach.

Niezależne zawieszenie wszystkich 4 kół i dostatecznie obszerne i dobrze rozplanowane nadwozie zapewniają dobre trzymanie się drogi i wygodę w czasie długiej nawet jazdy.

W dążeniu do jak największego obniżenia ceny zastosowano konstrukcje bardzo uproszczone. Nadwozie składa się w znacznym stopniu z powierzchni płaskich, jednak ładnie sklepiony przód, z dużym charakterystycznym znakiem Citroena i kryte tylne koła nadają mu wygląd nowoczesny i estetyczny.

Dach rolowany w przedniej części, w tylnej części podnosi się — dla uzyskania dostępu do pomieszczenia na bagaże.

Cały samochód waży 500 kg. Cena jego jest bardzo niewysoka, bo tylko 185 000 franków (obniżona ostatnio cena małego Renault 720 cm³ wynosi 245 000 franków).

GREGOIRE — TYP R

Wyrazem ciekawej próby kompromisu między konstrukcjami amerykańskimi i europejskimi, próby stworzenia samochodu równorzędnego komfortowym wozom amerykańskim, a nawet, w pewnym sensie przewyższającego je pod względem trzymania się drogi i bezpieczeństwa jazdy, tylko tańszego, a przede wszystkim dużo oszczędniejszego w eksploatacji — jest Gregoire typ R.

Samochód ten, będący w swojej klasie odpowiednikiem małego modelu Citroena, uznać należy obok niego za najciekawszy wóz paryskiej Wystawy.

Gregoire R, o obszernym i wygodnym, ładnie wykończonym nadwoziu i o pięknych opływowych liniach, znacznej szybkości i dużych przyspieszeniach, przedstawia wielkie zalety dużych wozów wysokiej klasy, mogące zaspokoić bardzo wybredne i wygórowane wymagania, łącząc je jednocześnie z niewysoką, jak na wóz o takich walorach, ceną i niskimi kosztami eksploatacji.

4-cylindrowy, górnozaworowy silnik z leżącym przeciwbieżnymi cylindrami („boxer“) wysunięty jest silnie do przodu samochodu. Pojemność silnika 2 litry (1998 cm³, średnica cylindra i skok 86 mm), moc 64 KM przy 4.000 ob./min. Wał korbowy na 3 łożyskach. Skrzynka biegów 4-biegowa, przy czym 4-ty bieg jest nadbiegiem.

Zużycie paliwa nieprawdopodobnie małe bo 8,5 litra na 100 km. przy szybkości 80 km/godz.

Mała waga, dzięki szerokiemu zastosowaniu stopów lekkich oraz wyjątkowo niski, wskutek bardzo racjonalnego oprofilowania nadwozia, współczynnik oporu powietrza, pozwalają na rozwinięcie szybkości 140 km/godz. i na bardzo dobre przyspieszenia („zryw“).

Wielkość i rozplanowanie nadwozia pozwalają na wygodne i swobodne umieszczenie pięciu osób, trzech na bardzo szerokim przednim siedzeniu oraz dwóch na tylnym (rozmięśczenie narzucone przez aerodynamiczny kształt zwiężającego się do tyłu nadwozia).

Trzymanie się drogi i prowadzenie samochodu o niezależnym zawieszeniu wszystkich 4 kół (resorowanie za pomocą sprężyn spiralnych) i nisko umieszczonym środkiem ciężkości — bardzo dobre.

* * *

Obydwa rozwiązania, Citroen 2 KM i Gregoire R, są nadezwyczaj ciekawe nie tylko z punktu widzenia technicznego, ale także gospodarczego i społecznego i przyczynić się winny do rozwoju i rozpowszechnienia motoryzacji, stwarzają z jednej strony typ popularnego samochodu „ludowego“ dla szerokich mas, z drugiej stosunkowo tani i oszczędny, wygodny i o dużych zaletach wóz wysokiej klasy.

Wyniki te osiągnięto nie tyle nawet przez wyciąganie dużych mocy z litra pojemności silnika, ile przede wszystkim dzięki jak najlepszemu i jak najpełniejszemu wykorzystaniu mocy silnika przez zmniejszenie oporów jazdy (dobre oprofilowanie) i zmniejszenie „martwego ciężaru“ — to znaczy wagi własnej samochodu (szerokie stosowanie stopów lekkich).

BUICK „DYNAFLOW“

Największą sensacją techniczną Wystawy był bezspornie nowy typ Buicka z przekładnią „Dynaflow“.



Gregoir — typ R, z silnikiem 1998 ccm. Rozwija szybkość 140 km/godz.

Poprzednio już niektóre firmy amerykańskie (Chrysler) stosowały hydrauliczne sprzęgło, obecnie Buick wyeliminował całkowicie także i skrzynkę biegów i w ogóle jakiejkolwiek sztywne, mechaniczne połączenie między silnikiem i wałem napędowym, zastępując je hydraulicznym zmiennikiem momentu, działającym w sposób ciągły (nie skokami jak przy skrzynce biegów) i całkowicie automatyczny.

Moment przenoszony jest przez olej wprawiany w ruch przez koło łopatkowe na wale silnika i napędzający podobne koło na wale napędowym (zasada działania turbiny). Stosunek obrotów wału napędowego do obrotów silnika (przełożenie w skrzynce biegów) wynika ze stosunku momentu pędzącego silnika do momentu obciążającego, zależnego od chwilowych warunków jazdy. Przy wzroście obciążenia samoczynnie zmniejszają się obroty, przy jednoczesnym wzroście momentu (oraz proporcjonalnej do niego siły napędowej) i odwrotnie, tak że iloczyn „moment razy ilość obrotów równa się moc“ pozostaje stały (z uwzględnieniem różnic współczynnika sprawności dla różnych przełożeń; największa sprawność jest przy „biegu bezpośrednim“ t. zn. przy równych obrotach silnika i wału napędowego).

Od wielu lat trwające dążenia do stworzenia ciągłej, bezstopniowej przekładni zostały wreszcie zrealizowane.

Jednocześnie urzeczywistnione też zostały długie i uparte wysiłki konstruktorów samochodowych, zmierzające do stworzenia skrzynki biegów automatycznej, usuwającej kłopotliwą czynność zmiany biegów przy prowadzeniu samochodu.

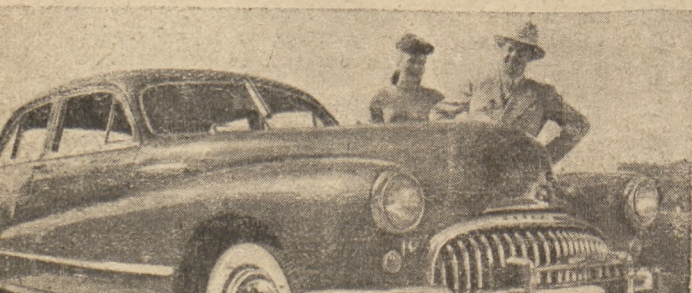
Dotychczasowych rozwiązań automatycznej zmiany biegów w zastosowaniu do skrzynki z kołami zębatymi nie można uznać za zadowalające. Były one, jak n. p. znana automatyczna skrzynka „Wilson“, bardzo przez to kosztowne i mimo to dość zawodne w działaniu i łatwo się psujące.

Dźwignia („lewarek“) ma tylko położenia „wprzód“, „wtył“ i „luz“, poza tym specjalne położenie na „postój“ (uniemożliwienie samochodu) i do ruszania w wyjątkowo trudnym terenie.

Wspomnieć należy, że podobne rozwiązanie „Brockhouse turbo-transmitter“ stosuje w swym ostatnim, 3-litrowym modelu „Black Prince“ — angielska Invicta.

Inż. Z. Perzyński

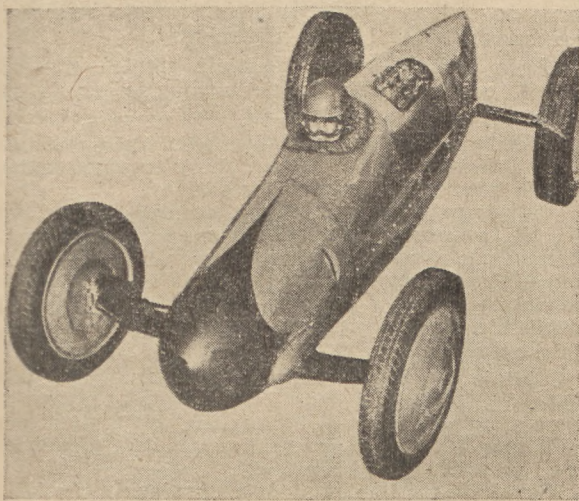
Największa sensacja techniczna Salonu Paryskiego — Buick-Dynaflow.



S. M. WELLINGTON

AMATORSKA KONKURENCJA DLA KONSTRUKTORÓW

Niedawno pisałem do „Motoryzacji” o nowym pedzie moich ziomek do używania scooterów, to jest rodzaju małych motocykli z deską do stania, jak w waszych hulaj-nogach. Obecnie, zgodnie z obietnicą przesyłam wam, drodzy polscy koledzy, wiadomości o innej manii amerykańskiej, o manii przerabiania silników i samochodów seryjnych na specjalnie szybkie.



Samochód do prób szybkości, zbudowany z części Forda, nie posiadający resorów. Silnik znajduje się z tyłu. Koło kierownicze schowane jest całkowicie w nadwoziu, z którego wystaje tylko część głowy kierowcy.

Jak więc, każdy Amerykanin ma w sobie żylkę majstrowania. Mnóstwo miśnięczników zawiera tylko rady, jak zbudować sobie samemu tokarnię, łódź motorową, przyczepkę campingową do samochodu lub nowy typ lampy elektrycznej.

Mania majstrowania nie oszczędziła i samochodów. Domorośli mechanicy spędzają tysiące godzin nad udoskonaleniem swych samochodów, a przede wszystkim — nad zwiększeniem mocy standardowych silników.

Wytwórnice amerykańskie, produkujące olbrzymie ilości samochodów, za żadne pieniądze nie wykonają samochodu odbiegającego od standardowego wzoru. Nie nęci ich uczestniczenie w zawodach samochodowych, nie frapuje zdobywanie nagrody w wyścigach — i tak zbyt jest zapewniony, a reklama zbędna.

Natomiast prywatni posiadacze standardowych samochodów dokonują cudów. Potrafią oni podnieść moc silnika dwukrotnie i wyciągnąć ze swych wehikułów ponad 220 km/godz.

Tych domorośłych mechaników i konstruktorów jest tak wielu, że okazało się konieczne zorganizowanie kilka razy do roku specjalnych prób szybkości na dystansie 1, 5 i 10 mil. do których zgłaszają się amatorzy na swych przerobionych wozach.

Oczywiście sprawa została potraktowana typowo po amerykańsku — od strony businessu. Powstało prywatne Towarzystwo Prób Szybkości Południowej Kalifornii (S.C.T.A.), które, na idealnie gładkim dnie stonego jeziora w stanie Kalifornia urządziło doskonały tor samochodowy w linii prostej. Na tym torze odbywają się próby szybkości zgłoszonych samochodów, dokonywane w dwóch przebiegach, to jest w dwie strony.

Każdy może w określonym dniu zgłosić się ze swym samochodem na torze S.C.T.A. i za opłatą spróbować swój pojazd. Szybkość jego zostanie zmierzona bardzo

dokładnie przez urzędników Towarzystwa i sportowiec otrzymuje odpowiednie zaświadczenie.

Jak popularne są te próby szybkości wśród sportowców amerykańskich, świadczy o tym fakt, że mimo pewnych trudności komunikacyjnych i położenia toru na pustkowiu — na każdy dzień prób przyjeżdża ponad dziesięć tysięcy widzów, obserwujących z zapalem setki samochodów zawodników. Oczywiście najszybsze wozy otrzymały nagrody, fundowane przez Towarzystwo Prób.

Gdybyście spojrzeli na setki samochodów, zgłoszonych do próby szybkości, to, poza kilkudziesięcioma o niezwyklej linii, ujrzeliście najnormalniejsze standardowe z pozoru wozy. Jednak, gdybyście zobaczyli taki „standardowy” samochód w biegu, zdumielibyście się na pewno.

*

Wystarczy podnieść maskę takiego przerobionego samochodu a ujrzy się wspaniale chromowany silnik o kilku gaźnikach, niosący na sobie markę Ford, Chevrolet, Chrysler, czy inną popularną markę, lecz zupełnie nie podobny do silnika normalnego. To jest właśnie dzieło amatora-konstruktorów.

Jaki jest cel przebudowywania silników na większą moc? Takich przebudowanych silników używa amerykańska milicja drogowa w swoich samochodach, by otrzymać przewagę szybkości nad każdym normalnym samochodem. Takie silniki stosują właściciele przyczepek campingowych, by uzyskać normalną szybkość wraz z przyczepkami. Takie wreszcie silniki stosowane są celem zmniejszenia zużycia paliwa przy szybkości normalnej, czyli, jak to mówią — celem „wyciągnięcia” więcej mil z galona paliwa.

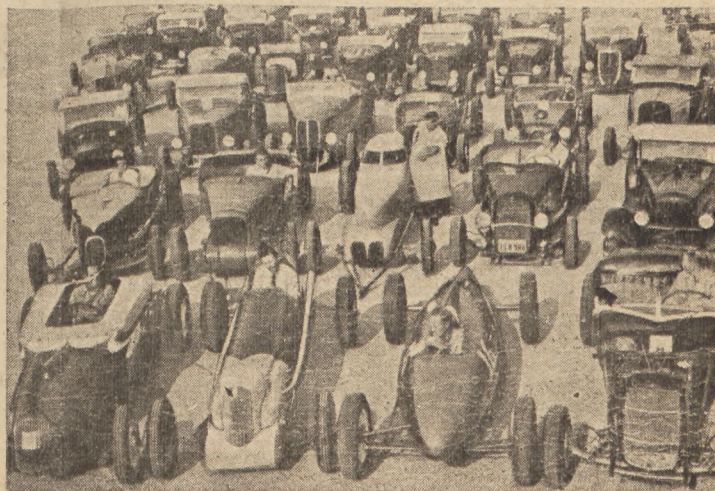
*

Ciekawe, że w pierwszym dniu prób na torze S.C.T.A., które odbyły się w roku 1930 — osiągnięta szybkość maksymalna przebudowanych samochodów wynosiła zaledwie 112 km/godz. Obecnie szybkość ta przekracza 215 km/godz. Postęp ten dobitnie wskazuje, że konstruktorzy-amatorzy też coś potrafią, a ich praca nie idzie na marne.

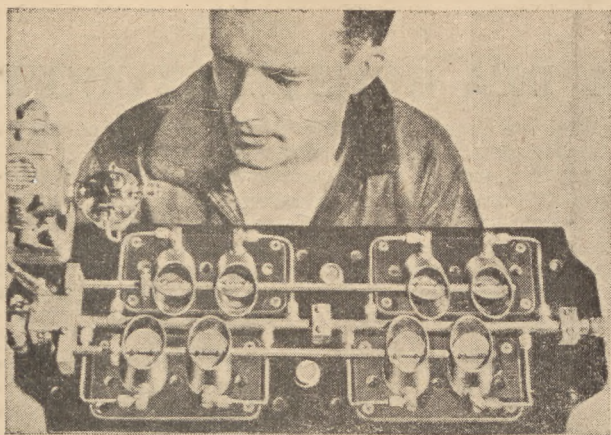
Amatorzy majstrują z zapalem i poświęcają tysiące godzin na przebudowę zwykłych silników. Ostatnio odbyła się wystawa przebudowanych samochodów. Wbrew zapewnieniom pesymistów, ponad 50 tysięcy zwiedzających entuzjastycznie się ulepszeniami, a wytwórnice musiały również zwrócić baczną uwagę na pewne szczegóły, zaprojektowane przez amatorów.

Jak wygląda taki przebudowany silnik? Oczywiście, wygląda on imponująco. Cały chromowany, polerowany — błyszczy się wspaniale. Zainteresujmy się jednak wnętrzem.

Zwykle dodanie drugiego gaźnika i zmiana rury ssącej — powiększa już moc silnika o 10%. Dodanie gaźnika i zmiana głowicy cylindrów na obniżoną, celem powiększenia stopnia sprężania na 8:1 — przyspa-



Samochody, zbudowane i przerobione przez amatorów, oczekujące na próby szybkości. Proszę zauważyć, że wśród mnóstwa tych samochodów nie ma dwóch identycznych, pomimo, że wszystkie zbudowane są prze-
ważnie z części Ford i Chevrolet.



Zamiast rur ssących i gaźnika, Ford V8 otrzyma urządzenie do wtrysku paliwa wprost pod zawory ssące. Wielkość wtrysku regulowana jest stosownie do otwarcia przepustnicy, znajdujących się w krótkich rurkach ssących każdego cylindra.

za 20% mocy, lub pozwala „wyciągnąć” o 3—4 mile więcej z galona paliwa.

Niezbędne jest poprawienie zapalania mieszanki by otrzymać iskrę o długości ponad 1/2 cala i znacznie gorętszą. Stosuje się dwie cewki zapłonowe, dwa kondensatory, iskrowniki Vertex zamiast przyrządów zapłonowych bateryjnych, lub zwiększa się siłę sprężyn w przerywaczach. Zapalenie musi dawać bardzo gorącą iskrę przy stopniu sprężania 15:1 i przy 8000 obrotach na minutę.

Amatorzy stosują nowe pomysły, czasami wręcz przeciwne sobie. Tak więc jeden utrzymuje silnik w bardzo wysokiej temperaturze, inny właśnie chłodzi go, by zassać więcej mieszanki do cylindrów. Jeden stosuje mieszankę benzolową, inny pędzi silnik na alkoholu. Jeden podgrzewa rurę ssącą, inny specjalnie ją chłodzi. Jeszcze inny stosuje wtrysk pewnej ilości wody do cylindrów podczas pracy i uważa, że podnosi to moc silnika.

Jedno jest pewne: silniki przebudowane osiągają moce poważnie przewyższające moc nominalną. Zwyżka 70% jest zjawiskiem normalnym, a w pewnych przypadkach dochodzi się do 100% powiększenia mocy w stosunku do zwykłego silnika fabrycznego.

* * *

Prace amatorów spowodowały, że co najmniej dwanaście małych wytwórni zaczęło produkować seryjnie dodatki do silników, celem zwiększenia ich mocy. Specjalne rury ssące, specjalne gaźniki, wyższe tłoki, specjalne wały rozrządowe — wszystko to można otrzymać gotowe za cenę 200 do 500 dolarów.

Ale i to nie zadowala amatorów. Każdy z nich musi sam wypróbować swe pomysły i nie szczędzi kosztów oraz wysiłków by jego pojazd był oryginalniejszy i szybszy.

**

Jak powstaje taki specjalny samochód?

Amator kupuje stare podwozie Forda i trochę części różnych standardowych samochodów rynkowych. Poczyna teraz dopasowywać wszystko do siebie, przeobraża, poprawiać i składać. Pracuje miesiącami, czasem latami. Wkłada w pracę czas pięciu tysięcy godzin.

Wreszcie samochód gotów. Następuje próba. I tu często następuje zawód na całej linii. Oto silnik, który podwoił ilość obrotów na minutę, rozlatuje się w kawałki przy pierwszym obciążeniu...

Nie zraża to amatora. Kupuje nowy silnik i znów go przerabia. Wreszcie dochodzi do końca i zbiera owoce swej pracy w postaci urzędowego zaświadczenia Towarzystwa Prób Szybkości w Kalifornii, że przebudowany pojazd osiąga zmierzone 130 mil na godzinę.

* * *

Jakie zmiany konieczne są by zwiększyć moc silnika? Pierwszą czynnością amatora jest rozwiercenie cy-

lindrów tego Forda, czy Mercurego, do średnicy 3 i pół cala. Dobiera się specjalne lekkie tłoki, zaopatrzone w pierścienie tłokowe o dużym nacisku.

Następnie należy powiększyć skok, a to przez mimośrodowe przeszlifowanie czopów korbowodowych o 1/8 cala. Korbowody zostają ulżone przez wywiercenie serii otworów, a zespół korbowy wraz z tłokami musi być wyważony z dokładnością do 3 gramów.

Teraz kolej na wał rozrządowy, który otrzymuje nowe garby o bardzo stromych krzywkach, co wymaga zastosowania bardzo silnych sprężyn zaworowych. Oczywiście dobrze robi przebudowanie zaworów na górne ze zmianą głowic, przyczem często stosuje się dwa zawory ssące i jeden wydechowy.

Nowe głowice muszą podnieść stopień sprężania do 9:1, co oczywiście będzie wymagało użycia specjalnego paliwa.

Kanały ssące i gniazda zaworowe zostają rozwiercone i starannie spolerowane. Również ulega zmianie kształt komory wybuchowej w głowicy.

Gaźnik pojedynczy zostaje zastąpiony dwoma, trzema lub czterema gaźnikami i innymi rurami ssącymi. Czasem nawet zostaje zastosowany wtrysk paliwa bezpośrednio na zawór ssący z dodaniem przepustnicy powietrza tuż przy zaworze ssącym każdego cylindra oddzielnie. Takie urządzenie pozwoliło zwyktemu Fordowi rozwinąć 218 km/godz.

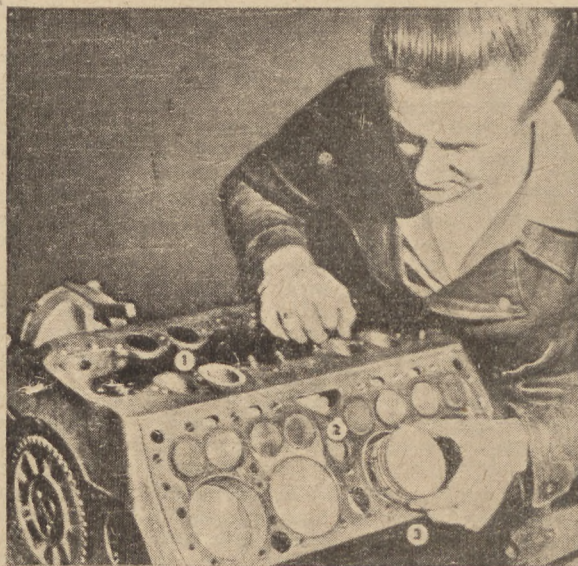
Ostatnio weszło w modę przerabianie silnika popularnego Willysa — Jeepa. Daje się głowicę aluminiową z górnymi zaworami i silnik od razu osiąga moc 80 koni przy 4000 obrotów na minutę. Cała przebudowa trwa zaledwie 4 godziny.

Niektórzy mechanicy dodają sprężarki, chociaż na ogół sprężarki nie mają wielkiego powodzenia, przeważnie z powodu znacznych wymiarów.

Pewien amator zastosował w swym Fordzie V8 palenie cylindrów parami, co oczywiście wymagało zmiany wału korbowego.

Jak widać, amatorzy próbują najbardziej nieprawdopodobnych kombinacji, byle tylko uzyskać jak największą moc. By zapewnić lepsze przyspieszenie, normalne koła zamachowe zostają zmienione na koła aluminiowe.

Moc silników, przebudowanych w ten sposób wzra-



Silnik Ford V8 w przebudowie przez amatora: 1) — otwory ssące zostają rozwiercone, według białego pierścienia, w docznego na rysunku; 2 — blok cylindrowy zostanie koło zaworów nieco wyżłobiony, jak zamalowana biała powierzchnia; 3 — tłoki normalne zostaną zastąpione większymi, wpasowanymi w rozwiercone cylindry.

sta bardzo poważnie i ze 100 koni normalnych docho-
dzi do 165, a nawet do 185 koni.

Oczywiście, taki wzrost mocy nie pozostaje bez skutków na wytrzymałość podwozia. Z reguły nie wytrzymują półoski i napędowe koła zębate. Amatorzy i na to znaleźli radę: po prostu stosują części samochodów półciężarowych. Doszli oni również do wniosku, że normalne wyrównywacze (dyferencjały) nie spełniają swego zadania i grożą poślizgiem kół na zakrętach. To też wyrównywacze satelitowe zamieniają na wałkowate, blokujące się samoczynnie przy poślizgu kół.

Również i inne części podwozia uległy zmianie. Szczególnie zostało zmienione resorowanie, z miękkiego — na bardzo sztywne i zaopatrzone w bardzo mocne i twarde amortyzatory. Sztywność resorowania została posunięta tak daleko, że niektóre samochody przeznaczone do prób szybkości, nie posiadają w ogóle resorów, lub zachowały jedynie resory w stanie szczałkowym.



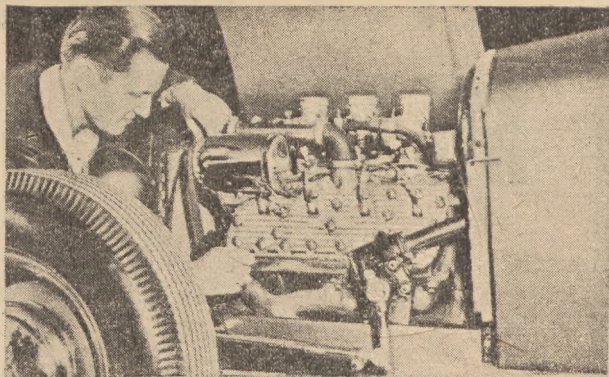
Hamulce tarczowe, wbudowane przez amatora do przerobionego samochodu wyścigowego. Hamulce te nie są jeszcze znane w Polsce.

Przebudowane silniki czasami grzeją się nadmiernie. By zabezpieczyć wodę w chłodnicy od wrzenia, stosuje się wytrysk wody z oddzielnego zbiorniczka na chłodnicę — silne parowanie tej wody ochładza chłodnicę.

Jak widzicie, pomysłowość amatorów — konstruktorów jest wszechstronna. Wiele ich pomysłów zostaje zastosowane na stałe w nowych wozach. Tak więc przyczyniają się oni pozytywnie do podniesienia jakości samochodów.

Jednym z ciekawszych samochodów przebudowanych był samochód Billy Wooda, oparty na podwoziu Forda, lecz z silnikiem z tyłu. Stukonny silnik Mercurego został przerobiony na moc 170 koni, odwrócony cylindrami do dołu. Nadwozie wykonane zostało ze zbiornika lotniczego, umieszczanego na końcach skrzydeł myśliwców odrzutowych. Niecodzienny ten samochód osiągnął najwyższą szybkość 223 km godz.

Są w Stanach Zjednoczonych specjaliści, jak np. znany Lou Moore, którzy budują ręcznie samochody wyścigowe. Ostatnio takie właśnie samochody zajęły dwa pierwsze miejsca w dorocznym wyścigu na torze



Stary silnik Forda z 1932 roku został przebudowany przez amatora i daje moc 155 koni.

Indianapolis. Były to dwa samochody zbudowane przez Lou Moore'a, na zamówienie pewnej wytwórni świec zapłonowych. Miały one silniki czterocylindrowe o litrażu 4,5 litra i stopniu sprężania 12:1. Samochody były niezwykle lekkie. Ciekawe, że miały one napęd na przednie koła.

Lou Moore zbudował trzy egzemplarze samochodów. Jeden z nich użyty był do prób, a dwa zdobyły dwa pierwsze miejsca na wyścigu. Należy podkreślić, że wyścig Indianapolis odbywa się na odległość 500 mil, to jest około 800 kilometrów, co powoduje, że większość samochodów nie dojeżdża do końca i wycofuje się bądź z powodu wypadków, bądź przez uszkodzenia mechanizmów.

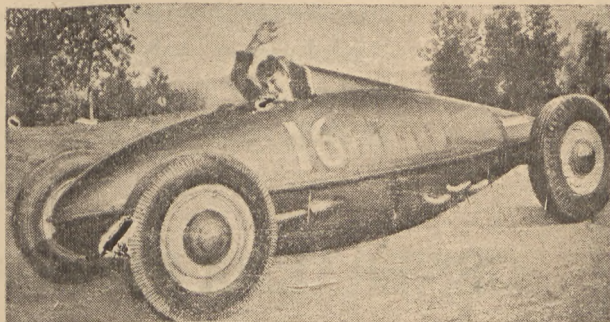
* * *

Przy niniejszej mojej korespondencji przesyłam kilka fotografii, dotyczących przebudowywania zwykłych samochodów na samochody szybkie. W następnej korespondencji opowiem polskim czytelnikom o budowaniu w Stanach Zjednoczonych samochodów wyścigowych. Myślę, że wiadomości te zachęcą was, którzy posiadacie wrodzoną słowiańską cechę improwizacji, do zajęcia się w Polsce przerabianiem samochodów na wozy szybkościowe, na których moglibyście startować w tak popularnych u was wyścigach ulicznych, o których już słyszałem. Gdyby kto z was chciał się tym zająć, to proszę napisać do mnie poprzez redakcję „Motoryzacji“, a ja postaram się dać wam dokładniejsze wskazówki.

Przy okazji przesyłam wszystkim Czytelnikom serdeczne życzenia wygrania wyścigu pracy w odbudowie waszej Ojczyzny, którą znam dobrze i podziwiam. Przy zbliżających się świątach śię również „Merry Christmas and happy New Year 1949“. Oby rok przyszedł przyniósł tak wam, jak i całemu światu pokój i szczęście.

S. M. Wellington.

Chicago, w grudniu 1948.



Samochód do prób szybkości, zbudowany przez Wooda, z części Forda i ze zbiornika paliwa samolotu odrzutowego. Odwrócony silnik Mercury znajduje się z tyłu samochodu i napędza oś tylną.

CZECHOSŁOWACKIE ZAKŁADY METALOWE i MASZYNOWE

PRZEDSIĘBIORSTWO NARODOWE
PRAHA (CZECHOSŁOWACJA)

Dostarczają znane w całym świecie ze swej wysokiej
jakości technicznej, solidnej budowy i wytrzymałości

SAMOCCHODY

O S O B O W E

I CIĘŻAROWE:

Skoda, Tatra, Praga, Aero

MOTOCYKLE:

Manet, Jawa, Ogar

TRAKTORY:

Zetor, Skoda

Czechosłowackie samochody, motocykle i traktory są rozpowszechnione niemal we wszystkich częściach świata i zdobywają sobie popularność i uznanie sportowców, fachowców i użytkowników dzięki nowoczesnej konstrukcji, dobroci materiałów, doskonałemu wykonaniu i łatwej obsłudze.

GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ
Warszawa 33 (Saska Kępa) ul. Czeska Nr 1

OGŁOSZENIA DROBNE

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez starostwo Grodzkie w Warszawie, kategorii II Nr 11004, na nazwisko Czesław Oleszczuk, zamieszkałego w Warszawie, ul. Osowska nr 47 m. 5.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Gdańsku, kategorii II, Nr 3461, na nazwisko Władysław Formela, zamieszkałego w Kartuzach, ul. Armii Czerwonej nr 31.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Poznaniu, kategorii zawodowej, na nazwisko Stanisław Kajdan, zamieszkałego w Poznaniu, ul. Czechosłowacka-Barak Nr 8 m. 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Poznaniu, kategorii amatorskiej 1695, na nazwisko Feliks Boks, zamieszkałego w Koziopole, pow. Oborniki Wlp.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki we Wrocławiu, na nazwisko Marian Szponik, zamieszkałego we Wrocławiu, ul. Wł. Łokietka nr 4.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Kielcach, kategorii amatorskiej nr 861, na nazwisko Marian Jopkiewicz, zamieszkałego w Radomiu, ul. Czachowskiego Nr 10 m. 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo Grodzkie Warszawa - Praga, kategorii zawodowej Nr 8126, na nazwisko Józef Dzierzgowski, zamieszkałego w Rembertowie, ul. Paderewskiego Nr 24.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Łodzi, kategorii III, Nr 10813, na nazwisko Stanisław Horodejczuk, zamieszkałego w Łodzi, ul. Magistracka Nr 13.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Katowicach, kategorii III, Nr 14327, na nazwisko Jerzy Matek, zamieszkałego w Grodziec, pow. Będzin, ul. Okrzei Nr 18.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojewódzki w Bydgoszczy, kategorii amatorskiej Nr 7066, na nazwisko Bogusław Tabor, zamieszkałego w Szczecinie, ul. Żwirki i Wigury Nr 17 — 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Krakowie, kategorii amatorskiej Nr 11186, na nazwisko Stanisław Piskorz, zamieszkałego w Katowicach, ul. Sądowa Nr 4 m. 12.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Wilnie, kategorii III, Nr 1255, na nazwisko Edmund Zmitrowicz, zamieszkałego w Gdańsku-Oliwa, ul. Ceynowy Nr 5.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Łodzi, kategorii zawodowej Nr 3108, na nazwisko Władysław Drygas, zamieszkałego w Przybkowie, gm. Krotoszyce, pow. Legnica Nr 6/8.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Poznaniu, kategorii I Nr 688, na nazwisko Hieronim Stefański, zamieszkałego w Szczecinie, ul. Parkowa Nr 63.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Szczecinie, kategorii II Nr 6900, na nazwisko Mieczysław Lutyński, zamieszkałego w Koszalinie, ul. Niepodległości 2-a.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Białymstoku, kategorii zawodowej Nr 2464, na nazwisko Władysław Lesioł, zamieszkałego w Wałbrzychu, ul. Orzeszkowej Nr 5.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydział Ruchu Kołowego w Warszawie, kategorii III, Nr W-5748, na nazwisko Tadeusz Gładysz, zamieszkałego w Warszawie, ul. Białołocka Nr 37.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Pruszkowie, Nr 1248, na nazwisko Antoni Wolski, zamieszkałego w Ciechanowie, ul. Warszawska Nr 56.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Wrocławiu kategorii zawodowej Nr 16414, na nazwisko Michał Gajewski, zamieszkałego w Legnicy, ul. Rosswelta Nr 20.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Łodzi, kategorii zawodowej Nr 106, na nazwisko Jan Strzałkowski, zamieszkałego w Łodzi, ul. 11-go Listopada Nr 121.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo Warszawa-Praga, kategorii III Nr 6697, na nazwisko Mieczysław Zdanowski, zamieszkałego w Warszawie, ul. Kawęczyńska nr 67 m. 34.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Motoryzacji w Warszawie, kategorii III, Nr W-02378, na nazwisko Tadeusza Subdy, zamieszkałego w Warszawie, ulica Szczygła Nr 1-a m. 9.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, kategorii zawodowej Nr 5637, na nazwisko Jan Stasiuk, zamieszkałego w Ziębiec, pow. Ząbkowice, ul. Nadrzeczna Nr 2.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Krakowie, kategorii zawodowej Nr 22017, na nazwisko Władysław Dymura, zamieszkałego w Pszennie 23, pow. Świdnica.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazwisko Józef Sikora, zamieszkałego w Krakowie, ul. Skawińska Nr 22.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazwisko Józef Ganobis, zamieszkałego w Mysłowicach, ul. Szkolna Nr 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Gdańsku, kategorii II Nr 04804, na nazwisko Tadeusz Obarski, zamieszkałego we Wrzeszczu, ul. Konrada Walenroda Nr 10 m. 16.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Okręgowy Urząd Samochodowy w Poznaniu Nr 23612, na nazwisko Józef Jackowski, zamieszkałego Kamionki, gmina Kórnik, pow. Śrem.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez Wojewódzką Radę Narodową w Lublinie, kategorii zawodowej Nr 751, na nazwisko Włodzimierz Obajski, zamieszkałego w Warszawie, ul. Lwowska 3 m. 10.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i wydane przez PUS w Warszawie, kategorii II Nr W-6467, na nazwisko Jan Skutela, zamieszkałego w Warszawie, ul. Konopacka 21 m. 9.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i wydane przez urząd wojewódzki w Warszawie kategorii amatorskiej Nr W-02275, na nazwisko Tadeusz Świerkocki, zamieszkałego w Warszawie, Plac Narutowicza Nr 5.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazwisko Eryk Pionka, zamieszkałego w Katowicach, ul. Stawężna Nr 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazwisko Paweł Kajza, zamieszkałego w Cieszynie, ul. Stawowa Nr 106.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo Grodzkie Warszawsko-Praskie, kategorii I, Nr 1111, na nazwisko Stanisław Ostaszewski, zamieszkałego w Gdańsku-Wrzeszcz, ul. Wronia Nr 16 m. 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki Gdynia-Gdańsk kategorii III, na nazwisko Edmund Regosz, zamieszkałego w Gdynia-Orłowo, ul. Stryjska Nr 7.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojewódzki w Warszawie, kategorii II, Nr W-00998, na nazwisko Jan Zygmunt Radecki, zamieszkałego w Warszawie, ul. Bukowińska Nr 28 m. 26.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez WRK, kategorii zawodowej Nr W-06507, na nazwisko Jerzy Zabkin, zamieszkałego w Warszawie, ul. Bielańska Nr 5 m. 11.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojewódzki w Gdańsku, kategorii II, Nr 3914, na nazwisko Aleksander Otrócki, zam. Gdańsk-Orumie, ul. Żuławska Nr 11 m. 5.



PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

DYREKCJA:

Warszawa, Grójecka Nr. 42a. Tel. 8.68.61,-2,-3,-4,-5

KONTA BANKOWE:

**P. K. O. I Nr. 1010. - Bank Gospodarstwa Krajowego 20a/392
Narodowy Bank Polski**

wykonuje:

stałą komunikację pasażerską na liniach autobusowych w myśl Urzędowego Rozkładu Jazdy.
Przewozy towarów na liniach towarowych PKS., obsługiwanych przez ekspedycje towarowe.
Wynajem samochodów ciężarowych dla transportów międzymiastowych, lokalnych oraz na cele akcji masowych państwowych i publicznych, według zamówień przyjmowanych w Stacjach PKS:

w Białymstoku
w Bielsku
w Bydgoszczy
w Ciechanowie
w Gdańsku
w Gliwicach
w Inowrocławiu
w Jeleniej Górze
w Katowicach
w Kielcach

w Krakowie
w Koszalinie
w Legnicy
w Lublinie
w Łodzi
w Olsztynie
w Opolu
w Ostrowiu Wlkp.
w Poznaniu
w Płocku

w Rzeszowie
w Radomiu
w Słupsku
w Szczecinie
w Tarnowie
w Turku
w Warszawie
we Wrocławiu
w Zawierciu
w Zielonej Górze