



Motoryzacja



OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. na nazw. Czesław Arcewicz, zam. w majątku Lipówka, pow. Braniewo, woj. Olsztyńskim.
2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Miloto, zam. w Braniewo, ul. Twardowa Nr 23.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Biela, zam. w Bielsku.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Okręg. Urząd Samoch. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 3901, na nazw. Oswald Lubina, zam. w Katowicach.
5. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 11416, na nazw. Jerzy Podzorski, zam. w Ustroniu, pow. Cieszyn, ul. Czarny Bar, Nr 2.
6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Jan Dybiel, zam. w Ornowicach, pow. Braniewo, woj. Olsztyńskie, ul. Kościuszki Nr 21.
7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Wacław Jach, zam. w Krakowie, ul. Zamojskiego Nr 69.
8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W-1739 na nazw. Stefan Ternożek, zam. w Warszawie, ul. Gbalskiego Nr 4.
9. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. zawodowe, Nr 1315, na nazw. Jan Majewski, zam. w Wyszogrodzie, ul. Rembowska Nr 30.
10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III, na nazw. Roman Połocki, zam. w Warszawie, ul. Brodzińskiego Nr 10.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, Nr W-03577, na nazw. Edward Więckowski, zam. w Warszawie, ul. Zawrat Nr 8.
12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Stanisław Kubicki, zam. w Ornece, pow. Braniewo, woj. Olsztyńskie.
13. **UNIEWAŻNIAM** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 745, na nazw. Antoni Dębski, zam. w Wałbrzychu, ul. Sienkiewicza Nr 5.
14. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. I, Nr 25151, na nazw. Władysław Sieradzki, zam. w Szczecinie, ul. Baden - Powella Nr 249.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe, Nr 217, na nazw. Antoni Petkiewicz, zam. w Warszawie, ul. Targowa Nr 84 m. 5.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 32860, na nazw. Zygmunt Biela, zam. w Gnieźnie, ul. 3-go Maja Nr 41 m. 1.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Antoni Wanega, zam. w Kątach, ul. Kościuszki Nr 151.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. amatorskie, na nazw. Puczyński Tadeusz, zam. Warszawa - Wygoda, ul. Fortowa Nr 24.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 15605, na nazw. Stanisław Pankiewicz, zam. w Gliwicach, ul. Toszecka Nr 178.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Ostrowiu Wlkp. kat. IIIa, Nr 0013, na nazw. Feliks Błaszak, zam. w Ostrowiu Wykp., ul. Olszowa Nr 6 m. 2.
21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorskie, Nr 9931, na nazw. Zenon Szewa, zam. w Mąkowsku, pow. Bydgoski.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. zawodowe, Nr 12602, na nazw. Karol Sklory, zam. w Katowicach - Bogucicach, ul. Katowicka Nr 31a.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie, Nr 19673, na nazw. Jan Stanek, zam. w Krakowie, ul. Łączna Nr 4 m. 7.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okr. Urząd Samochodowy Lublinie, na nazw. Marian Szymala, zam. w Warszawie, ul. Inżynierska Nr 10.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Edmund Olejownik, zam. w Boruku-Bytomskim, ul. Stalina Nr 67.
26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo Grodzkie Warszawsko - Praskie, kat. I, Nr 5455, na nazw. Kazimierz Kamiński, zam. w Warszawie, ul. Słyki Nr 9 m. 1.
27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, na nazw. Tadeusz Górniak, zam. w Radomiu, ul. Żeromskiego Nr 58.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. zawodowe, Nr 5273, na nazw. Eugeniusz Parcianko, zam. w Szczecinie, ul. Deszczowa Nr 2 m. 2.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Feliks Kulesza, zam. w Szczecinie, ul. Śląska Nr 23.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Antoni Golis, zam. w Sosnowcu, ul. 1-go Maja Nr 22.
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Samoch. w Poznaniu, Nr 24768, na nazw. Jerzy Guszczyński, zam. w Rogoźnie Wilko., ul. Poznańska Nr 6.
32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. II, Nr 004149, na nazw. Zygmunt Walkiewicz, zam. w Bydgoszczy, ul. Kujawska Nr 80.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręg. Urząd Samoch. w Białymstoku, kat. amatorskie, Nr 3823, na nazw. Zygmunt Bubińko, zam. we wsi Sarki, gm. Nowa Wieś, pow. Elk. woj. Białostockie.
34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Stanisław Stakon, zam. w Szoplicach, ul. 1-go Maja Nr 36 m. 10.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. II, Nr 1188, na nazw. Stanisław Podnieszkiński, zam. w Słupsku.
36. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 75069182 na nazw. Bolesław Piecuch, zam. w Katowicach - Ligocie, ul. Zagroda Nr 3.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., Nr 1965, na nazw. Stanisław Komirz, zam. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego Nr 87.
38. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. I, Nr 6484, na nazw. Franciszek Sawicki, zam. w Szczecinie, ul. Zielonogórska Nr 13.
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Kazimierz Mischke, zam. w Poznaniu, ul. Wierzbieniec Nr 51 m. 10.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 5369, na nazw. Józef Klimczyk, zam. we Wrocławiu, ul. Kościuszki Nr 144 m. 8.
41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Jan Radzisz, zam. w Braniewie, ul. Sportowa Nr 2.
42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe, Nr 1268, na nazw. Edward Kałaszczyk, zam. w Warszawie, ul. Koszykowa Nr 44 m. 9.

Motoryzacja

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

W Y D A W C A: SPÓŁDZIELNIA „AUTOR“

R E D A G U J E: KOMITET

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 8-83-89. Konto czekowe P.K.O. —
„Motoryzacja — czasopismo, Warszawa“ Nr I-1955.

Czasopismo „Motoryzacja“ można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportow-
ców R. P., Oddziałów Automobilklubu Polski, Okręgowych Związków Motocyklowych i Klubów Motocyklo-
wych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 270 zł, za pół roku 540 zł, za rok 1080 zł.

Rek IV

MAJ 1949

Nr 5

T R E Ś Ć 5-go Z E S Z Y T U

	str.		str.
JEDNOŚCIĄ SILNI — Cz. Oryński . . .	130	DOWODY WŁASNOŚCI SAMOCHODÓW PONIEMIECKICH — E.	143
UWIERZMY WE WŁASNE SIŁY — A. K. . . .	131	Z KRAJU	144
6-LETNI PLAN MOTORYZACYNY — inż. J. Śmigieński	133	PODSTAWY OCENY STOPNIA ZUŻY- CIA SILNIKÓW SPALINOWYCH — J. Kuczyński	147
NASZ KONKURS	135	„CO WYRABIA SIĘ W KARDANIE“? — P. Zaborowski	154
O DOKSZTAŁCANIE KIEROWCÓW — Ryszard	136	PODRĘCZNIK, KTÓRY ZROZUMIE KAŻDY	155
O WYCHOWANIE KIEROWCY I PRZE- CHODNIA — Zb. Chojnacki	137	OSIĄGNIĘCIA SAMOCHODOWE WE FRANCJI — A. W.	156
POPULARYZACJA MOTORYZACJI — Kaz. Rósé	138	ZE ŚWIATA	157
BRAK „POMYŚLUNKU“ CZY NIED- BALSTWO? (2) — W. Rychter	140	MAKSYMALNA SZYBKOŚĆ MOTOCY- KLA — K. Brun	159
AKCJA „O“ W MOTOZBYCIE — Ad. K. . . .	141		
JAK PRZERABIAĆ SAMOCHODY? — S. M. Wellington	142		

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

Ceny ogłoszeń: cała stronica . . . 30.000 zł $\frac{1}{4}$ stronicy . . . 8.000 zł
 $\frac{1}{2}$ stronicy . . . 15.000 zł $\frac{1}{8}$ stronicy . . . 4.000 zł

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

B-72099

JEDNOŚCIĄ SILNI

W r. 1949 polska klasa robotnicza obchodzi w dn. 1 Maja po raz pierwszy swe czerwone, robotnicze święto już w szeregach Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Triumf idei robotniczej, który dokonał się w dniu 15 grudnia 1948 r. na I Kongresie P.Z.P.R. zlikwidował nazawsze długotrwałe, przeszło pół wieku istniejące, rozbitcie klasy robotniczej.

Idea jedności narastała od szeregu lat i proces ten przygotowany został przez bezkompromisową postawę polskich komunistów przed wojną, którzy uparcie i konsekwentnie walczyli przeciwko burżuazji, faszystom, przeciwko obcym wpływom i reformizmowi. W walce rosły i hartowały się kadry partyjne, które rozumiały, żyły i dążyły do zjednoczenia.

Zjednoczenie otworzyło przed polską klasą robotniczą perspektywy dalszych realnych zwycięstw i szybkiej realizacji planów i zadań, stojących przed narodem po przez wypracowanie wspólnego programu i wspólnej drogi na podstawie ideologii marksistowsko-leninowskiej, w oparciu o doświadczenia Związku Radzieckiego, jako kraju, który zrealizował socjalizm.

Gdy w dniu 1 Maja zaczerwienia się mury domów wszystkich miast w Polsce, gdy las sztandarów popłynie nad głowami krocących w pochodzie, nie będzie już różnic pomiędzy towarzyszami spod sztandaru PPR i PPS. Ramię przy ramieniu, towarzysze PZPR-owcy, budowniczy państwa socjalistycznego, wezmą udział w święceniu Dnia Klasy Robotniczej, tak jak razem biorą na siebie odpowiedzialność za wykonanie planów produkcyjnych i usług swych warsztatów.

Bo Święto Majowe roku 1949 różni się od wszystkich 1-majowych uroczystości lat ubiegłych. Widząc, że w jedności klasy robotniczej leży jej siła i potęga, polski robotnik, chłop i inteligent pracujący w dążeniach swych, aby wykonać swą pracę jak najlepiej, jak najoszczędniej i jak najszybciej, podejmują, jak Polska długa i szeroka, zobowiązania 1-Majowe. Akcja ta, zapoczątkowana w związku z Kongresem Zjednoczeniowym, gdzie każdy świadomy swych zadań robotnik pragnął dać wyraz swej radości, biorąc udział w Czynie Kongresowym, akcja ta jest prowadzona obecnie w związku ze Świętem Klasy Robotniczej. Ze wszystkich stron kraju napływają meldunki o przyjętych zobowiązaniach 1-Majowych. Wśród tych dziesiątek tysięcy hutników, górników, metalowców, włóknarzy i innych, nie brak grup członków naszego Związku, którzy nie dadzą się zdystansować i w tej akcji, tak, jak zawsze kroczą w pierwszej czołówce w innych akcjach podjętych przez polską klasę robotniczą.

Od szeregu tygodni napływają meldunki i oświadczenia o podjętych zobowiązaniach 1-Majowych robotników portowych, maryna-

rzy, pracowników Hartwiga i Spedytora, personelu fizycznego i umysłowego Państwowej Komunikacji Samochodowej.

„Dla dodania bodźca w realizacji współzawodnictwa pracy — czytamy w oświadczeniu tow. BARTOSZKA Floriana, kierowcy autobusowego stacji PKS w Inowrocławiu — oraz aby zdołać jak najszybciej rzesze kierowców do wzięcia udziału w ogólnej akcji oszczędnościowej, aby wreszcie samemu dać choć w małej części wkład w wielkie dzieło budowy socjalizmu w Polsce, zobowiązuję się w obecności kierownictwa stacji, egzekutywy Partyjnej oraz całej załogi przedłużyć żywotność prowadzonego przeze mnie autobusu przyst. „A“ Z.I.S. Nr rej. T-40344 o dalsze 20.000 km.

„Na autobusie tym przejechałem od remontu „GS“ do dnia 28.III.1949 r. 41.654 km. Pojazd ten został przewidziany w planie napraw do remontu „GM“ z dniem 1.IV.49 r. Jednak stan techniczny silnika jak i podwozia po stwierdzeniu komisijnym daje mi możliwość z całą świadomością wziąć na siebie odpowiedzialność wykonania zadeklarowanego kilometrażu.

„Troską moją będzie w dalszym ciągu utrzymać pojazd w jak najlepszym stanie technicznym, a ambicją — dorównać stutysiącnikom na samochodach marki Z.I.S. w Związku Radzieckim“.

Takich oświadczeń napływa z każdym dniem więcej do Związku. Świadczy to o głębokim zrozumieniu zadań i obowiązków, stojących przed polską klasą robotniczą w dobie przebudowy gospodarczej, w drodze do socjalizmu.

W procesie tym zasadniczą rolę odegrał fakt zjednoczenia klasy robotniczej, która zwarta, przodująca dziś całemu narodowi, stała się granitowym fundamentem pod budowę ustroju, w którym nie będzie miejsca na jakikolwiek wyzysk człowieka przez człowieka.

Dlatego dziś, pięć miesięcy po zjednoczeniu, spontaniczne, z entuzjazmem podejmowane deklaracje wykonania tysięcy zobowiązań w ramach Czynu 1-Majowego, świadczą o ciągłej, nieprzemijającej radości klasy robotniczej z faktu zjednoczenia oraz są wynikiem ugruntowania jej siły i świadomości znaczenia jej roli w gospodarstwie Kraju.

Nie możemy zapomnieć, że jedność organiczna polskiej klasy robotniczej — to niemały przyczynek do wzmocnienia bezpieczeństwa i utrwalenia pokoju na całym świecie.

Nasza ojczyzna stanowi ważne ogniwo obozu antyimperialistycznego. Nasze osiągnięcia są zarazem zdobyczami całego obozu. Zdobyć ta jest tym większa, że i w innych krajach demokracji ludowej odbywa się ten sam proces konsolidacji politycznej klasy robotniczej. Nasze własne osiągnięcia wpływają na ugruntowanie się owego procesu, na okrzepnięcie naszych na-

turalnych sojuszników. Pochód jedności robotniczej, którego wyrazem będzie Kongres Pokoju w Paryżu, musi się odbić donośnym echem w zagrożonych utratą suwerenności krajach Europy Zachodniej, musi dodać nowego bōdźca braciom włoskim i francuskim, musi zasilić otuchą i wiarą w zwycięstwo nieugięte narody Grecji i Hiszpanii.

Światowy Kongres w Obronie Pokoju musi spełnić swoje ogromne zadanie. Musi ujawnić, wzniosłszy się ponad różnice narodowe i rasowe, ponad różnice przekonań politycznych — spójnię światowych sił demokratycznych w obronie pokoju przeciwko prowokatorom, usiłującym wywołać nową wojnę.

Delegaci polscy, którzy w liczbie 8 osób, reprezentujących wszystkie dziedziny naszego ży-

cia gospodarczego i kulturalnego, udali się na Światowy Kongres Pokoju do Paryża, zawieźli ze sobą jednomyślne pragnienie pokoju całego narodu polskiego. Pojechali silniejsi doświadczeniami, jakie dało klasie robotniczej zjednoczenie jej szeregow.

Święto Majowe, które obchodzimy w tym roku w zjednoczonych szeregach, będzie nas co roku mobilizować do zdwojenia naszych wysiłków nad zagospodarowaniem naszego Kraju, podniesieniem produkcji, tak aby Czyny 1-Majowe stały się jedną z form siły, która tkwi w zorganizowanej klasie robotniczej.

NIECH ŻYJE 1-SZY MAJA — ŚWIĘTO
MIĘDZYNARODOWEGO PROLETARIATU!

Czesław Oryński

UWIERZMY WE WŁASNE SIŁY

W trosce o przedterminowe wykonanie Trzyletniego Planu Gospodarczego, którego jednym z ważnych elementów jest oszczędność, padły z trybuny Krajowej Narady Oszczędnościowej, z ust najwyższych kierowników nawy gospodarczej — ministra H. Minca i wiceministra E. Szyra gorzkie słowa pod adresem części polskiej inteligencji technicznej, które niewątpliwie odnieść można do części inteligencji technicznej przemysłu motoryzacyjnego.

— Przypieć to jest powiedzieć — brzmiały słowa min. Minca — ale trzeba stwierdzić, że wśród naszych naukowców i techników bardzo często wiary w siły własnej nauki nie widzimy. Czyż nie jest bardzo częsty, jeśli nie nagminny wśród naukowców i techników polskich bałwochwalczy stosunek do nauki krajów kapitalistycznych? Czyż nie jest bardzo częste i nagminne chwalenie wszystkiego co w Ameryce, a ganienie pogardliwe wszystkiego co wyrosło w kraju socjalistycznym — w Związku Radzieckim i co rośnie w Polsce?

Te gorzkie słowa pod adresem części polskiej inteligencji technicznej są nie tylko gorzkie, ale niestety również i bardzo trafne, gdyż odzwierciadlają fakty. A faktów takich jest wiele.

Trzeba powiedzieć prosto i szczerze, że w wielu wypadkach stosunek polskiej inteligencji technicznej do wiedzy technicznej krajów anglosaskich jest bałwochwalczy, jest nieślusnie bałwochwalczy. Złożyło się na to wiele różnych przyczyn. Jedną z nich jest dobrze gruntowana propaganda w okresie międzywojennym, że wszelkie źródła myśli technicznej i środków technicznych niezbędnych do realizacji tej myśli leżą tylko i jedynie — jeśli idzie o skalę światową — w krajach anglosaskich, jeśli idzie o skalę europejską — w Niemczech.

Taka wieloletnia propaganda musiała zrobić swoje, tym bardziej, że w sposób bardzo troskli-

wy, precyzyjny i bezwzględny niszczone wszelkie wiadomości o zdobyczach technicznych ZSRR, o wielkim przełomie, o gigantycznej pracy i wspaniałych wynikach, jakie w okresie kilkunastu lat przedwojennych w Związku Radzieckim osiągnięto.

Cel tego działania był jasny — trzymanie w napięciu zainteresowania świata technicznego Europy Środkowej ośrodkami techniki anglosaskiej, w celu bliższego związania nie tylko myślowego ale również praktycznego — przemysłowo - handlowego z tymi ośrodkami, co dawało zarówno anglosasom, jak i Niemcom rozmaite korzyści w postaci chociażby przygotowanego terenu do odbioru produktów ich przemysłu.

Myśl technika zarówno naukowca, jak i praktyka musi w pierwszym rzędzie cechować obiektywizm. Ale aby podstawy obiektywizmu mogły być zachowane, nie wolno mówić „nie“ zanim czegoś nie poznamy dokładnie, zanim nie będziemy w stanie przyłożyć obiektywnej miarki porównań do różnych osiągnięć w jednym bądź gatunkowo podobnym temacie, który pragniemy gruntownie poznać i rzetelnie rozpracować.

Tymczasem w wielu wypadkach, zarówno wśród naukowców, jak i wśród praktyków, tego obiektywizmu doszukać się nie można. Można natomiast usłyszeć tylko jedno, krótkie: „nie!“

Poszukajmy przyczyn tego stanu rzeczy. O ludziach nastawionych „zasadniczo negatywnie“ nie ma co wspominać, gdyż żadne rozumowanie tutaj nie pomoże. W innych wypadkach duża, czasem nawet ogromną rolę odgrywa znajomość języka, w którym podawane są prace techniczne oraz rutyna. Rutyna — jak zdążyłem niejednokrotnie stwierdzić — odgry-

wa rolę ogromną. Ta swego rodzaju łatwizna myślowa skłaniająca naukowca do szukania drogi rozpracowywania tematu w sposób znany, utarty, a więc i najwygodniejszy, jest typowym lenistwem myślowym, brakiem dostatecznego zapasu aktywizmu myślowego. Rutynę można tolerować na krótkim odcinku czasu jako element ułatwiający i uszybczający pewne procesy. Na dłuższym etapie rutyna staje się szablonem, balastem ciągnącym w niebezpieczną głębię sztywności i zeskorporowania.

**

Polska inteligencja techniczna ma wszelkie powody i dane ku temu by wreszcie zerwać z łatwiznami i niepotrzebną rutyną. Nigdy jeszcze bowiem w historii gospodarczej Polski inteligencja techniczna nie miała przed sobą tak rozległych perspektyw rozwoju, tak szerokiej władzy nad rosnącym z dniem każdym, polskim parkiem maszynowym, jak w okresie obecnego uprzemysłowienia naszego kraju.

Minęły wreszcie smutne czasy starczego uwiązania sanacyjnej Polski przemysłowej, kiedy to pokażne ilości inżynierów i techników, odbitych o blagę industrializacji Polski przedwzrostowej, zmuszonych było w poważnym odsetku poszukiwać zajęcia w innych zawodach.

Polska Ludowa wcisnęła do ręki wszystkim inżynierom i technikom przedwojennym, jak również i młodej generacji, różdżkę czarodziejską, przy pomocy której cudowna kraina techniki rozpościera swą władzę nad coraz to nowymi i obszerniejszymi działami życia, z jednym celem — służenia bez reszty człowiekowi, który ją stworzył.

Dziś w Polsce Ludowej nie ma bezrobotnej inteligencji technicznej, a każdy inżynier, technik, ekonomista bądź planista ma nie tylko zapewnioną pracę, ale nadto otoczony jest specjalnie troskliwą opieką państwa.

Kształcąca się młodzież w lot zrozumiała gdzie leży jej przyszłość. Z tego zrozumienia powstaje pęd młodzieży do zawodów technicznych, do czynnego udziału w kierowaniu i władaniu potęgą maszyn. I młodzież techniczna wierzy we własne siły, wierzy w naukę krajów socjalistycznych, podchodzi do niej rzeczowo i życzliwie. Tylko tą drogą jest w stanie przekonać się jak wielkie osiągnięcia techniczne ma do zapisania ZSRR, tylko tą drogą wydobydzie z cienia nasze własne polskie umiejętności i doświadczenia techniczne.

Ale młodzież jest jeszcze niedoświadczona. Dlatego pomoc starszego pokolenia inteligencji technicznej i jej doświadczenie jest ważne i potrzebne.

Własna praca, własne doświadczenia i własne badania, przy życzliwej pomocy naszego wielkiego sąsiada, postawią znacznie głębsze i silniejsze fundamenty polskiej wiedzy i kultury technicznej, niż łatwizna brania wzorów z kra-

jów anglosaskich, wzorów często bynajmniej nie najnowszych i nie najlepszych.

**

Aby oszczędność stała się żelaznym prawem gospodarki narodowej, ażeby realizowana była codziennie i bezustannie musi istnieć ścisła współpraca wszystkich ludzi zatrudnionych przy procesach produkcyjnych. Kilka niedociągnięć lub przerw — a już zrywa się taśma procesu oszczędnościowego. Największe jednak zadania i najpoważniejsze obowiązki spadają w akcji oszczędnościowej na barki czołówki produkcyjnej — inteligencji technicznej i administracyjnej, na ekonomistów i planistów, a specjalnie na ludzi mających bezpośredni wpływ na przebieg samej wytwórczości. Na barkach tych ludzi leży wielki zaszczyt, ale i wielka odpowiedzialność — aby zwarta taśma procesów wytwórczych nie tylko nie doznała w żadnym miejscu najmniejszej przerwy, ale aby nadto z każdym miesiącem, tygodniem i dniem zwierzała się w procesie oszczędnościowym coraz to bardziej.

Polska inteligencja techniczna nie może pozostać tym zadaniom obojętna. Każdy dzień jest ważny, a każdy dzień pracy zaprawiony rzetelną, głęboką wiarą w polską naukę, w polskie siły wytwórcze i w polską tradycję naukową uwielokrotni rezultaty procesów produkcyjnych. Do osiągnięcia tego celu potrzeba tylko jednego — rzetelnej i głębokiej wiary we własne siły narodu.

A. K.

NOWE WYDAWNICTWA

HORYZONTY TECHNIKI

Wydawca — Naczelna Organizacja Techniczna

Nadesłano nam nr 2 czas. „Horyzonty Techniki“ — miesięcznika poświęconego popularyzacji techniki i wynalazczości. Zeszyt zawiera szereg prac podanych dostępne i przejrzyste, prac poruszających aktualne zagadnienia z dziedziny naszej gospodarki narodowej, pisanych językiem prostym, dostępnym dla przeciętnego „szarego“ człowieka nieobznajmionego z zawilżymi wzorami matematycznymi i obliczeniami, w których tak bardzo lubują się niektórzy publicyści gospodarczy, zwłaszcza rekrutujący się z grona... absolwentów uczelni technicznych ostatniego roku. Czytelnik bez głębszego wykształcenia technicznego wreszcie otrzymał wiadomości z dziedziny gospodarczej, które bez trudu może sobie przyswoić, nie posługując się logarytmami, względnie zespołem wzorów z dziedziny różniczek i całek.

Artykuły, jak np. „Walka o jakość węgla“ (inż. J. Borowski), „Wiropłaty“ (inż. Z. Brodzki), „Fale Ultra-krótkie“ (F. Czesnow), „Prąd stały i zmienny w Energetyce“ (inż. A. Bibiło) zaznajamiają czytelnika z tematem w sposób łatwy, prosty i wystarczający do wzbudzenia rzetelnego zainteresowania.

Uwagę zwraca znakomita, jak na nasze możliwości, szata graficzna — rysunki doskonałe, fotografie odbite czysto i widocznie. Całość na b. wysokim poziomie. Życzymy z naszej strony utrzymania osiągniętego poziomu i nieobniżania lotów, a polski świat techniczny będzie miał „Horyzontom“ wiele do zawdzięczenia.

(tg.).

Inż. JAN ŚMIGIELSKI

6-cio LETNI PLAN MOTORYZACYJNY (2)

Przechodzimy z kolei do 3-go punktu zadań, wyznaczonych przez Ministra Hilarego Minca do wykonania w 6-cio letnim planie w zakresie produkcji sprzętu motoryzacyjnego. Tym trzecim zadaniem jest uruchomienie produkcji samochodów osobowych i doprowadzenie jej rozmiarów do 10.000 szt. rocznie przy końcu 6-cio letniego planu. Jak wszyscy wiemy, chodzi tu o uruchomienie krajowej produkcji samochodu osobowego w oparciu o pomoc fabryki Fiata w Turynie zapewnioną nam umową licencyjną.

Potrzeby Polski w zakresie samochodów osobowych zamykają się w ramach 3-ch kategorii wozów, a mianowicie:

- samochodów reprezentacyjnych typu Chevrolet wzgl. Buick (najmniejsza ilość);
- samochodów średnio - litrażowych do codziennego użytku przede wszystkim instytucji i przedsiębiorstw państwowych oraz jednostek administracyjnych (największa ilość);
- samochodów mało - litrażowych, przeznaczonych głównie do indywidualnego użytku świata pracy.

Osobną rubrykę stanowią wozy osobowo-terenowe, które w ilości kilku tysięcy sztuk są nam niezbędne i którymi są u nas powszechnie znane Willys'y. Gospodarka rolna i leśna oraz jednostki administracji państwowej potrzebują takich właśnie wozów.

Produkowany w ilościach 10.000 sztuk rocznie Fiat stanie się w Polsce podstawowym typem samochodu osobowego. Żeby uczynić go przydatnym do jazdy na naszych drogach, w naszych warunkach klimatycznych i w naszych odmiennych od zachodu warunkach eksploatacyjnych, wypadnie niewątpliwie wzmocnić, a może i nieco zmodyfikować nie jeden szczegół konstrukcji włoskiej. Są to rzeczy zawsze możliwe do uskutecznienia, a w omawianym wypadku prawdopodobnie i konieczne, żeby wóz wytrzymał u nas 6 — 7 lat pracy i żeby jego naprawy nie pochłonięły tego, co oszczędzamy na paliwie, zadawalając się mniejszym litrażem silnika. Fabryka Fiat ma zresztą w tym kierun-

ku doświadczenie nabyte w Polsce w latach przedwojennych, w trakcie uruchamiania w P. Z. Inż. pełnej produkcji samochodów osobowych Fiat 508.

Z uwagi na wysokie koszty napraw samochodowych, a nawet drobnych zabiegów przy wozie cechujących gospodarkę powojenną nie tylko u nas ale w równiej mierze i w innych krajach europejskich, wozem najekonomicznym w eksploatacji nie zawsze będzie wóz zużywający małą ilość paliwa na jednostkę przebiegu (100 km.). Rozumiejąc koszty eksploatacji jako sumę wydatków na materiały pędne, przeglądy, naprawy itd. przeliczoną na jednostkę przebiegu, musimy stwierdzić, że wozem najekonomicznym będzie taki wóz, którego konstrukcja, materiał i solidność wykonania są gwarancją, że zredukowane zostaną do minimum jego przestoje w warsztatach naprawczych.

Wypełnienie przez przemysł motoryzacyjny zadania uruchomienia produkcji samochodów osobowych w rozmiarach 10.000 jednostek rocznie, pociąga za sobą konieczność wykonania i drugiego zadania: doprowadzenia produkcji do wysokiego poziomu jakości. Tu stajemy oko w oko z trudnym do opanowania u nas zagadnieniem właściwych materiałów wyjściowych dla przemysłu motoryzacyjnego. Sam fakt, że macierzysta fabryka Fiata w Italii, jej laboratoria i stacje doświadczalne, przyjmują nasz młody personel techniczny do nauki względnie do przeszkolenia, ma doniosłe dla nas znaczenie.

**

Analiza tabeli i jej rozpatrzenie na tle stanu rzeczy w 1938 r. i w 1948 daje możliwość sformułowania szeregu wniosków dotyczących korzyści jakie osiągnie kraj, wygrywając wielką bitwę o problem motoryzacyjny i angażując się na drogę konsekwentnego stosowania zasad gospodarki planowej w problemie motoryzacyjnym.

Żeby uwypuklić rzeczy istotne, podajemy niżej tabelę Nr 1.

TABELA Nr 1

Rok	Samochody ciężarowe i specjalne, samochody osobowe, autobusy	Ciągniki		Razem	Na 1.000 mieszk.	Moto-cykli.
		roln.	siodł. i drog.			
1938	41.948	znikoma ilość		41.948	1.27	12 661
1948	67.617	14.000	2.551	84.431	3.38	38.480
1955	110.000	55.000	1.000	166.000	6.00	75.000

W porównaniu z rokiem 1938 liczebność parku samochodowego wzrosła w r. 1948 przeszło o 100%, a w jego strukturze nastąpiło przesunięcie w kierunku samochodu ciężarowego, któ-

rego gospodarcze znaczenie jest większe niż samochodu osobowego. Zgasła dominująca rola samochodu osobowego prywatnego.

Ciągnik rolniczy odgrywał w r. 1938 mini-

malną rolę w gospodarstwie kraju. W okresie Planu Odbudowy Gospodarczej stał się on ważnym czynnikiem w kasowaniu odłogów, przy podniesieniu wydajności pól i w organizowaniu gospodarki rolnej na zasadach pracy zespołowej.

Porównując cyfry 1955 r. z cyframi 1948 r. konstatujemy, że:

1) ilość pojazdów mechanicznych (bez motocykli), przeliczona na 1.000 mieszkańców kraju wzrosła 5-cio krotnie;

2) ilość samochodów ciężarowych i specjalnych w całej masie parku samochodowego wzrosła z 24% na 61,5%;

3) ilość samochodów osobowych w całej masie parku samochodowego spadła z 70% na 33%;

4) ilość autocarów i autobusów wzrosła przeszło 3-krotnie;

5) tabor ciągników rolniczych — prawie że nieistniejący przed wojną — osiągnie poważną liczbę 55.000 sztuk;

6) struktura parku pojazdów mechanicznych zostanie zunifikowana i zmodernizowana.

55.000 ciągników rolniczych stanowi przeszło milion KM. wprowadzonych do pracy na roli. Daje to możliwość wyzwolenia ze wsi licznych kadr pracowników i przerzucenia ich do pracy w przemyśle i rzemiołach.

Budując długofalowy plan motoryzacyjny, nie możemy ani na chwilę zapominać o tym, że pomyślnie rozwiązanie zagadnienia struktury i liczebności parku samochodowego oraz krajowej produkcji sprzętu motoryzacyjnego nie jest wszystkim.

Drugim zagadnieniem kluczowym motoryzacji jest sprawa materiałów pędnych. Wymaga ona osobnego omówienia w osobnym artykule. Na tym miejscu powiemy tylko tyle, że należy zawsze wychodzić z założenia iż rozwój motoryzacji kraju i armii nie może być hamowany brakiem paliw i że program rozbudowy parku samochodowego winien być na każdym etapie skoordynowany z programem zaopatrzeniowym paliw płynnych.

Powracając do tabeli Nr 1, obrazującej strukturę i liczebność naszego parku samochodowego przy końcu 6-cio letniego planu, zaznaczamy, że wartość tego parku wyniesie ponad 500 milionów dolarów (licząc po cenach dzisiejszych) i że wydatki na materiały pędne osiągną cyfrę około 45 mil. dolarów rocznie.

Oddając do eksploatacji w różne ręce tak kosztowny majątek narodowy Państwo wprowadza przymus profilaktyki, system stacji obsługi, organizuje wzorowe warsztaty naprawcze, szkoli kadry kierowców i mechaników osobowych itd.

Wszystkie te sprawy jak i wiele innych, mają swoje strony w szczegółowym planie motoryzacyjnym. Trudność skonstruowania szczegółowego planu motoryzacyjnego polega na

szerokości wachlarza zagadnień, które muszą w tym planie znaleźć rozwiązanie, pozostając zawsze we wzajemnej zależności.

Nowy rodzaj umów pomiędzy Polską a krajami Demokracji Ludowej, treścią których jest współpraca otwierająca możliwości najbardziej racjonalnego podziału procesów wytwórczych, zainaugurowane ostatnio — są to rzeczy nieznane w naszym dawniejszym ustroju. W ramach tych umów plan motoryzacji ma możliwość racjonalnie rozwiązać szereg zagadnień produkcyjnych, eliminując procesy nierentowne dla jednego lub drugiego partnera. Podany w tabeli Nr 1 stan naszego parku samochodowego przy końcu 1955 r. nie stanowi bariery, na której mamy się zatrzymać. Wręcz odwrotnie, pójdziemy dalej. W latach po 1955 roku będziemy musieli iść naprzód, budować nowe programy i plany, a to w miarę stale wzrastających wartości gospodarczych i wzrostu dobrobytu mas pracujących.

Krzywa, po której rozwijać się będzie nasz problem motoryzacyjny, obrócona jest wypukłością ku dołowi, a jej wykrzywienie wzrasta w miarę posuwania się czasu.

Polski plan motoryzacyjny, opracowany na bazie wytycznych, uchwalonych na Plenum Kongresu Zjednoczenia, jest więc planem dynamicznym opartym na wizji przyszłości i rozwoju kraju.

Inż. Jan Śmigieński

GAZETY CODZIENNE PODAJĄ:

„ŻYCIE WARSZAWY“:

Przesada

„Kierowca redakcyjnego samochodu uchybił przepisom ruchu kołowego. Spisujący protokół milicjant zażądał od niego oprócz naprawy koniecznych danych jak: imię i nazwisko, dokładny adres i imiona rodziców jeszcze dodatkowych. Mianowicie jakie posiada wykształcenie, ile zarabia i jakiego jest wyznania.

Jesteśmy silnie zafrapowani tą cudacją. Interesuje nas zwłaszcza pytanie: Czy wyższe wykształcenie i bezwyznaniowość jest okolicznością obciążającą?“

„EXPRESS WIECZORNY“

Inspektorzy ruchu wyposażeni w... bilety tramwajowe!

Od 1 stycznia rb. stworzono jeden Wydział Komunikacyjny Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy, który objął agendy Wydziału Ruchu i Motoryzacji oraz Wydział Dróg i Mostów.

Pikantnym szczegółem połączenia dwóch Wydziałów jest fakt, że inspektorzy Wydziału Ruchu i Motoryzacji otrzymali... 12 bezpłatnych miesięcznych biletów tramwajowych zamiast grupy samochodów służbowych.

Doprawdy opanowanie bałaganu na jezdniach stołicy przy pomocy... biletów tramwajowych (bilet to nie wszystko — trzeba się jeszcze dostać do tramwaju!) zakrawa na farsę. Wydz. Ruchu odebrał jedyny samochód służbowy!

NASZ KONKURS

TEMAT PIERWSZY

JAKIE OSZCZĘDNOŚCI LUB USPRAWNIENTA

MOŻNA ZASTOSOWAĆ W TRANSPORCIE

I GOSPODARCE SAMOCHODOWEJ

Polska posiada obecnie znacznie większy tabor samochodowy, niż w latach przedwojennych, nie świadczy to jednak, że jest on w wystarczającej ilości. Rozwój życia gospodarczego wymaga dla zaspokojenia swych potrzeb dalszego rozwoju motoryzacji kraju.

Obok kosztownego sposobu podniesienia taboru przez import oraz własną produkcję, istnieje inny sposób, a mianowicie usprawnienia eksploatacji i transportu.

Gdy weźmiemy pod uwagę, że należyte wykorzystanie oraz prawidłowa eksploatacja samochodów, daje te same wyniki co zwiększenie ich ilości, to dojdziemy do słusznego wniosku, że nasz wysiłek umysłu, skierowany na usprawnienie eksploatacji taboru i transportu, może zastąpić znaczną ilość dewiz, za które importujemy sprzęt samochodowy.

Najgroźniejszą wadą transportu samochodowego jest zastraszająca ilość przebiegów luzem (bez ładunku). Badając to zjawisko, zadałem sobie trud jednodniowej obserwacji (na punkcie kontrolnym) ruchu samochodowego na trasie Lublin—Warszawa i stwierdziłem co następuje:

W dniu obserwacji przebieg w dwóch kierunkach wyraził się liczbą 150 sztuk samochodów ciężarowych o łącznym tonażu 520 ton. Załadowanie wynosiło zaledwie 200 ton, a zatem 320 ton brakowało do kompletnego ładunku. Przy założeniu, że średni przebieg tych samochodów na trasie 160 km wynosił przynajmniej 50 km, otrzymamy 16.000 tonokilometrów przebiegu luzem. Ponieważ koszt eksploatacji na tonokilometr kosztuje w granicach 50 zł. — ponosimy straty w jednym dniu na jednej trasie 800.000 zł. (wartość jednego samochodu osobowego). W skali krajowej, podczas jednego roku tracimy miliardy złotych i to przeważnie w dewizach.

Z uwagi na tak wysokie straty i zasięg zjawiska, zagadnienie to należy rozwiązać na płaszczyźnie ogólnokrajowej.

* * *

Sprawa wykorzystania taboru samochodowego może dać rewelacyjne wyniki, ale tylko wtedy, gdy zostanie oparta na z góry opracowanym generalnym planie przewozów.

Obecne rozczłonkowane ośrodki dyspozycyjne, jakimi są poszczególne instytucje dysponujące taborami samochodowymi, nie dają możliwości planowego wykorzystania taboru. Ponadto ośrodki te nie posiadają personelu wyszkolonego w zakresie transportu, a wydawane dyspozycje są nacechowane brakiem fachowości. Wytwarzają się sytuacje marnotrawstwa i nieoszczędnych posunięć, np. instytucja X z miejscowości A wysłała samochód po towar do miejscowości B, a w tym samym dniu instytucja Y z miejscowości B wysłała również samochód po towar do miejscowości A. W wyniku tego zatrudnione są dwa samochody przebiegające pół trasy bez ładunku, gdy tymczasem można wykonać to gospodarcze zadanie jednym samochodem, bez przebiegu próżnego.

Ażeby usunąć tego rodzaju marnotrawstwo i zaoszczędzić miliony złotych, należy we wszystkich miastach wojewódzkich i powiatowych utworzyć Urzędy Przewozowe. Urzędy te przyjmowałyby od poszczególnych instytucji zgłoszenia na wyjazd samochodu

z danej miejscowości, oraz zgłoszenie ładunków do przewozu.

Na podstawie tego materiału, oraz ogólnego planu przewozów, przy wykorzystaniu istniejących punktów kontrolnych, usunąć by było można zbędne próżne przebiegi samochodów towarowych. Każdy samochód towarowy, który wyjeżdża bez ładunku z danej miejscowości, winien zameldować się do Urzędu Przewozowego po ewentualny ładunek, który byłby zgłoszony przez inną instytucję, nie wysyłając swego samochodu.

Utworzone Urzędy Przewozowe winny prowadzić rozliczenia za przewóz towarów między poszczególnymi instytucjami na podstawie ustalonej jednolitej taryfy.

Utworzenie Urzędów Przewozowych nie odbierze prawa dysponowania taborami przez poszczególne instytucje, lecz eliminuje wszelkie zbędne dyspozycje, które powodują przebiegi próżne, oraz zaspokoi potrzeby przewozowe instytucji, które taboru samochodowego nie posiadają.

Szybkie rozpracowanie problemu należytego wykorzystania taboru samochodowego w skali państwowej i wprowadzenie go w życie, powstrzyma dalsze marnotrawstwo, a ocalone od zmarnowania sumy będą jedną z największych pozycji w ogólnym planie oszczędnościowym.

Bez żadnych nakładów materialnych, a jedynie tylko za pomocą dobrze opracowanego zarządzenia, możemy uzyskać niewykorzystane ogromne rezerwy finansowe, ulegające zagładzie wskutek marnotrawstwa.

Radykalna likwidacja próżnych przebiegów samochodowych przyczyni się niewątpliwie do przekroczenia zaplanowanej oszczędności w roku 1949.

Gadomski Bohdan

Lublin, ul. Szopena 7

Polskie Zakłady Zbożowe

Nr. leg. Z. Z. 377457

TEMAT TRZECI

DLACZEGO

POCIĄGA MNIE ZAWÓD KIEROWCY

Dlaczego pociąga mnie zawód kierowcy — na to pytanie nie można odpowiedzieć jednym krótko i jasno sprecyzowanym zdaniem, gdyż na zainteresowanie tym zawodem składa się cały szereg czynników. Róż-

(Szczegółowe warunki

„NASZEGO KONKURSU”

zamieściliśmy w numerach: 1 — styczeń 1949
i 3 — marzec 1949 r.

NASZ KONKURS

dla kierowców i pracowników
transportu samochodowego

KUPON Nr 5

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

ni różnie podchodzą do tego zagadnienia. Jedni bardziej romantycznie, np. że oszałamia ich pęd szybkości maszyny, dając im nowe, niespotykane dotąd przez nich wrażenia, że mijając różne punkty przydrożne, jak domy, drzewa i t. p., upajają się możliwością pochłonięcia olbrzymich przestrzeni w niezmiernie krótkim przeciągu czasu. Inni podchodzą bardziej realistycznie, twierdząc, że interesuje ich sama maszyna i przejawy jej działalności, a więc konstrukcja maszyny, jej zdolność poruszania się, zwrotność i t. d.

Jeszcze innych pociąga ten zawód, gdyż daje im możliwość pracy w dziedzinie ulegającej dziś największym przemianom i rozrostowi, t. j. przemysłu, który jest ściśle związany z transportem, ponieważ produkcja przemysłowa w obecnej dobie nie da się pomyśleć bez szybkiego transportu, a szybki transport bez pojazdów mechanicznych.

Możnaby jeszcze różniczkować na wiele innych przyczyn, dla których pociąga ludzi zawód kierowcy, nie wymieniając już tej, że w stosunkowo krótkim czasie można odbyć kurs w szkole jazdy samochodowej i po egzaminie uzyskać zawód, w którym zarabując można utrzymać siebie i rodzinę.

Mam wrażenie, że jeżeli chodzi o rasowego kierowcę, to jest takiego, który poświęca się temu zawodowi z głębszych przyczyn, abstrahując od strony zarobkowej tego zajęcia, to w nim działa więcej niż jeden czynnik pociągający go do tego zawodu. Nadzwyczajny wzrost tempa życia w wieku XX, konieczność i przyzwyczajenie się człowieka do szybkiego załatwiania spraw, wywołuje wzmoczoną rozbudowę środków lokomocji, a co z tym idzie konieczność tworzenia kadr wyszkolonych kierowców.

Olbrzymi wzrost produkcji przemysłowej na całym świecie wymaga wyszukania rynków zbytu i doprowadzenia do nich efektów produkcji, do tego konieczne zaś są środki transportu, których rozbudowa wymaga nowych wynalazków w tej dziedzinie. Wynalazki w dziedzinie transportu pobudzają wyobraźnię już nawet u małych dzieci, które rade bawią się różnymi samochodzikami, samolocikami i t. p. przedmiotami, które ilustrują środki transportu.

To też gdy ktoś w wieku dorastania odkryje w sobie zdolności, lub też wykażą je w nim badania psychotechniczne, dąży wszelkimi siłami, by nabyć jak najwięcej wiedzy teoretycznej i praktycznej o prowadzeniu pojazdów mechanicznych i stać się potem kierowcą, znajdując w tym cel własnego życia i możliwość wydajnej pracy dla Państwa.

Zarzecki Jerzy

Warszawa, ul. W. Górskiego 3 m. 26

Kierowca taksówki Nr. 627.

Nr. leg. Zw. Transp. 13165/17948

Do
Redakcji czasopisma „MOTORYZACJA”

w WARSZAWIE
ul. Żurawia 24-a

„NASZ KONKURS”

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

NASZE KŁOPOTY

O DOKSZTAŁCANIE KIEROWCÓW

Od pewnego czasu została poruszona sprawa o kształceniu się kierowcy. Bije się na alarm! Uczcie się, doksztalcacie się! Już nawet są wyniki. Ktoś zauważył i nawet palnął artykułik, w którym woła „Kole-
dzy zwalczać niechęć do samokształcenia się”. Czy to tylko nie zawczasie? Czuję, że to stosuje się do kierowców Warszawy, Łodzi, Poznania, lub innych wielkich miast. Czy ktoś był w terenie i zebrał już materiał do swego artykułu? Czyż w miastach i miasteczkach kierowcy nie chcą się kształcić?

Więc co do samokształcenia i kształcenia się kierowcy — to jest wielkie „ale”. I my z terenu pytamy: jak? Czy są jakie kursy doksztalcające? Czy też jakie kursy korespondencyjne w dziedzinie pracy kierowcy?

Ciekaw jestem w jakiej instytucji powstała myśl przeszkolenia starych kierowców. Wydaje się to nawet dziwne. Kierowca ma prawo jazdy i to jest jego świadectwem ukończenia szkoły.

Tu chyba nie jest tak proste, jak napisanie „Kole-
dzy zwalczać niechęć do zawodowego doksztalcenia się”. Hasło to może odnosić się do szczęśliwców, to znaczy do tych kierowców, którzy mieszkają w miastach wojewódzkich, a szczególnie w Warszawie. Nie wiem jak kto myśli, mnie jednak zdaje się że tak jest, bo nawet w dużym mieście nie ma takich kursów któreby podyczyły kierowców mających pozwolenia.

Ciągle wypuszcza się nowych kierowców z małą teorią, a jeszcze mniejszą praktyką. I teraz kto go ma uczyć? Skąd wiaść wykładowców? W jakiej szkole? Wiem, że jest środek: pisma fachowe. „Motoryzacja” czy też „Za kierownicą”. Cóż z tego? Czy samo przeczytanie jest wystarczające? Cóż może zrobić kierowca w małym mieście lub osadzie?

Proces kształcenia się u kierowców odbywa się mimo ich woli. Każdy kierowca jest człowiekiem pracy i właśnie ta praca zmusza go do ciągłego czuwania nad wiadomościami w dziedzinie znajomości całej konstrukcji i budowy samochodu. Każdy z nas pracuje po to, by utrzymać siebie, swój dom z rodziną i im lepiej wykażemy swoje wiadomości, tem lepszymi będziemy pracownikami. Sprawdzianem zaś są nie słowa, a żywotność samochodu, który jest pod naszą opieką.

Młody kierowca udoskonala się z biegiem czasu i w ilości usunętych wad w swoim wozie.

Bardzo praktycznym sposobem zdobywania wiadomości jest wspomniana przez inż. W. Rychtera zasada: „Starzy doświadczeni transportowcy, czy też taksówkarze uczcie młodych niedoświadczonych w swoim otoczeniu!” Dodam iż takie dyskusje dają wiele, jednak w warunkach, kiedy kierowcy będą mieli swoją świetlicę, gdzie będą mogli prowadzić taką wymianę myśli i doświadczeń.

Chcemy by każdy kierowca przyczynił się do uzdrowienia stosunków w naszej motoryzacji, tak amortyzacji drogiego sprzętu, jako też usprawnienia ruchu drogowego, dlatego musimy rozpocząć pracę w takiej formie, by każdy kierowca wiedział, że to dla dobra wszystkich, dla dobra społeczeństwa, dla dobra majątku narodowego.

Musimy trafić do każdego kierowcy, na wsi i w mieście. Dowiedzieć się czy pracuje? Jak pracuje? Czy ma możliwość podniesienia swoich wiadomości na poziom nowoczesnego kierowcy? Czy też jest tylko automatem swego zawodu? Musimy poznać wszystkich, setki i tysiące, a nie jednostki. Małych i dużych, a wtedy dzieło nasze da nam plon, da nam to, o co wołamy już przez tyle lat naszej pracy.

Mamy swój Związek, jednak to nie jest wszystko. Związek Zaw. Transportowców nie jest zdolny do przeprowadzenia wszystkiego tego, co by mogło stworzyć ruch ten pospolity i masowy, a to dlatego,

że Centrale Zw. Tr. Automobilistów są tylko w dużych miastach i to wojewódzkich. Dziś już jednak wiemy, że kierowca jest nawet na wsi. Samochód dotarł do najbardziej opuszczonej i zapomnianej osady ludzkiej i właśnie dlatego uważam, że Zw. Zw. Tr. powinien zwrócić uwagę również na miasta powiatowe, osady i wsie.

Czy kierowcy są inni z Warszawy, Lublina, Katowic, czy Gdańska, a inni z Garwolina, Żelechowa, Ryk, Pilawy, bądź też ze wsi Ułęża, Trojanowa? Jeżeli jest jaka różnica to nie w zawodzie, a w możliwości korzystania z warunków uzupełnienia swoich wiadomości.

Natomiast praca kierowcy w małym miasteczku, czy na wsi jest trudniejsza, dla samego tego, że jest brak odpowiednich zakładów naprawczych. Kierowca oddalony od większego miasta, skazany jest na własne doświadczenie i spryt.

Uważam, że jak najszybciej należy zorganizować świetlice. Takie sobie miłe „kąciki kierowcy“, gdzie pracowałaby Sekcja Automobilistów. Tu zbieraliby się wszyscy, lub też najpierw chętni kierowcy i rozpoczęliby prace świetlicowe, jak czytanie pism fachowych, referaty z dziedziny motoryzacji, dyskusje na tematy związane z pracą i życiem kierowcy. A może nawet i przezrocza z przepisów o ruchu drogowym.

Wielu z nas chciałoby zobaczyć i usłyszeć asów kierownicy i w ogóle to wszystko co by wiązało i kształciło kierowców.

Przez zorganizowanie takich świetlic można mówić o realnym i właściwym kształceniu i doksztalcaniu kierowców, tych najbardziej potrzebnych i najbardziej niesfornych obywateli dróg bitych.

Świetlica taka będzie skupiała ludzi, nie tylko kierowców z zawodu, ale wszystkich tych, którzy są zamiłowani w motoryzacji. W świetlicy tej znajdą się starzy i młodzi. Automobilista i motocyklista. Znajdą się zawodowi kierowcy transportowcy, którzy tu będą mogli przelać swoją wiedzę i praktykę na tych, którzy zastąpią starych. Przez świetlicę przejdą wszystkie projekty i myśli naszych władz związkowych, **tedy będzie wiodła droga do zmotoryzowania Polski Demokratycznej.**

Ryszard (Garwolin).

O WYCHOWANIE KIEROWCY I PRZECHODNIA

Coraz częściej się zdarza, iż na łamach pism codziennych, oprócz czasopism fachowych, pojawiają się wzmianki, artykuły, felietony, których tematami są zagadnienia motoryzacyjne lub sprawy ściśle z motoryzacją związane.

Czego to dowodzi? — Dowodzi to, iż zagadnienie motoryzacji coraz silniejszym echem odbija się wśród społeczeństwa. Dowodzi to, iż społeczeństwo interesuje się tymi zagadnieniami, pragnie je poznać, zrozumieć i współdziałać w rozwoju.

Zawierucha drugiej wojny światowej, która dwukrotnie przewaliła się przez nasz kraj, również i na odcinku spraw motoryzacyjnych nie pozostała bez śladu. Trzeba było wszystko zaczynać od nowa. Wszystko—to znaczy, sprowadzenie odpowiedniej ilości pojazdów mechanicznych o różnych zastosowaniach, części zamiennych i zapasowych, ogumienia i wreszcie wykształcenie nowych kadr kierowców.

Gdy patrzę na tę sprawę z perspektywy czterech lat mogę stwierdzić, iż Państwo i wszystkie czynniki zainteresowane, zrobiły bardzo dużo! Stale zwiększająca się ilość pojazdów, uruchomione własne fabryki, powiększająca się systematycznie liczba wyszkolonych kierowców — są na to wystarczającymi dowodami.

Ale jak to zwykle bywa w nawale różnych i różnorodnych zagadnień do rozwiązania, pominięto, względnie zwrócono zbyt mało uwagi, na jedną sprawę. Sprawą tą jest **wychowanie „kulturalno - motoryzacyjne“**, zarówno obywateli niezainteresowanych bezpośrednio

motoryzacją, jak i tych, którzy z racji wykonywanego zawodu, sprawą tą są bezpośrednio zainteresowani.

Pozwolę sobie w tym miejscu przytoczyć wzmiankę z „Dziennika Zachodniego“ z dnia 25.II. br., zatytułowaną „Nie tylko szoferzy są winni“: W zmianie tej ob. M. A. z Nowej Rudy pisze tak:

„Chciałbym swoimi spostrzeżeniami przyczynić się do usunięcia ogólnej bolączki wszystkich szoferów i posiadaczy pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Bardzo wielu wypadków przejeżdżania i potrącenia można by uniknąć, gdyby nasze społeczeństwo, a zwłaszcza wiejskie i małomiasteczkowe, zostało pouczone o zachowaniu się w ruchu ulicznym i zaznajomieniu się z przepisami dla pojazdów mechanicznych.

Chłopi zupełnie przepisy lekceważą jeżdżąc pojazdami konnymi jak im się żywnie podoba, lewą stroną, środkiem jezdni, stają pośrodku, często po to tylko aby porozmawiać z jakimś przypadkowo spotkanym znajomym.

Przez częste hamowanie kierowcy zużywają nadmierne ilości paliwa oraz przyczyniają się do szybszej zużywalności pojazdu. Co za tym idzie podnoszą się automatycznie koszty utrzymania, a kierowcy tracą tak cenne dla nich premie!

Szczególnie w okresie zimowym, gdy jezdnia jest śliska, kierowcy sami narażają się na niebezpieczeństwo wypadku, gdyż pojazd może bardzo łatwo zarzuć, co często pociąga za sobą wypadek pośród przechodzących lub jadących.

Często można zauważyć jak dwie sąsiadki lub znajome staną nie na chodniku lecz na jezdni — w dodatku na skrzyżowaniu i prowadzą bez troski pogawędkę. Zbliżający się pojazd mechaniczny, wysuwa strzałkę kierunkową, daje sygnały, a kumoszki ani rusz! Oczywiście w razie wypadku winnym będzie kierowca, bo dlaczego nie zatrzymał się?!

Uważam iż przez odpowiednie pouczenie społeczeństwa udałooby się wielu wypadków uniknąć — tymi słowy kończy ob. M. A. swą wzmiankę.

Zastanówmy się teraz jak w praktyce wyglądałoby to „odpowiednie pouczenie“.

Należy zacząć od podstaw. W szkołach podstawowych, gimnazjach, liceach, szkołach zawodowych należałoby włączyć do programu nauki przynajmniej dwie godziny miesięcznie — przeznaczone na zapoznanie słuchaczy z podstawowymi przepisami prawa jazdy i poruszania się po drogach i ulicach. We wszystkich świetlicach wiejskich, miejskich fabrycznych, we wszystkich organizacjach społecznych i zawodowych — winny być wygłaszane pogadanki o tematach zawierających przepisy ruchu pieszego i kołowego.

Prasa codzienna, radio, film, te trzy potężne czynniki propagandowe docierające wszędzie winny więcej uwagi zwrócić na wymienione zagadnienia. Odpowiednie artykuły, pogadanki i filmy winny wyjaśnić i pouczyć o sposobach prawidłowego poruszania się na drogach wiejskich i ulicach miast. Patrole MO mogłyby w tym kierunku dużo zrobić pouczając publiczność w czasie pełnienia swej służby na drogach i ulicach.

Sądzę, iż na wyniki dodatnie tej akcji nie trzeba by długo czekać! Wypadki, których tak pokaźną liczbę notują nasze kroniki dziennikarskie, zmniejszyły by się do minimum.

★

A teraz odwrotna strona medalu. Kierowcy! Od dłuższego czasu bardzo ostro przeprowadzana akcja zwalczania używania alkoholu przez kierowców, dała już swe rezultaty. Bardzo rzadko spotkać można kierowcę zamroczonego alkoholem.

Chodzi mi jednak o co innego, a mianowicie o **kulturę jazdy!**

W ubiegłym roku przechodząc jedną z ulic krakowskich, po deszczu, zauważyłem taki wypadek. Nadjeżdżający samochód wjechał w dużą kałużę błotną, po-

wodując rześniste prysznic przechodzących i plamiąc ich jasne ubrania. Ulica była pusta i kierowca mógł zupełnie swobodnie kałuże ominąć, wykazując swą dobrą wolę i kulturę w stosunku do przechodniów.

Przed kilku tygodniami samochód, którym jechałem, z powodu gołoledzi ześlizgnął się do rowu. Obešlo się na szczęście bez wypadku, lecz na skutek wywrócenia się drugiego samochodu, szosa została zupełnie zatarasowana.

Udałem się paręset metrów do przodu celem ostrzeżenia nadjeżdżających. Mimo jednak wyraźnych znaków ostrzegawczych z mej strony prawie wszystkie wozy przejeżdżały nie zatrzymując się.

Ostatecznie chodziło tylko o ostrzeżenie. Ale gdyby

zdarzył się wypadek i trzeba by było rannego odwieźć do najbliższego punktu sanitarnego, czy i wówczas przejeżdżający kierowcy mieliby czyste sumienie?

Zdawać by się mogło napozór, że są to tylko drobiazgi, o których nie warto mówić i pisać. Tak jednak nie jest. **Te drobiazgi składają się na całokształt kultury kierowcy, a co za tym idzie sugerują pewną opinię i sąd o danym kierowcy!**

Jeżeli kierowca wymaga zaufania od czynników kontrolujących go, musi to zaufanie zdobyć kulturalnym i społecznym zachowaniem się w każdym wypadku, zarówno w drobiazgach, jak i w poważnych wypadkach.

Zbigniew Chojnacki,
Kraków

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

POPULARYZACJA MOTORYZACJI

Artykuł ppłk. inż. Solskiego z No 3 Motoryzacji pt. „O masowy sport motorowy“ porusza zagadnienie niezmiernie ważne, zagadnienie, które jest bólem dla wszystkich Automobilklubów, zagadnienie, które sen spędza z powiek wszystkich oddanych idei rozwoju motoryzacji i upowszechnienia sportu motorowego.

To też wyrazić można radość, że sprawa ta, trafiając na łamy fachowego organu — „Motoryzacji“ i wywołując dyskusję, może w ten sposób przyczynić się do zainteresowania czynników kompetentnych, co bezwzględnie powinno przynieść dodatnie rezultaty.

Obecnie na przeszkodzie w umasowieniu sportu motorowego, a przede wszystkim samochodowego, staje cały szereg czynników nie pozwalających na mocniejsze ruszenie z miejsca. Najważniejszym z nich jest bezsprzecznie dotychczasowe pozostawianie rozwoju tego sportu wyłącznie w rękach nielicznych zapaleńców — posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy nie szczędząc ani kosztów, ani osobistych wysiłków przez bezpośredni swój udział w różnego rodzaju imprezach motorowych, pragną dołożyć swą skromną cegiełkę do spopularyzowania sportu motorowego. Przeciwny jednak amator, miłośnik motoryzacji i sportu motorowego nie jest w stanie podoląć ciężarom finansowym związanym z czynnym uprawianiem tego pięknego sportu.

Usiłowania popularyzacji sportu samochodowego przez pełnych zapału, a ciągle tych samych zawodników-fanatyków, kończą się wraz z wytrzymałością ich kieszeni. Doroczne imprezy, w których biorą oni udział, nabierają już raczej charakteru prestiżowego i reprezentacyjnego. Największy entuzjazm i zapał widzów na ulicznych wyścigach samochodowych nie dostarczy spośród nich nowego narybku, z powodu pustki w kieszeni takiego zwariowanego zapaleńca motoryzacji. To też nic dziwnego, że sport ten nie daje pożądanego osiągnięcia, jak to ma miejsce w innych jego dziedzinach i nie

staje się sportem mas, nadal pozostając w udziale miłośników motoru o zasobniejszych kieszeniach, mogących sobie pozwolić na posiadanie co najmniej motocykla lub chociażby wyranżerowanej Dekawki.

Inni, którym na widok motoru oczy się śmieją, a ręce aż dają do uchwycenia kierownicy, z zazdrością myślą o możliwościach swych kolegów, zapaleńców innego gatunku, mogących w Ośrodkach Zeglarskich używać rozkoszy sportów wodnych, a poprzez Ligę Lotniczą i Aerokluby uprawiać szybownictwo lub loty silnikowe, względnie zaznać prawdziwej emocji przy skokach spadochronowych.

Czy którykolwiek z tych zapaleńców, dla uprawiania umiłowanego przez siebie sportu, musi posiadać własną żaglówkę, yacht, szybowiec, samolot, a może chociażby tylko spadochron? Nie. Otrzyma to wszystko w odpowiednim, dobrze rozwiniętym i zaopatrzonym w sprzęt ośrodku wyszkoleniowym.

Czyż uprawianie sportu pięściarskiego wymaga posiadania chociażby własnych rękawic lub worka treningowego? Też nie. A przecież łatwiej zdobyć się na własne rękawice lub piłkę niż na motocykl lub samochód.

Z różnych „pierwszych kroków“ pięściarskich, narciarskich, ping-pongowych i innych wyławiamy talenty, cieszymy się później ich triumfami, wiemy i pamiętamy kto, komu, kiedy i ile do zera, kto ma dobry „dyszel“, a kto „sierpowy“, kto rokuje nadzieje, a kto się już „skończył“. A czy wiemy ile talentów i przyszłych asów kierownicy kończy się zanim zdążą się zacząć? Czy wiemy ilu zapalonych, młodocianych, przyszłych „majsterków“ silnika samochodowego nie znajduje możliwości wyładowania i ujawnienia swych zdolności konstrukcyjnych? Nie wiemy i wiedzieć nie będziemy dopóki nie zostaną stworzone warunki do zapewnienia realnej pracy sportowej **każdemu** z wstępujących do motorowych klubów.

Nie stoi tu na przeszkodzie rzekoma elitarność Automobilklubów, bo każdy, nawet nie

posiadający własnego pojazdu mechanicznego ma możliwość zostania członkiem A. P. W szeregach A. P. mamy przedstawicieli świata pracy, mamy młodzież studiującą, członków Zw. Zaw. Trans. i kierowców zawodowych. Tu chodzi o co innego. Chodzi o to tylko, w jakim stopniu Automobilklub jest w stanie przyjąć z pomocą tym wszystkim, którzy przez wstąpienie do Klubu pragnęliby zaspokoić swe skłonności do sportu motorowego i stać się wartościowymi fachowymi jednostkami zmotoryzowanego kraju. Masową „bazą ludzką“ pozyskać będzie można stosunkowo łatwo, natomiast trudniej będzie o „bazy materialne i sprzętowe“, tak niezbędne dla prawidłowego zorganizowania nowych dróg sportu motorowego. Opieranie się wyłącznie na indywidualnych pojazdach mechanicznych byłoby dalszym przedłużaniem obecnego stanu rzeczy.

Dopóki posiadanie indywidualnego pojazdu nie przybierze bardziej na powszechności, a posiadanie go nie straci charakteru luksusu, chociażby w oczach niektórych urzędników Urzędów Skarbowych, a pojazd mechaniczny nie zacznie być traktowany jako narzędzie pracy, rozwój sportów motorowych powinien być oparty na dobrze zaopatrzonych i racjonalnie zorganizowanych ośrodkach szkoleniowych, chociażby w ramach A. P.

Trudności będą duże i to nie tylko finansowe, lecz i sprzętowe i pomieszczeniowe. Trudności będą z ludźmi do pracy. Dzisiejszy skład A. P. to ludzie pracy, zaabsorbowani nieraz ponad miarę pracą zawodową, która stanowi jedyne źródło utrzymania. A przecież w innych dziedzinach sportu, spotykamy się przeważnie z faktami, że czynnik kierowniczy względnie instruktorskie, wyłącznie zajmują się swoją dziedziną sportu, stanowiącą poniekąd ich właściwy zawód, pozwalając nie troszczyć się więcej o swój codzienny kawałek chleba z masłem. Dla niektórych sportów sprowadzamy trenerów nawet z zagranicy. Jakież więc widoki może mieć A. P. w rozpowszechnianiu sportu motorowego na dotychczasowych warunkach, pozostawiony sam sobie i oparty finansowo wyłącznie na bardzo niskich składkach swych niewielkich, stosunkowo do rozmiarów zadań, członków.

Automobilkluby czynią wielkie wysiłki, starają się ze wszech miar przebić mur napotykanymi trudnościami, starają się rozwiać nieufność i zwalczyć stronienie od Klubu wynikające z przeświadczenia wstępujących o braku możliwości zaznajomienia się ze sportem i sportowego wyzycia się, opanowania techniki jazdy względnie nabycia i pogłębienia wiedzy o sprzęcie, w dotychczasowej strukturze organizacyjnej i materialnej A. P.

Nie stoimy jednak w miejscu, posuwamy się, wprawdzie żółtym krokiem lecz naprzód i rozumiemy dobrze konieczność upowszechnienia.

Od czegoż zacząć upowszechnienie motory-

zacji i wzbudzenie zapałów do sportów motorowych?

Wydaje się, że trzeba by oprzeć się na wzorach i doświadczeniach Ligi Lotniczej, ośrodków szybownictwa i lotów motorowych, gdyż warunki pracy jak i dalsze cele upowszechnienia są zbliżone. Zawiazanie Kółek Motoryzacyjnych już w szkołach powszechnych i organizacyjnych młodzieżowych winno dać początek pracy w tym kierunku nad naszą młodzieżą.

W pierwszym etapie — wpojenie przestrzegania zasad ruchu ulicznego, dokładna znajomość przepisów drogowych, a uzewnętrzniona przez nadawanie specjalnych odznak, w rodzaju odznak sprawności w harcerstwie, podnieci mały ludź do współzawodnictwa.

Następny etap — to modelarstwo samochodowe. Rzecz nowa, niepraktykowana i nieznana dotychczas u nas, wymagająca rozpracowania i wskazówek fachowych. Połączone z modelarstwem pokazy, atrakcyjnie premiowane w postaci rowerów, bezpłatnych kursów samochodowych, udziału w samochodowych wycieczkach turystycznych, zwiedzania zakładów motoryzacyjnych itp. odkryłyby talenty przyszłych techników i konstruktorów samochodowych.

Następnym krokiem byłyby kursy samochodowe połączone z pracami w warsztatach ośrodka szkoleniowego, i praktyki w zakładach przemysłu motoryzacyjnego i biurach konstrukcyjnych dla specjalnie uzdolnionych.

Sprawdzeniem postępów i wyników pracy w ośrodkach szkoleniowych, zarówno instruktorów jak i młodych adeptów kierownicy, byłby **„Pierwszy Krok Samochodowy“** — zawody zorganizowane w skromnym zakresie dające możliwość wykazania zdolności młodego kierowcy i samodzielnego radzenia sobie w czasie jazdy. Umożliwienie dalszego doskonalenia się w jeździe, udziału w zawodach sportowych prawidłowej i oszczędnej eksploatacji pojazdu i „wyjeżdżania“ pewnej normy kilometrów w różnych i coraz to innych warunkach, byłoby dalszym ciągiem pracy ośrodków szkoleniowych A. P., upowszechniającej ideę motoryzacji.

Wydatnej pomocy w popularyzacji motoryzacji oczekiwać można od prasy codziennej, Polskiego Radia, Polskiego Filmu i P.Z.W.S.

Jeżeli chodzi o sprzęt dla tych ośrodków, to wydaje się, że w okresie likwidowania przez urzędy i instytucje nadetatowych i zbędnych pojazdów mechanicznych, dałoby się coś niecoś dobrego wyłowić i zaopatrzyć w nie ośrodki szkoleniowe stosunkowo niedużym kosztem, a może i bezpłatnie. Możliwość uzyskania z przetargu kilkudziesięciu tysięcy złotych za wyeliminowany nadetatowy pojazd, a po odliczeniu kosztów ogłoszeń przetargu, sumy zupełnie minimalnej, nie powinna stanąć na przeszkodzie w udostępnieniu w ten sposób sprzętu samochodowego garnącej się do zmotoryzowania młodzieży.

Kazimierz Rosé
Poznań

WITOLD RYCHTER

BRAK „POMYŚLUNKU” CZY NIEDBALSTWO? (2)

Wszystko jest dobre, co się dobrze kończy. W poprzednim numerze mowa była o pieszych, o rowerzystach i o „tronkowych”. Obecnie nadszedł czas sięgnąć wyżej i wspiąć się na podniesienia, z których padają rozkazy „stój” i „jazda”, podawane przez naszych „stalowych przyjaciół” — milicjantów.

Czy ten, kto założył czerwone szkiełka odbłaskowe na pięknych postumentach, na których stoją milicjanci, regulujący ruch — czy ten, powtarzam, może się pokazać publicznie?

Dla czego, spytacie? Nie pytajcie lepiej „dla czego”, a zastanówcie się. I to nie dopiero teraz, a przed założeniem tych „odbłasków”.

Takie jest prawo na świecie, że kąt padania równy jest kątowi odbicia. Dotyczy to w tym przypadku owych szkiełek odbłaskowych. Na nie padają światła samochodów — od nich mają się odbijać promienie światła.

Nijak się nie odbija, drodzy moi. Niestety nie mogą, choćby chcieli. Czemu? Sami sobie odpowiedzcie. Z powodu tak zwanej fizyki.

Ponadto szkiełka na pięknych wysepkach są zawsze brudne i zabłocone. Umieszczone są też za nisko. Widocznie dla tego nikomu nie przyjdzie na myśl przetrzeć szkiełka, gdy zbliża się wieczór.

A szkoda, gdyż sam pomysł był pierwszorzędny tylko mało obmyślony.

Jeepiek mówi, że ma lepszy pomysł. Oto wysepki milicyjne powinny być nie tylko dobrze oświetlone i to światłem żółtym, ale powinny oświetlać za jednym zamachem i milicjanta od spodu. Od tego jest miejska instalacja oświetleniowa.

Co? Mówicie, że wysepkę zabiera się wieczorem, gdy skończy się regulacja ruchu? Zabiera się do domu? Że nie może ona być połączona przewodem elektrycznym? No, jasne! O tym wie każde dziecko XX wieku. Ale mimo to można doskonale dać sobie radę. Pomijamy oczywiście, że najlepiej byłoby postawić wysepki na stałe i solidnie je oświetlić. Mówimy jedynie o wysepkach przenośnych.

A więc jeepiek twierdzi, że w miejscu, gdzie stoi zwykle wysepka, można założyć w bruku jezdni skrzynkę z żarówką i doprowadzeniem, jak do oświetlenia wysepek tramwajowych. Skrzynkę tę pokryć mocną pokrywą szklaną. Tak więc białe światło ze skrzynki będzie skierowane ku górze.

Teraz trzeba w wysepce wydrążyć kilka promieniowych kanałów i zakończyć je żółtymi groszkowanymi szklami. Pionowy kanał na środku wysepki posiadać maski lusterka, które odbijają światło z pionowego kanału do kanałów promieniowych. Tenże pionowy kanał zakończono

ny będzie u góry bezbarwnym szkłem, stanowiącym jednocześnie część powierzchni, na której stoi milicjant. Wysepka już gotowa.

Teraz jeepiek radzi postawić wysepkę dokładnie nad oświetloną skrzynką, wbudowaną w jezdnię i całe oświetlenie wysepki gotowe. Wielka filozofia? A skutek doskonały i sława dla mojego jeepka wielka.

Ciekawym, czy ktoś to przeczyta?

**

To samo, jeżeli chodzi o błędne umieszczenie szkiełek odbłaskowych, dotyczy „kocich oczek”; pięknie wbudowanych do zapór kolejowych. Dragi zapory stoi nie prostopadle do kierunku drogi, lecz ukośnie, gdyż właśnie tak biegną tory kolejowe. Tak więc i „kocie oczka” są ukośnie skierowane do osi drogi.

Skutek? Oczka nie błyszczą w reflektorach samochodów. Nie spełniają swej roli, bowiem zakładający je nie zastanowił się nad właściwym ich umieszczeniem.

Obywatelu zakładający! Jeepiek mówi, że powierzchnia „kocich oczek” mysi być — ale to koniecznie — prostopadła do osi drogi, a nie równoległa do draga zapory. Wtedy wszystko będzie dobrze i przejazd kolejowy na Odolnackach pod Warszawą będzie jarzyć się w reflektorach samochodowych.

**

Teraz kolej na wozy konne. Wiecie, co to jest wóz konny? To taki samochód wieloosobowy, ciągnięty przez jedno- albo dwukonny silnik, posiadający klapy wolnego wydechu, otwieraną samoczynnie od czasu do czasu. Zwykły samochód takiej klapy nie posiada.

A więc wozy konne mają posiadać wieczorem oświetlenie. Przepisy wymagają dwóch latarni po obu bokach, ale my, z jeepkiem zadowolimy się tylko jedną. Natomiast ta jedna latarnia musi mieć koniecznie i bezwarunkowo trzy zasadnicze cechy: 1) musi w ogóle istnieć i być zapalona; 2) musi być widoczna tak z przodu, jak i z tyłu wozu i 3) musi znajdować się nie pod wozem, a z lewego jego boku.

Obecnie sytuacja jest następująca. Gdy milicja widzi — to jest w mieście, wozy konne posiadają jedną latarnię, czasem nawet zapaloną, umieszczoną z reguły pod wozem. Latarnię tę widać rzadko przy zbliżeniu się do wozu lub oglądaniu wozu z boku, natomiast prawie nigdy — gdy się jedzie za wozem lub, gdy się go wymija.

Wydaje mi się, że przełamanie zwyczaju zawieszania latarni pod wozem i wprowadzenie przymusu światła po lewej stronie wozu konnego

go — nie byłoby trudne i przy dobrych chęciach można by tę sprawę załatwić, jak mówi jeepek.

To samo dotyczy innych wózków, nie tylko konnych. Wózki ręczne, taczki, wywrotki, inne wszelkie przedmioty martwe, znajdujące się na jezdni w porze ciemności — muszą posiadać oświetlenie. Inaczej nie wybrniemy z wypadków.

Oczywista, że każdy taki wóz, wózek i inny przedmiot musi posiadać szkiełko odblaskowe czerwone z tyłu. Ponieważ tumany mają zwyczaj przybijając te szkiełka krzywo, tak, że nie odbijają one promieni światła z latarni samochodów, przeto najlepiej wieszać je na pasku blachy w sposób wahlwy by siłą ciężkości ustawiały się prostopadłe do osi pojazdu.

Czy przypilnowanie tego obowiązku byłoby równie trudne, jak zamiana czerwonego prawa jazdy na nowe I klasy? Chyba nie. Potrafilibyśmy już odbudować domy, mosty, koleje i drogi — musimy umieć zbudować porządek na drogach. Inaczej — cały wysiłek odbudowy dróg pójdzie na marne.

Wreszcie kolej na ludzi. Mówię o prawdziwych ludziach, o ludziach pracy, nie o tych, którzy po pijanemu pchają się pod samochód.

Chodzi o pracowników jezdni. O zamiataczy, o zwrotniczych tramwajowych, o brukarzy, o pracowników kanalizacyjnych, o milicjantów. O wszystkich tych, których praca zmusza do przebywania na jezdni i to w największym narażeniu.

Kierowca szanuje tych ludzi i stara się ułatwić im pracę. Uważa na nich, omija ich, nie spędza ich z jezdni sygnałem. Ale tak czyni niestety jedynie dobry i kulturalny kierowca.

Są jednak przypadki, gdy najbardziej nawet kulturalny kierowca może uczynić krzywdę pracownikowi jezdni. Zdarzyć się to może wtedy, gdy jezdni jest słabo oświetlona, a pracownik jest ciemno ubrany.

Do niedawna, a gnieńdziej jeszcze i teraz, milicjanci kierujący ruchem są źle oświetleni. Nic prostszego nie tylko o nie stosowanie się do źle widocznych znaków ale nawet o wypadek najechania i to bez winy kierowcy.

Znacznie szczęście zdarza się przebywanie na jezdni pracownika źle oświetlonego. Albo posiada on białą-czerwoną paskowaną oznakę na rękawie, albo jej nie posiada, ale zawsze jest źle widoczny. Opaska na rękawie nie wystarcza. Nikt nie zabiera głosu w tej sprawie. Nie dla tego, żeby wszystko było w porządku, ale tylko dla tego, że nikt się tym nie interesuje. A sprawa przedstawia się groźnie. Wypadki zdarzają się ciągle.

Jedynym właściwym rozwiązaniem jest posiadanie przez pracownika na jezdni latarni. Natomiast może być użyte rozwiązanie mniej doskonałe — założenie na obydwie rękawy opasek posiadających na sobie kilka czerwonych

lub żółtych szkiełek odblaskowych. Wszelkie inne sposoby, jak jasny ubiór w czasie beznieży i ciemny ubiór podczas śniegu — wszystko to działa jedynie w bardzo dobrym oświetleniu ulicznym i nie w żółtym świetle sodowym, jakie powinna być wprowadzana w miastach polskich.

Sprawa ta o tyle jest ważna i pilna, że w razie wypadku najechania przez samochód, kierowca nie zawsze jest winien, bowiem stosownie do przepisów ma on prawo sądzić, że każda przeszkoda na jezdni będzie właściwie i wyraźnie oznaczona. A tak niestety nie jest. Czasem jest wręcz przeciwnie.

**

Pozostaje jeszcze sprawa robót drogowych. Temat ten jest tak obszerny i tyle żółci nagromadziło się nad nim, że trzeba zrezygnować z wielkiego hałasu teraz, a poczekać na opinię czytelników, co do spraw, poruszonych wyżej.

A więc: kto ma rację? Ja, mój jeepek, czy my obydwaj?

W. Rychter

NASZE KŁOPOTY

AKCJA „O“ W MOTOZBYCIE

Centrala Handlowa X otrzymała przydział, a więc prawo do nabycia w „Motozbycie“ czterech kompletów opon wraz z dętkami.

Centrala ta wysłała swego pracownika do „Motozbytu“ na ul. Mazowiecką, gdzie w Dziale Ogumienia otrzymuje ów pracownik **cztery papierki** do Ekspozytury „Motozbytu“ na ul. Grójecką 78 w Warszawie. Jeden z tych „papierków“ oczywiście z podpisem — nazywa się „Polecenie wykonania sprzedaży Nr . . .“, a drugi — „Polecenie sprzedaży ogumienia“. Tak oryginały jak i odpisy podpisane są przez Szefa Działu Ogumienia i Kierownika Działu Zbytu (**razem osiem podpisów**).

Z tymi czterema papierkami pracownik Centrali jedzie (powtarzam „jedzie“ a nie idzie, boć to ładne kilka kilometrów) do Ekspozytury „Motozbytu“ na ul. Grójecką 78. Była to sobota.

Tak, jak o niedawno pisał w „Motoryzacji“ inż. Rychter, „obywatel z fuzją“ zatrzymuje wysłanego, oświadczając grzecznie, lecz stanowczo: „już 3 minuty po dwunastej. Przyjdź pan w poniedziałek“.

Pracownik Centrali, straciwszy tego dnia przeszło trzy godziny, wraca z niczym.

W poniedziałek jedzie ponownie. „Obywatel z fuzją“ — grzecznie, lecz stanowczo żąda przepustki.

Przed innym obywatelem, wystawiającym przepustki, ogromna księga, przypominająca największą księgę buchalteryjną, tzw. „amerykanke“. Do księgi tej wpisuje delikwenta, podając godzinę, minuty, dzień, do którego udaje się interesant, oczywiście nazwisko, imię itd.

Uszczęśliwiony pracownik, przepuszczony przez „obywatela z fuzją“, — idzie po wymarzone opony i dętki.

Następny z kolei obywatel w drugim okienku po prawej stronie na 1-m piętrze, obejrzawszy dokładnie oryginały i odpisy „poleceń wykonania sprzedaży“ i „poleceń sprzedaży ogumienia“ — oświadcza grzecznie lecz stanowczo, że Dział Ogumienia niepotrzebnie skierował tu pracownika, bo Ekspozytura na Grójeckiej żadnych opon nie ma, a powinny być wydane na... Mazowieckiej, ewentualnie we Włochach...

Pracownik Centrali jedzie na Mazowiecką.

Na Mazowieckiej grzecznie lecz stanowczo oświadczają, że należy jechać na Grójecką. Jeżeli Ekspozytura rzeczywiście opon nie ma, to wyda odpowiednie asygnaty do składu we Włochach, gdzie opony wydadzą...

Pracownik Centrali jedzie do Ekspozytury na Grójecką.

Znowu oczywiście przepustka, obywatel „z fuzją“, drugie okienko po prawej stronie na 1 pięttrze i wreszcie grzeczne, lecz stanowcze żądanie obywatela, wystawiającego asygnaty do składu we Włochach: „**upoważnienie**“.

Oczywiście pracownik Centrali, mając cztery „papierki“ z Motozbytu na Mazowieckiej, żadnych upoważnień nie miał, nikt mu bowiem o tym wcześniej nie mówił.

Jedzie więc do swej Centrali po upoważnienie.

Zaopatrzony w to upoważnienie jedzie **po raz czwarty** na Grójecką.

Przepustka, „obywatel z fuzją“ i td. i td.

Wreszcie pracownik Centrali otrzymuje nowe **cztery papierki** z mnóstwem podpisów, pieczętek i td., a wydający te papierki uprzedza, że opony **należy bezwzględnie odebrać tego samego dnia**. „Stoi“ zresztą na jednym z papierków taki groźny stempel.

Była to godzina 13.50: Skład we Włochach otwarty do 14-ej. Z Grójeckiej 78 do Włoch w ciągu 10 minut można się dostać tylko samolotem odrzutowym...

Jeden z wymienionych czterech papierków, wydanych w Ekspozyturze na Grójeckiej, nazywa się „**kwit dostawy**“...

Nareszcie wyjazd do Włoch po opony.

Niechaj wielce szanowny inżynier Rychter zechce przejechać się do Włoch, dojedzie do przejazdu kolejowego, zapyta miejscowych tubylców o drogę do „Motozbytu“, pojedzie tą drogą i potem napisze odpowiedni artykuł do „Motoryzacji“...

Oto uproszczony, oszczędny, nie biurokratyczny sposób sprawnego załatwienia klientów przez „Motozbyt“.

Komentarze — zdaje się — zbyteczne.

Ad. K.

JAK PRZERABIAĆ SAMOCHODY?

Otrzymaliśmy przed kilku dniami list z U. S. A., zaczynający się od wyrazów „Dear Sirs“, który przytaczamy w tłumaczeniu polskim. Dotyczy on przede wszystkim odpowiedzi na pyt. Ob. Chojnackiego Zbigniewa z Krakowa i Sliwińskiego Tadeusza z Sosnowca, którzy napisali za naszym pośrednictwem do naszego korespondenta amerykańskiego Wellingtona. List brzmi:

„Nadesłaliście mi, Drodzy Przyjaciele, mnóstwo listów od Waszych Czytelników, pragnących przerabiać swe normalne samochody i motocykle na wyścigowe. Listów tych jest tak dużo, że, niestety, nie mogę odpowiadać na każdy z nich, **lecz** będę dawał wskazówki w kilku artykułach, które Wam nadeślę. Jeden z nich już właśnie wysyłam.

„Zechciejcie poinformować Waszych Czytelników, że należy przestrzegać najważniejszej zasady. Oto nie każdy samochód i motocykl da się przerobić na wyścigowy. Po pierwsze, przeróbka na wyścigowy — to nie tylko podniesienie mocy silnika, stosunkowo łatwe do wykonania. Trudniejsze jest dostosowanie podwozia samochodu do wyścigu.

„Ktoś pragnie przerobić na wyścigowy — samochodzik marki D. K. W. z dwucylindrowym silniczkiem. Ktoś inny przerabia swój motocykl angielskiej marki A. J. S. Jest to błędne, szczególnie w odniesieniu do

motocykli. W motocyklach należy zasadniczo zmieniać silniki na specjalne — o wysokich obrotach, budowane i próbowane starannie w wytwórniach. Zwykle podniesienie mocy normalnego silnika turystycznego da najwyżej zwykłą moc o 10%, co jest zbyt mało, by skutecznie konkurować z wyspecjalizowanymi. Natomiast reszta motocykla może być zupełnie nie dostosowana do wyścigów i użycie takiej ramy i kół do wyścigu może być niebezpieczne nie tylko dla motocyklisty, ale i dla współuczestników wyścigu.

„Co do samochodów, to usilnie ostrzegam przed przebudowywaniem normalnych turystycznych samochodów na wyścigowe, szczególnie typów, nie nadających się zupełnie do wyścigów ze względu na słabą budowę podwozia, złe „trzymanie się“ drogi na dużych szybkościach, lub wreszcie na niebezpieczeństwo rozłączenia się silnika, który jest budowany na ściśle określonej moc.

Ryzyko jest bardzo duże i nie powinien sobie na nie pozwalać ten, który nie posiada dostatecznych środków finansowych na pokrycie straty. Zaznaczam z całym naciskiem, że niejednokrotnie pierwsze, drugie i trzecie wysiłki w przebudowywaniu samochodu idą zupełnie na marne i muszą być zapłacone z kieszeni konstruktora-amatora. Dopiero po kilkakrotnym nieudanym doświadczeniu dochodzi się do lepszych rezultatów. To kosztuje.

„U nas, w Stanach Zjednoczonych, przerabia się z zasady tylko Fordy i Chevrolety, bowiem dla tych wozów zostały już dokonane liczne doświadczenia, za które zapłacili pionierzy. Teraz nie stanowi to żadnej trudności, by przerobić Forda. Można nawet nabyć wszystkie potrzebne do przeróbki części w odpowiednich wytwórniach. Natomiast silniejsze samochody nie są przerabiane, gdyż wysiłki dały złe rezultaty.

Prześle artykuł na temat przeróbki samochodów u Was, a właściwie — na temat budowy małych wozów wyścigowych z części posiadanych przez Was.

„Niekktórzy Czytelnicy wyrażają wątpliwość, czy znam samochody niemieckie, jak D.K.W., lub inne, oraz, czy znam Wasze możliwości. Otóż jeszcze raz wyjaśniam, że znam Polskę i polskich automobilistów dość dobrze, bowiem pracowałem z Wami w Polsce przeszło rok i poznałem wielu doskonałych inżynierów i konstruktorów, a także wielu pierwszorzędnych mechaników. Wydaje mi się, że moglibyście naprawdę dobrze zestawić wyścigowe samochody o małych silnikach.

Niejednokrotnie daję u nas wyraz uznania dla Waszych zdolności, osiągnięć i wytrwałości w pracy, wskutek czego, nawiasem mówiąc, miałem pewne przykrości ze strony ludzi, pilnie czytających tutejszą prasę. Dziwiono się nawet dużym ilościom listów przychodzących do mnie z Polski.

„Mister Cojnacki (zapewne Chojnacki. — przyp. red.) prosi mnie o prospekty nowych samochodów U.S.A. Niestety nie mogę w tym pośredniczyć, bowiem czynność moja ograniczałaby się do napisania o prospekty i do wysłania do Polski. Myślę, że proście będzie zażądać prospektów z Waszej firmy „Motozbyt“, która napewno udzieli każdej informacji technicznej.

„Natomiast jestem zawsze gotów odpowiadać na konkretne pytania, dotyczące przebudowy silników, czy samochodów na szybsze. Jednak pytanie ogólnikowe: „jak to zrobić?“ — jest dla mnie dość kłopotliwe, gdyż nie wiem, o co dokładnie chodzi pytającemu.

„W każdym razie uważam za wskazane by początkując, przed zacyzaniem kosztownej, podkreślam — kosztownej przebudowy, lub zestawiania na nowo, przedstawili swe projekty Waszym konstruktorom. Unikną wtedy zawodu i zbędnych wydatków.

„Przesyłam Wam moje najlepsze pozdrowienia i wyrazy najwyższego szacunku dla Waszych wysiłków we wspólnym wyścigu pracy przy odbudowie bohaterkiej Polski.

S. M. Wellington.

Chicago, w kwietniu 1949.

DOWODY WŁASNOŚCI SAMOCHODÓW PONIEMIECKICH

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu Nr. 10, który ukazał się z datą 29 marca 1949 r., został pod pozycją 50 ogłoszony okólnik z dnia 17 marca 1949 r. w sprawie zbywania poniemieckich pojazdów mechanicznych.

Okólnik ten ostatecznie reguluje sprawę, która w swoim czasie wywoływała wiele sporów i była powodem wielu trudności dla osób, które „zabezpieczyły” — jak to się dawniej mówiło — pojazdy poniemieckie.

A rzeczą powszechnie wiadomą jest, że znakomita większość samochodów i motocykli, jakie się w latach 1945—47 znalazły w kraju, to wozy poniemieckie. Wszelkie bowiem pojazdy mechaniczne, jakie posiadaliśmy przed najazdem niemieckim na Polskę, uległy rekwizycji przez władze wojskowe polskie i w rezultacie razem z tymi pojazdami, których władze nasze nie zarekwirowały, dostały się następnie w latach 1939—1945 do rąk okupanta niemieckiego.

Dlatego po wyparciu z ziem naszych najeźdźcy niemieckiego, wszystkie pojazdy mechaniczne, jakie pozostały w kraju, to pojazdy poniemieckie, oczywiście poza takimi samochodami, jakie otrzymaliśmy od Armii Radzieckiej, a następnie z dostaw UNRRA.

Dlatego olbrzymia większość pojazdów mechanicznych, znajdujących się w Polsce, podpada pod pojęcie „majątku opuszczonego i poniemieckiego”, o którym mówi dekret z dnia 8 marca 1946 r. w brzmieniu ustaloną ustawą z dnia 18 listopada 1943 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 454).

Na mocy tych przepisów poniemieckie pojazdy mechaniczne, zarówno jak i części tych pojazdów, muszą otrzymać dokumenty własności z Rejonowych Urzędów Likwidacyjnych. Wymieniony na wstępie okólnik Ministerstwa Skarbu, który zastępuje dotychczas wydane pod tym względem przepisy, a przede wszystkim znany okólnik Nr. 142 z dnia 31 maja 1946 r., został wydany w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji i ma zastosowanie przy rejestracji samochodów i motocykli przez Wydziały Komunikacyjne urzędów wojewódzkich oraz Zarządów Miejskich w m. st. Warszawie i w m. Łodzi.

Okólnik ustala na wstępie jakich pojazdów nie uważa się za poniemieckie. A więc nie są poniemieckimi pojazdy zaopatrzone w dokumenty z przed roku 1939, pojazdy z dostaw UNRRA, pojazdy zakupione za granicą, pojazdy z demobilu wojskowego (polskiego lub radzieckiego), nabyte od jednostek wojskowych i t. p.

Jest rzeczą oczywistą, że dowody stwierdzające niemieckie pochodzenie pojazdu muszą zawierać dokładną specyfikację tego pojazdu (nr. silnika, nr. podwozia, markę, typ, rodzaj pojazdu). Dowody stwierdzające, że pojazd jest pochodzenia niemieckiego nie wymagają potwierdzenia przez Urzędy Likwidacyjne i stanowią bezpośrednią podstawę do rejestracji pojazdu.

Okólnik ustala następnie sposób dokonywania likwidacji czyli tryb postępowania z pojazdami niemieckimi, rozróżniając dwa rodzaje postępowania:

I) Jeżeli pojazd (lub części pojazdu) znajdują się w posiadaniu Urzędu Likwidacyjnego, wówczas pojazdy takie mogą być sprzedawane w drodze przetargu publicznego, z wyjątkiem pojazdów typowych, które należy przekazywać „Motozbytowi”.

II) Jeżeli pojazdy poniemieckie są w posiadaniu instytucji państwowych (urzędy, przedsiębiorstwa państwowe, zjednoczenia, centrale branżowe i t. p. zakłady o charakterze gospodarczym prowadzone przez Państwo), rad narodowych i związków samorządu terytorialnego (straży ogniowych, pogotowia ratunkowego i organizacji wyższej użyteczności publicznej) oraz partii politycznych i związków zawodowych, to po-

jazdy poniemieckie przekazywane są **bezpłatnie** wyżej wymienionym posiadaczom, po złożeniu przez te instytucje do Urzędu Likwidacyjnego wniosku o przekazanie posiadanych pojazdów na potrzeby własne.

Na podstawie takiego wniosku wspomniane Urzędy Likwidacyjne wydają specjalne zaświadczenia, które uprawniają do rejestracji pojazdu, a następnie do sprzedaży pojazdu.

* * *

Okólnik omawiany ustala, w dalszym ciągu, warunki sprzedaży pojazdów poniemieckich, zgłaszanych przez ich dotychczasowych posiadaczy. Jest to stosowany dotychczas sposób szacowania samochodów przy użyciu t. zw. mnożników, a mianowicie: cena samochodu nowego w r. 1939 mnoży się przez 6 jeżeli chodzi o samochody osobowe, przez 8 — jeżeli chodzi o samochody ciężarowe oraz przez 10 — jeżeli chodzi o autobusy.

Ceny z r. 1939 są podane w specjalnych tabelach, a jeżeli tabela nie zawiera danego typu — to cenę przedwojenną ustala biegły.

Dla motocykli i przyczep — ceny sprzedażne pobierane przez Urzędy Likwidacyjne są ujęte w następujących ryczałtach: za motorowery — cena wynosi zł. 8.000, za motocykle o litrażu do 250 cm³ — zł. 12.000, za motocykle powyżej 250 cm³ — 20.000, za wózki motocyklowe — zł. 3.000 i wreszcie za przyczepy samochodowe od 10.000 do 30.000, w zależności od ich nośności.

Przy ustalaniu ceny sprzedażnej za samochody lub motocykle, Urzędy Likwidacyjne nie biorą pod uwagę stanu technicznego pojazdu w chwili jego zgłoszenia do urzędu. Ponieważ poniemieckie pojazdy dostały się do rąk ich posiadaczy z reguły w stanie uszkodzonym, bądź też w stanie mniejszego lub większego zużycia, przeto posiadacze ich musieli ponieść pewne wydatki związane z ich naprawą bądź opieką nad nimi.

Okólnik Ministerstwa Skarbu zaznacza w związku z tym, że pobierane ceny przez Urzędy Likwidacyjne ustalone są z uwzględnieniem powyższych okoliczności i tym samym daleko odbiegają od obecnych cen rynkowych, które są o wiele wyższe. W związku z tym okólnik wprowadza ważne postanowienie. Mianowicie: gdyby zdaniem nabywcy cena ustalona w sposób powyżej opisany była wyższą od faktycznej wartości pojazdu w/g aktualnych cen rynkowych, wówczas Urząd Likwidacyjny powinien (na wniosek zainteresowanego posiadacza pojazdu i na jego koszt) powołać biegłych celem ustalenia aktualnej ceny rynkowej pojazdu, tj. ceny rynkowej w dniu jego sprzedaży. W razie gdyby się okazało, że istotnie cena określona przez Urząd Likwidacyjny jest wyższa od ceny rynkowej, wówczas Urząd Likwidacyjny pobiera 80% aktualnej ceny rynkowej.

Jeżeli chodzi o części pojazdów mechanicznych, to Urzędy Likwidacyjne pobierać mają 80% ceny rynkowej, ustalonej przez biegłego. Za części uważa się wszystko to, co nie stanowi kompletnego samochodu (motocykla), a więc wraki i ich zespoły, jak silniki, dyferencjały i t. p., przy czym ustalona w ten sposób cena za części nie może przekroczyć ceny pojazdu w całości.

Jeżeli chodzi o pojazdy mechaniczne złożone z części poniemieckich, nabytych z rozmaitych źródeł, to Urzędy Likwidacyjne powinny wydawać „zaświadczenia zbycia”, uprawniające do rejestracji ogólnej (wydziały komunikacyjne), przy czym od opłaty za poszczególne części ustalonej w sposób i w wysokości wyżej podanej, powinny być odliczone wszystkie kwoty wpłacone dotychczas przez posiadacza pojazdu za części poniemieckie do Urzędów Likwidacyjnych, bądź

do Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych, bądź do Głównego Inspektoratu Specjalnej Akcji Likwidacyjnej M. Z. O., bądź Funduszu Inwestycyjno-Obrotowego Przemysłu Z. O., bądź wreszcie władz wojskowych.

**

Omawiany okólnik Ministerstwa Skarbu wyjaśnia wreszcie, że posiadacze pojazdów, na które zostały wydane przez Urzędy Likwidacyjne zaświadczenia zbytu (czy to po uiszczeniu opłat, czy też bez pobierania opłat) mają całkowitą swobodę dalszej odsprzedaży swoich pojazdów. Z tych względów do rejestracji takich pojazdów wystarczy złożenie odpowiedniego zaświadczenia sprzedawcy (dotychczasowego posiadacza) pojazdu łącznie z poprzednim dowodem własności, wystawionym przez Urząd Likwidacyjny, a jeżeli pojazd sprzedawany jest przez instytucję państwową (urząd lub przedsiębiorstwo państwowe) do rejestracji na nowego właściciela wystarczy złożenie zaświadczenia o sprzedaży, wystawionego przez tę instytucję.

Na zakończenie okólnik przypomina, że wszelkie umowy związane ze sprzedażą poniemieckich pojazdów mechanicznych, zawarte przed wejściem w życie tego okólnika, **pozostają w mocy**, a wpłacona cena kupna zwrotowi nie podlega oraz że wszelkie sprawy będące w rozpatrywaniu Urzędów Likwidacyjnych są od dnia 29 marca 1949 r. załatwiane według zasad tego okólnika.

— e —

Z kraju

CZYN 1-MAJOWY PRACOWNIKÓW ZAJEJZDNI PKS - WOLA. — Pracownicy Zajezdni Samodzielnej Stołecznej Stacji Osobowej PKS - Wola zobowiązali się wykonać szereg prac przedterminowo i dodatkowo dla uczczenia święta robotniczego w dniu 1-go Maja. Tak więc uchwalono i wykonano do 1-go maja: 1) uruchomiono wjazd do zajezdni PKS przy ul. Wolskiej; 2) uruchomiono t.zw. dyspozytor wjazdowy; 3) własnymi środkami uruchomiono wewnętrzną centralę telefoniczną, usprawniającą łączność z poszczególnymi komórkami zajezdni, co w konsekwencji daje ogromne oszczędności czasu poszczególnych pracowników i usprawnia pracę zajezdni; 4) przedłużono przedterminowo linię do Truskowa (za Izabelinem); 5) zaoszczędzono w kwietniu br. — w związku z właściwym zorganizowaniem pracy — 1.366.920 zł. Nadto robotnicy warsztatowi zajezdni zobowiązali się do zwiększenia ilości napraw wozów oraz zaoszczędzenia narzędzi i materiałów.

PRACOWNICY UMYSŁOWI ZAJEJZDNI PKS - WOLA uchwalili na zebraniu kwietniowym przystąpić masowo do współzawodnictwa pracy. Ze względu na to, że w miesiącach ubiegłych przystąpili do współzawodnictwa wszyscy kierowcy, konduktorzy i robotnicy, Zajezdnia Samodzielnej Stołecznej Stacji Osobowej PKS - Wola jest pierwszym przedsiębiorstwem w Warszawie, gdzie wszyscy pracownicy fizyczni i umysłowi biorą udział we współzawodnictwie pracy.

ŚLUSARZ ROMAN KOŹBIAŁ — pracujący w warsztatach PKS wynalazł sposób odnawiania ramion amortyzatorów tylnych w samochodach amerykańskich marki G.M.C. Brak zamiennych amortyzatorów unieruchomił pewną ilość tych wozów znajdujących się w naszym posiadaniu. Dzięki umiejętnościom i pracy Koźbiała wozy G.M.C. „cierpiące” na brak amortyzatorów ruszyły do pracy w teren.

PIERWSZY KURS DLA KOBIET - TRAKTORZYSTEK rozpoczął się w Tczewie w kwietniu r. b. Każdy z powiatów woj. gdańskiego wysłał na kurs po 2 delegatki, tak że na kursie szkoli się 22 kobiety.

PRACOWNICY ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH „URSUS” postanowili wykonać roczny plan produkcji do 1-go listopada r. b. oraz wyprodukować do końca roku 1949-go dodatkowo 300 traktorów. Równocześnie robotnicy „Ursusa” postanowili do 22 lipca r. b. zaoszczędzić 54 miliony zł, a do końca roku 1949-go — 200 mil. zł.

TRANSPORTY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO z ZSRR w dalszym ciągu nadchodzą do Polski. Oprócz 50 radzieckich ciężarówek - wywrotek typu ZIS - 585, które nadeszły do Polski na początku r. b. i pracują przy odbudowie Warszawy, w ciągu ostatnich tygodni otrzymaliśmy m. in. 50 pługów traktorowych (5-ski-bowych), pewne ilości ciężarówek typu ZIS-150 i GAZ - 61 oraz samochodów terenowych typu GAZ-67. Nadto „Motozbyt” otrzymał duży transport części zamiennych do wozów radzieckich.

POLSCY KOLARZE POJADĄ NA POLSKICH ROWERACH SPORTOWYCH. — Państwowa Fabryka Rowerów w Wirku na Górnym Śląsku produkuje już rowery sportowe („szosówki”) typu „Bałtyk”. Nad produkcją czuwa znany z przed wojny kolarz — dyr. Fajge. Polskie rowery sportowe „Bałtyk” otrzymają nasi kolarze startujący w wyścigu Praga — Warszawa. Poza sprawdzianem sprawności fizycznej i umiejętności taktycznych naszych kolarzy wyścig Praga — Warszawa w r. b. będzie jednocześnie generalnym egzaminem polskiej produkcji rowerowej.

UROCZYSTE ZAKOŃCZENIE KIEROWCÓW JUNAKÓW „SŁUŻBA POLSCE” w BYDGOSZCZY odbyło się w kwietniu r. b. w Wojewódzkim Ośrodku P.W. Motorowego przy ul. Król. Jadwigi. Kurs rozpoczęto 16.8.1949 r. przy 126 uczniach. Do zakończenia kursu przetrwało 105 junaków. Komendant kursu kierowców — por. Drybała odczytał rozkazy Wojewódzkiej Kadry Pow. Org. „Służba Polsce” Bydgoszcz awansujące junaków z Kursu Mot., którzy za należyte wyrobienie obywatelskie oraz sumienną i wydajną pracę awansują z dniem 1.4.1949 r. Wyróżniono nadto trzech najlepszych junaków: Czesława Darona, Alfonsa Kowalskiego i Witolda Sonenka, którzy otrzymali dary w postaci książek. Następnie Komendant Wojewódzkiego SP płk. Winiarski wręczył dyplomy.

SIEĆ STACJI OBSŁUGI SAMOCHODÓW (S.O.S.) „MOTOZBYTU” jest obecnie w trakcie organizacji. W ten sposób w ciągu I-go półrocza 1949 r. uruchomione zostaną w pełni S.O.S. w Warszawie, Toruniu, Bydgoszczy, Gdańsku, Szczecinie, Poznaniu, Mysłowicach i Wrocławiu. W II-gim półroczu ruszyć mają dalsze Stacje Obsługi w Pabianicach, Białymstoku, Słupsku i ewent. Krakowie. Jednocześnie przystępuje się do budowy zupełnie nowej, nowoczesnej urzędowej Stacji Obsługi w Warszawie.

Zadaniem S.O.S. jest racjonalna konserwacja wozów i wszelkie zabiegi usprawniające — łącznie z drobnymi naprawami. S.O.S. podzielone zostaną na trzy klasy. Stacje Obsługi kl. III wykonywać będą czynności konserwacyjne i zabiegi usprawniające, natomiast S.O.S. kl. II i I dokonywać będą również drobne i częściowo średnie naprawy.

S.O.S. obsługiwać będą przede wszystkim wozy typowe użytkowników państwowych, samorządowych i spółdzielczych. Inne wozy obsługiwane będą w miarę możliwości.

Zgłaszający się na S.O.S. kierowca musi posiadać upoważnienie do podpisania zlecenia na wykonanie potrzebnych zabiegów i napraw. Nie dotyczy to okresowych przeglądów, które będą się odbywać obowiązkowo w ustalonych terminach, a dokonywane będą fachowo przez specjalnie wyszkolony personel, przyczyniając się do przedłużenia „życia” każdego pojazdu i dając oszczędności zarówno w zużyciu paliwa, jak i w następstwie zmniejszenia przestojów i wypadków.

15.677.000 ZŁ. ZAOSZCZĘDZA W R. B.**WARSZTATY GŁÓWNE PKS**

Dnia 12 kwietnia rb. odbyła się w Warsztatach Głównych P. K. S. ogólna narada wytwórcza wszystkich pracowników, a tematem tej narady było omówienie wykonania planu napraw autobusów na rok 1949 oraz akcja oszczędnościowa przy wykonaniu planu.

Narada wytwórcza dała wspaniałe zobowiązania załogi. Tak więc naprzykład czytamy w rezolucji przyjętej przez wszystkich pracowników, że plan napraw silników wykonany będzie do dnia 10 listopada 1949 r. i dzięki temu przekroczenie planu rocznego wyniesie 20%, zaś jeśli chodzi o naprawy podwozi, to plan roczny wykonany zostanie już 6 lipca b. r., zaś przekroczenie planu w roku 1949, zgodnie z zobowiązaniami załogi, wynosić będzie 56%.

Również i indywidualne deklaracje pracowników Warsztatów Głównych PKS zasługują na podkreślenie. Tak więc naprzykład ob. Zarębski Czesław — szlifiarz wałów korbowych zobowiązał się w roku 1949 wykonać normę w 163%; Urbański Klemens — tokarz w 165%; Musiał Edward — monter podwoziowy w 198%; Nowak Henryk — monter podwoziowy w 191%; Ruclak Feliks — monter silnikowy w 171%.

W wyniku tej narady załoga wskazała również szereg sposobów zaoszczędzenia materiałów i godzin pracy.

Według następnych obliczeń Warsztaty Główne P. K. S. zaoszczędzą na materiale używanym do napraw autobusów sumę zł. 11.927.700, zaś na roboto-godzinach 58.947 godzin, co w przeliczeniu na złote wyniesie sumę około 3.750.000. Łącznie więc zadeklarowana w roku 1949 oszczędność wyniesie sumę zł. 15.677.000, co stanowi blisko 20% w stosunku do preliminarza budżetowego.

Na zakończenie narady wytwórczej, załoga uchwaliła następującą rezolucję:

Polska wraz z innymi krajami Demokracji Ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele walczy o trwały pokój. W walce tej jesteśmy również związani z narodami krajów kapitalistycznych, które, wbrew zmarshallizowanemu rządowi, walczą przeciwko wojnie i wyzyskowi. Walka ta na naszym odcinku, w naszych Głównych Warsztatach Napraw Samochodowych, to wykonanie planu i przekroczenie go, to zwiększenie wydajności pracy i doskonalenie jej mierników, to zwiększający się wysiłek produkowania coraz więcej, lepiej i taniej.

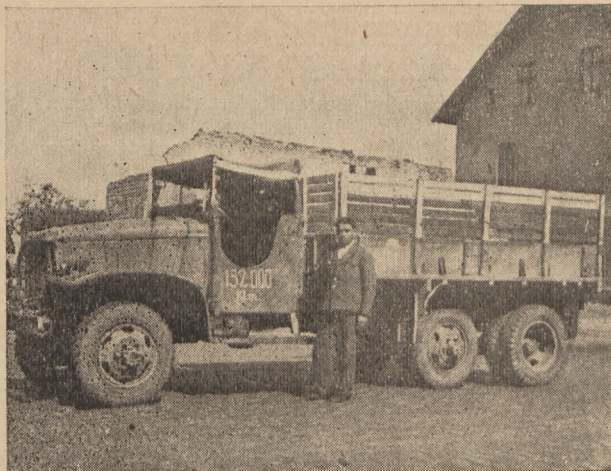
Ogólnokrajowa akcja oszczędnościowa da dziesiątki miliardów złotych, które przyspieszą Rozbudowę Kraju i poprawę stopy życiowej pracujących. W naszym warsztacie pracy możemy zrobić bardzo dużo.

Po czym w rezolucji tej następują cyfry, które podaliśmy na wstępie niniejszej notatki.

Zobowiązania te załoga przyjęła dla uczczenia Międzynarodowego Święta Klasy Robotniczej w dniu 1 Maja.

NIEBYLEJAKI REKORD 132.000 KM. BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ I ŚREDNIEJ NA GMC Z DEMOBILU!!!

Do niniejszej wiadomości otrzymanej z PKS w Olsztynie załączamy fotografię wraz z krótką rozmową z Ob. Dziemienczukiem Mikołajem, kierowcą Państwowej Komunikacji Samochodowej Oddział Nr 4 Olsztyn, Stacja Białystok, który na samochodzie marki „G.M.C.” przejechał 132.000 (sto trzydzieści dwa tysiące) klm. bez naprawy głównej i średniej. Tyle z danych „urzędowych”. Obecnie udzielamy głosu „rekordziście”.



Kierowca Mikołaj Dziemienczuk przy swej ciężarówce GMC z demobilu, na której przejechał 132.000 km bez naprawy głównej i średniej

— Jestem kierowcą od roku 1930, zawód swój obrałem mając zamiłowanie do niego.

Samochód, na którym przejechałem 132.000 klm otrzymałem dnia 26.VI.46 r. Ile kilometrów przebył do tej daty nie wiem, gdyż był to demobil wojskowy. Samochód był eksploatowany na drogach Województwa Białostockiego, których nie można zaliczyć do dobrych, dlatego i opieka nad samochodem musiała być troskliwsza.

Duży „wykręcony” kilometrą przypisuję temu że:

1. Zawczasu usuwałem wszelkie powstałe drobne uszkodzenia, nie dopuszczając w ten sposób do powstawania większych uszkodzeń.

2. Usterki usuwałem sam bądź też przy pomocy przydzielonego personelu, ale zawsze sprawdzałem czy naprawa została wykonana właściwie i nie przewidywalnie.

3. Nigdy nie jeździłem „do pożaru”, pozostawiając ten rodzaj jazdy kolegom — kierowcom straży pożarnej, pogotowia ratunkowego itp. — przeciętnie jeździłem z szybkością 30 — 40 klm/godz. unikając gwałtownego hamowania i ruszania z miejsca.

4. Starałem się zawsze „wyczuć maszynę”. Twierdząc, że nawet na „gracie” można „wykręcić” wiele kilometrów, jeżeli się dba o niego bo „pańskie oko konia tuczy”, a coś dopiero jak jest tych „koni” co prawda mechanicznych ale kilkadziesiąt. Maszyna, choć „martwa istota” to jednak umie się odwdziżyć za należyłą opieką.

Przez cały czas eksploatacji nie miałem wypadku ani też „ściągania z trasy” z powodu uszkodzenia itp.

Przeciętnie używałem 37 — 38 litrów benzyny na 100 klm.

Nie poprzestaję na tym pierwszym moim „rekordzie” będę się starał go przekroczyć i chętnie bym widział współzawodników z grona kolegów — kierowców. Wobec czego rzucam wyzwanie „kto więcej wykręci” kilometrów w przebiegu międzyremontowym”. Czekam na „rywali”.

Na zakończenie moich 132.000 km miałem jeszcze jedno pragnienie, a mianowicie żeby mój „pupil” na „własnych kołach” i o własnej sile mógł być odprowadzony do warsztatu, co też osiągnąłem — odprowadzając i przekazując osobiście samochód do naprawy „na chodzie”. Był to widocznie jeden z nielicznych wypadków tego rodzaju, gdyż oglądano nas ze wszystkich stron.

Rozmowę przeprowadził BEN.

PIĄTY KURS KIEROWCÓW

WYSZKOLIŁA SZKOŁA ZZT W LEGNICY

Szkołę Kierowców Samochodowych ZZTrans. w Legnicy założono w r. 1947-ym. Początki pracy szkoły były bardzo ciężkie, ze względu na brak funduszy, brak sprzętu, modeli, pomocy szkolnych i taboru do nauki jazdy.

Mimo tych trudności pracownicy Szkoły przy pomocy Zarządu ZZ Trans. w Legnicy wspólnym wysiłkiem zaopatrzyli Szkołę w niezbędne modele, przekroje, tablice orientacyjne, a co najważniejsze z wraków zestawili 2 samochody nadające się do celów szkoleniowych.

Obecnie Szkoła w Legnicy posiada dobrze wyposażoną salę wykładową, warsztaty do zajęć praktycznych, bursę dla uczniów przyjezdnych itp.

Szkoła jest samowystarczalna, nie posiada długów, a obecny majątek szkoły w taborze, modelach itp. pomócach szkolnych ocenia się na 2 mil. zł.

Szkoła w Legnicy prowadzi 1-miesięczne kursy dla początkujących, a równocześnie prowadzi przeszkolenie dla kierowców zawodowych II i I kategorii.



Na zdjęciu chwila odśpiewania Międzynarodówki po podpisaniu umowy z delegacją czechosłowacką.

współzawodnictwa na polu kulturalno - oświatowym. W dniu 3.IV. rb. przybyła do Wałbrzycha delegacja czechosłowacka i przy udziale przedstawicieli miasta i partii podpisano z delegatami miasta Broumova — ob. ob. Bechlerem i Kloczkiem umowę następującą: 1. wymiana Kół Dramatycznych; 2. wymiana zespołów muzycznych; 3. wymiana zespołów śpiewackich; 4. wymiana zespołów tanecznych; 5. urządzenie turnieju ping-pongowego; 6. urządzenie turnieju szachowego.

Delegacja czechosłowacka zastrzegła, aby wszyscy biorący udział w imprezach wymiany kulturalno - oświatowej byli amatorami.

Jak więc widzimy — praca kulturalno - oświatowa Oddziału Automobilistów w Wałbrzychu nabiera tempa i rozszerza się w sposób bardzo pomyślny.

AKCES NA KONGRES POKOJU

BIURO KONGRESU POKOJU

WARSZAWA

Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców R. P. w imieniu 100.000 zrzeszonych członków solidaryzuje się z dążeniami Światowego Kongresu dla utrzymania pokoju na świecie.

Za Zarząd Główny ZZTrans.

(—) Oryński. (—) Pintner

POLSKI KOMITET OBRONCÓW POKOJU

WARSZAWA

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego w imieniu 220 Klubów Motocyklowych zrzeszających 15.000 motocyklistów postanowił na uroczystym posiedzeniu w dniu dzisiejszym przyłączyć się do akcji zmierzającej do utrzymania pokoju i zgłasza swój akces do Kongresu Pokoju w Paryżu.

Za Zarząd PZM

(—) ASKANAS STEFAN

Warszawa, 15.IV.1949 r.

Do

Pana Przewodniczącego

Polskiego Komitetu Obronców Pokoju

w Warszawie

Oddział Warszawski Automobilklubu Polski, w myśl powziętej jednogłośnie w dniu 25 marca 1949 r. uchwały i przyłączając się do głosu ogółu społeczeństwa, pragnie wyrazić swe całkowite solidaryzowanie się z hasłem propagowanej przez Polski Komitet Obronców Pokoju — w dążeniu do ustalenia powszechnego pokoju i potępiając wojnę, jako największego wroga i niszczyciela kultury i ludzkości.

Automobilklub Polski
Oddział Warszawski

(—) JULIAN ZABOKRZECKI
V-Prezes



Na załączonym zdjęciu — absolwenci V. Kursu Szkoły ZZTrans. w Legnicy wraz z wykładowcami i pracownikami szkoły.

OŻYWIONA DZIAŁALNOŚĆ KULTURALNA

ODDZ. AUTOMOBILISTÓW W WAŁBRZYCHU

Ożywioną działalność kulturalno - oświatową rozwija Oddział Automobilistów w Wałbrzychu Zw. Zaw. Transportowców RP.

W dniu 20 stycznia rb. na terenie Oddziału zorganizowano Komisję Kulturalno - Oświatową, w skład której weszli: tow. tow. A. Orzechowski, M. Tyszel, J. Romański, J. Krasniański i M. Bleiberg. Udekorowano ładnie świetlicę, założono gazetę ścienną, zrobiono mównicę, uruchomiono bibliotekę i oprawiono 107 tomów książek, które szybko bez oprawy niszczyły się.

W dniu 10 marca rb. podpisano umowę współzawodnictwa na polu kulturalno - oświatowym z bratnią organizacją w Legnicy. Ważniejsze punkty umowy: zorganizować Koło Prelegentów i Klub Szachistów; założyć do 25.IV.49 Koło Samokształceniowe; zorganizować Koło Dramatyczne; wygłosić 4-y odczyty do dnia 1.IV.49; dać 1-no przedstawienie na wsi; ożywić sekcję ping-pongową i przeprowadzić zawody ping-pogowe i szachowe w Legnicy w dniu 1.IV.49.

W wyniku powyższej umowy wygłoszono 5 odczytów politycznych, 11 odczytów fachowych dla kierowców, 2 odczyty p.t. „Poznaj Prawo“, przeprowadzono 2 wykłady języka rosyjskiego, 8 prób Koła Dramatycznego. W zawodach szachowych Oddział ZZT Wałbrzych przegrał z ZZT Legnica 0:3, w zawodach ping-pongowych Wałbrzych pokonał Legnicę 7:2.

Wtoku dalszej pracy Oddział Wałbrzych wezwał M.R.O. miasta Broumova w Czechosłowacji do akcji

IRENEUSZ KUCZYŃSKI

PODSTAWY OCENY STOPNIA ZUŻYCIA SILNIKÓW SPALINOWYCH

Od współczesnego silnika spalinowego racjonalnie eksploatowanego wymaga się właściwych mu cech użytkowych t. zn. ruchowych i ekonomicznych, które powinien on wykonywać w ciągu możliwie długiego okresu czasu jego eksploatacji.

Do cech ruchowych silnika zalicza się:

- wielkości mocy i obrotów, jakie silnik rozwija przy danych otwarciach przepustnicy i obciążeniach;
- wielkość zrywu, t.j. zdolność przyspieszenia w miarę zwiększenia się dopływu mieszanki, względnie na skutek zmniejszającego się obciążenia, t. zn. np. wskutek polepszenia się warunków drogowych.

Do cech ekonomicznych silnika zalicza się:

- ilość zużywania paliwa i oleju silnikowego;
- wielkość kosztów napraw silnika;
- amortyzacji kosztów zakupu silnika.

Poza tym wymaga się od silnika pewności działania w większym lub mniejszym stopniu, w zależności od przeznaczenia obiektu, na którym silnik pracuje i to w ciągu możliwie najdłuższego okresu czasu.

Powyżej opisane cechy łącznie, decydują o wartości użytkowej silnika.

O nieużyteczności silnika decyduje utrata lub obniżenie ponad pewną normę, zależną od obiektu na którym silnik pracuje, chociażby jednej z tych cech. Najlepsze bowiem cechy ruchowe silnika, przeznaczonego do samochodów transportowych są bezwartościowe, o ile są uzyskane przez zmniejszenie pewności działania silnika.

Podobnie i wysokie walory ekonomiczne, o ile są uzyskane w drodze obniżenia istotnych cech ruchowych silnika, mijają się zupełnie z celem.

Pomijając kwestię racjonalności konstrukcji silnika, jak również racjonalności jego zastosowania do danego pojazdu oraz abstrahując od warunków pracy pojazdu, należy się jednak liczyć z faktem, że w miarę ilości pracy, wykonywanej przez silnik, jego charakterystyczne cechy użytkowe ulegają większym lub mniejszym zmianom. Każdy współczesny, przeciętny silnik, wykonany seryjnie, w okresie pierwszych 1000 — 3000 km pracy na samochodzie lub równowartości pracy na innym pojeździe, posiada obniżoną pewność działania oraz nie wykazuje pełni swych walorów ruchowych, t.j. pełni mocy i zdolności do zrywu.

Jest to spowodowane nie dotarciem się jeszcze poszczególnych jego części i zespołów współpracujących ze sobą.

W następnym okresie pracy silnik wykazuje najlepszą formę, która utrzymuje się dłużej lub

krócej, w zależności od warunków pracy i stopnia przystosowania silnika do danego pojazdu. Już jednak w tym okresie pełni sił silnika, stale, choć jeszcze w bardzo nieznacznym stopniu, postępuje w nim proces zużywania poszczególnych części, a stan tych części wywiera przecież wpływ na wartość użytkową silnika, jako całości. Jako pierwsze zużywają się zazwyczaj przyłgnie i gniazda zaworów, co powoduje stopniowy spadek mocy silnika, zwłaszcza przy pracy silnika na pełnym gazie i mniejszych obrotach (przy pełnym obciążeniu).

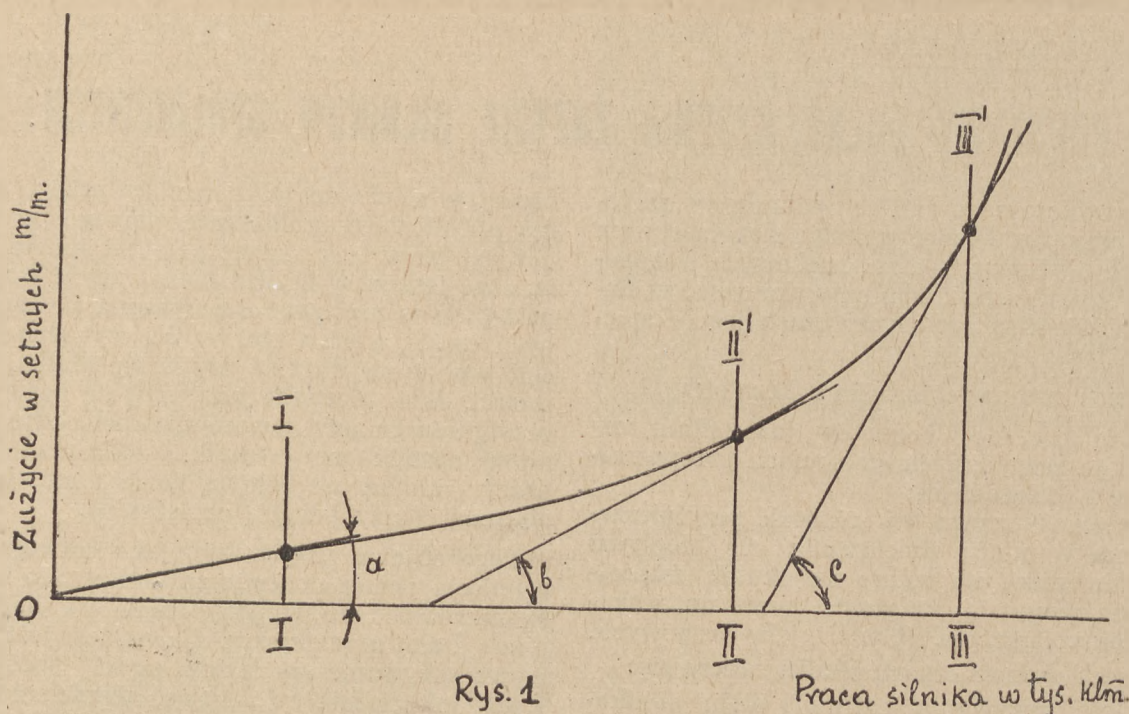
Tego objawu zużycia się, jako łatwego do usunięcia (przez dotarcie zaworów), nie bierze się nawet pod uwagę przy ocenie trwałości silnika. Dalej groźniejszym zjawiskiem jest stopniowe zużywanie się takich części podstawowych, jak gładzie cylindrowe, pierścienie tłokowe, tłoki, panewki, lub czopy wału korbowego. Szybkość procesu zużywania się tych części postępuje prędzej lub wolniej, w zależności od konstrukcji, materiału, stopnia dokładności wykonania części, rodzaju ich dotarcia w pierwszym okresie pracy silnika oraz sposobu użytkowania silnika.

W wypadku specjalnie twardych gładzi cylindrowych, zużywanie się pierścieni tłokowych jest znacznie szybsze od zużywania się innych części. W tych wypadkach okresowa wymiana pierścieni tłokowych bez wymiany tłoków i szlifowania gładzi jest możliwa i celowa. O ile rowki pierścieniowe są już wyrobione, przetacza się je i stosuje wyższe pierścienie tłokowe.

O ile istnieje w cylindrach chociażby nieznaczny próg, należy go usunąć. W silniku należycie skorygowanym pod względem konstrukcji, doboru materiałów i wielkości luzów, dokładnie zmontowanym z należycie wykonanych części i odpowiednio dotartym, wszystkie części za wyjątkiem zaworów i pierścieni tłokowych, zużywają się mniej więcej równocześnie.

Wielkość zużycia w zależności od czasu pracy jest dla poszczególnych części silnika różna i zależna od warunków pracy danej części. Ilustruje to poniższa tablica, podająca przeciętną trwałość poszczególnych części silnika Forda typ AA.

Docieranie zaworów	15.000 km
Pierścienie tłokowe i rowki w tłoku	26.000 „
Obsady sworzni tłokowego	30.000 „
Czopy wału korbowego	30.000 „
Prowadnice i trzonki zaworów	50.000 „
Gładzie cylindrów i tłoki	60.000 „
Wał rozrządczy (łożyska i koła zębate)	60.000 „
Popychacze zaworów	60.000 „



Zestawienie to podaje trwałość (okres do regeneracji lub wymiany) poszczególnych części silnika samochodu eksploatowanego na dobrych drogach. Cyfry podane są w przybliżeniu.

Podane w powyższym zestawieniu ilości kilometrów mogą ulegać zmianie w szerokich granicach i to w zależności od rodzaju drogi (od asfaltu do ciężkich dróg gruntowych) w granicach 1 — 1,5, a przy szczególnie ciężkich warunkach eksploatacji granice te mogą nawet sięgać znacznie wyżej. Tak więc np. tenże sam silnik stosowany w czołgach T. K. ulegał, na skutek b. ciężkich warunków pracy, bardzo szybkiemu zużyciu. Docieranie zaworów dokonywane było po przebyciu około 1.500 — 2.000 km, a naprawa główna silnika, po przebyciu około 5.500 — 6.000 km.

Charakter jednak przyrostu wielkości zużycia dla danych części jest mniej więcej jednaki. Przyrost ten obrazuje krzywa na rys. 1. Początkowe zużycie wzrasta stosunkowo szybko, następnie po przekroczeniu punktu I wzrasta nieco wolniej niż poprzednio. Po przekroczeniu punktu II wielkość zużycia zaczyna znacznie silniej wzrastać, aż do punktu III, w którym osiąga wielkości graniczne, dopuszczalne ze względu na pewność działania silnika.

Jasne jest, że odcinki O — I odpowiadają okresowi docierania się części. Odcinek I — II odpowiada okresowi normalnego zużywania się części, odcinek II — III okresowi wzmożonego wzrostu zużycia. W zależności od szeregu warunków, stosunki wielkości odcinków (O — I, I — I!, I — II, II — II!, II — III, III — III!) mogą ulec zmianie, charakter zaś krzywej, wyrażającej się zależnością; $a > b < c$ pozostanie mniej więcej stały.

Wyeliminowując wpływ zużywania się przy tym zaworów i pierścieni tłokowych, które możemy uważać za zużywające się według takiegoż prawa, jednak w okresach 2 — 3 razy krótszych, możemy przyjąć, że zużywanie się silnika, jako całości postępuje mniej więcej równieź według krzywej o kształcie jak na rys. 1.

Chcąc wyeliminować pierwiastek niepewności działania silnika w okresie jego pracy od 0 — I (rys. 1), możemy stworzyć takie warunki pracy poszczególnych części silnika, aby zapewniały one w tym okresie normalne (a nie wzmożone) zużywanie się poszczególnych części silnika.

Osiągnąć to można w dwojaki sposób. Po pierwsze przez zastosowanie w nowym silniku takich luzów pomiędzy poszczególnymi częściami, któreby nawet przy uwzględnieniu nieuniknionych niedokładności w wykonaniu poszczególnych części, wykluczały możliwość zacieraania się tych części podczas pracy. Byłoby to jednak świadomym skróceniem okresu trwałości danej części. Otrzymana bowiem tą drogą pewność działania i możliwość wykorzystywania od razu pełnej mocy silnika nowego, byłaby osiągnięta skróceniem okresu I — II i to w większym stopniu, niż jest to niezbędnym do stopniowego dotarcia silnika. Im luzy w silniku są większe, tym szybsze jest jego zużywanie się, zachodzą bowiem wtedy, oprócz nacisków normalnych pomiędzy sprzężonymi ze sobą powierzchniami, uderzenia i to tym silniejsze, im większy jest luz pomiędzy częściami współpracującymi. Przy pewnej granicznej wielkości luzu, uderzenia te stają się tak silne, że błona oleju, znajdująca się pod słabszym ciśnieniem, wskutek rozszerzenia się szczeliny pomiędzy powierzchniami współpracujących części, nie

jest już w stanie zabezpieczyć trących się powierzchni metalu od bezpośredniego zetknięcia się ze sobą. To właśnie zjawisko powoduje wzrost stopniowy zużywania się tych powierzchni, wzrost charakterystyczny dla okresu II — III pracy silnika (rys. 1). Zjawisko to wpływa na trwałość części, pracujących przy znamionym, — co do kierunku i wielkości — obciążeniu, a więc na sworzeń tłokowy i jego obsady, łożyska i czopy korbowe. Dla łożysk nie narażonych na tego rodzaju obciążenie istnieje również graniczna wielkość luzu, po przekroczeniu której, powierzchnie części łożysk i czopów narażone są na bezpośrednie stykanie się ze sobą.

W dobrze dopasowanym łożysku, podczas pracy tj. podczas obracania się czopa w panewce, tarcie powierzchni tych części o siebie jest zastąpione przez tarcie oleju o olej. Powstaje to wskutek działania klina olejowego, który wytwarza się pomiędzy tymi powierzchniami. Obracający się czop porywa za sobą olej, który, wciskając się pomiędzy powierzchnie czopa i panewki, chroni je od bezpośredniego zetknięcia się ze sobą. Nieodzownym jednak warunkiem tworzenia się klina olejowego jest nieprzekraczalność pewnej wielkości luzu pomiędzy czopami a panewką. Wielkość minimalnego i maksymalnego luzu zależna jest od:

- 1) wielkości średniej czopa;
- 2) wielkości przeciętnego ciśnienia na panewkę;
- 3) ilości obrotów wału;
- 4) stosunku sumy długości panewki i jej średnicy do jej długości;
- 5) dokładności obróbki.

Do panewki wału korbowego silnika obciążonej około 17 kg cm kw., pracującej z szybkością 2000 obr./min, o długości i średnicy równej 40 mm, najmniejszy dopuszczalny luz zapewniający obecność klina olejowego, przy viskocie oleju około 25° Englera, wynosi ca 0,03 mm, maksymalny zaś ponad 0,1 mm.

Jak z powyższego wynika są to wielkości małe, jednak powinny one wystarczyć na okres pracy silnika od 30 — 50 tys. km na samochodzie lub jej równoważności na innych pojazdach.

Drugim sposobem wyeliminowania ryzyka zatarcia się silnika w pewnym okresie jego pracy jest zwiększenie dokładności wykonania współpracujących ze sobą powierzchni i staranne ich wzajemne dotarcie na docieraku.

Wyżej podana, minimalna wielkość luzu w łożysku obrotowym, wynosząca około 0,03 mm i zapewniająca powstawanie klina olejowego, obliczona została dla łożyska i czopa, wykonanych według przeciętnych wielkości luzów, stosowanych obecnie przy seryjnej produkcji silników.

Wielkości te wynoszą:

dla czopa o średnicy około $40 \text{ mm} \begin{smallmatrix} +0,00 \\ -0,025 \end{smallmatrix}$

i dla panewki o średnicy około $40 \text{ mm} \begin{smallmatrix} +0,02 \\ -0,00 \end{smallmatrix}$

Gdybyśmy nie stosowali jeszcze tolerancji montażowych, to mogłyby mieć miejsce wypadki, że minimalny luz nie istniałby w ogóle. Miałoby to miejsce, gdyby czopowi o średnicy 40 mm dano panewkę o średnicy również 40 mm, tj. gdyby panewka o minimalnej dopuszczalnej średnicy (wg tolerancji wykonania) miała współpracować z czopem o wymiarach maksymalnych.

W wypadku odwrotnym tj. gdyby czop o minimalnych wymiarach $40 \begin{smallmatrix} +0,00 \\ -0,025 \end{smallmatrix}$ 39,975 mm otrzymał panewkę o średnicy maksymalnej 40,02 mm, wielkość maksymalnego luzu w panewce silnika mogłaby już wynieść $40,02 - 39,975 = 0,045 \text{ mm}$.

W celu uniknięcia tych krańcowych i niepożądanych z punktu widzenia pewności działania w początkowym okresie pracy silnika i następnie trwałości, wypadków, oprócz tolerancji wymiarów wykonawczych części, stosuje się przeważnie tolerancje montażowe, tj. segreguje się i następnie odpowiednio dobiera się poszczególne części w ten sposób, żeby wielkość luzu pomiędzy nimi odpowiadała pewnej przeciętnej w stosunku do maksymalnej i minimalnej wielkości tj. w danym wypadku około $0 + 0,045 : 2 = 0,0225 \text{ mm}$, tj. praktycznie ca. 0,03 mm.

Ta sama zasada powinna obowiązywać również i przy montażu innych części, oczywiście z uwzględnieniem różnic w tolerancjach wykonawczych ich wymiarów, zależnych od indywidualnych cech danych części oraz obróbki powierzchni ciernych, w sensie zwiększenia ich gładkości (ze względu na zapewnienie istnienia klina olejowego moglibyśmy pierwotny luz pomiędzy częściami jeszcze znacznie zmniejszyć).

Dla idealnie bowiem prawidłowych (pod względem kształtu) części i o takichże powierzchniach, już luz o wielkości 0,0001 mm jest wystarczającym do powstania klina olejowego. Uwzględniając zaś warunki rzeczywiste, tj. większą lub mniejszą chropowatość powierzchni, musimy brać minimalną wielkość luzu, nie jako różnicę pomiędzy średnicami rysunkowymi danych części, a jako różnicę pomiędzy średnicami na najwyższych punktach powierzchni łożyska i czopa. Nierówności te powstają wskutek nieuniknionych niedokładności, nawet przy precyzyjnej obróbce.

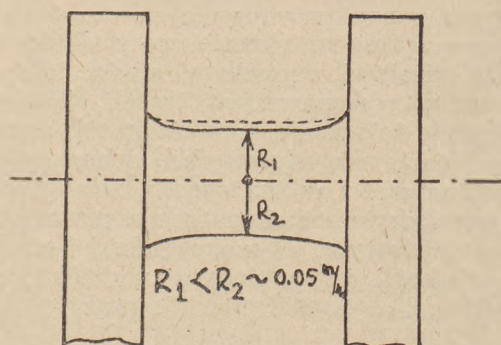
Poniższa tabela wskazuje wielkość nierówności powierzchni w zależności od rodzaju ich obróbki.

Żeliwo po obróbce powierzchni rozwiertaniem	0,02 — 0,03 mm
Stal po oszlifowaniu	0,006 — 0,007 mm

Metal przeciwierny po wygładzeniu diamentem	0,002 mm
Bronz po wygładz. diamentem	0,004 mm

Oprócz nierówności powierzchni, w rzeczywistych warunkach seryjnej produkcji silników, spotykamy się z niedokładnościami innego rodzaju. A mianowicie, z nieściśłością geometrycznych kształtów osi poszczególnych części i ich zespołów. Np. z mimośrodowością poszczególnych osi czopów w stosunku do główicy osi wału (rys. 2). Przy seryjnej produkcji toleruje się tu wielkości do około 0,05 m. Spotykamy się dalej ze stożkowatością i falistością powierzchni czopów. W zespole tłoka spotykamy się z nieściśłą równoległością osi czopa korbowodu i sworznia tłokowego i wreszcie z brakiem prostopadłości osi cylindrów do osi wału korbowego.

Uwalizacja czopa $\sim 0.05 \text{ m/h}$



Rys. 2

Wszystkie te rodzaje uchybienia, w mniejszym lub większym stopniu, w zależności od ich wielkości, wpływają na pewność działania silnika w pierwszym okresie jego pracy i na trwałość w pozostałych okresach. Zależnie bowiem od wielkości nierówności powierzchni, względnie od wielkości zniekształcenia części, pracują one tj. przylegają nie całą swą powierzchnią, lecz początkowo tylko częściami wyższymi. W tych warunkach zapewnienie należytego luzu wstępnego, z uwzględnieniem zachowania tarcia płynnego z klinem olejowym, jest bardzo problematyczne.

Proces docierania poszczególnych części współpracujących i następnie całego silnika, ma właśnie na celu wyrównanie wspomnianych nierówności, od wielkości więc nierówności powierzchni i geometrycznych niedokładności części i zespołów oraz od sposobu ich docierania zależy w pierwszym rzędzie pewność działania silnika w pierwszym okresie jego pracy.

W wypadku bowiem, gdy odchylenia w chropowatości powierzchni i kształcie są małe, a luzy wstępne należyście dobrane (dla idealnie gładkich powierzchni o prawidłowym — geometrycznym kształcie mogą być one znacznie mniejsze od podanych wyżej 0,03—0,1 m/m) —

mamy do „starcia” małą ilość materiału. A więc wskutek procesu docierania luzy wstępne zwiększają się tu nieznacznie.

Odwrotne zjawisko mamy przy chropowatych powierzchniach i dużym geometrycznym zniekształceniu części ich geometrycznych osi. Do „starcia” mamy tu dużą ilość materiału, zanim osiągniemy pracę na mniej więcej pełnych powierzchniach. Przy dużym zniekształceniu części osiąga się to dopiero wtedy, kiedy wielkość luzów jest już znacznie większa od tej, która powinna mieć miejsce przy normalnym kształcie części. Np. przy stożkowatości czopa, strona jego o średnicy większej — będąc więcej obciążona, zużywać się będzie szybciej od części o średnicy mniejszej. W wypadku szczególnie jaskrawym, w części o większym luzie, będziemy mieli nadmierne ścieranie panewki i czopa wskutek braku klina olejowego spowodowanego zbyt dużym luzem, po stronie zaś większej średnicy czopa — z powodu luzu zbyt małego. W obu wypadkach wskutek istnienia półpłynnego lub nawet suchego tarcia, otrzymamy przedwczesne zużycie panewki i jej „stukanie”.

Sposób docierania części oraz całych silników, wywiera duży wpływ na trwałość silnika. Za najracjonalniejsze należy uznać stopniowość docierania na zimno ciasno spasowanego silnika, w warunkach obfitego smarowania poszczególnych zespołów, np. przez napędzanie docieranego silnika przez silnik elektryczny, wprzęgnięty przez czułe sprzęgło lub od transmisji przez luźno naciągnięty pas.

Tego rodzaju docieranie należy traktować jako czynność wstępną przed normalnym docieraniem tj. docieraniem w warunkach normalnej pracy silnika. Szczególnie jest ono celowe przy docieraniu pierścieni tłokowych i tłoków. Docieranie takie odbywa się najpierw na małych obrotach przy stałej obserwacji temperatury wody chłodzącej i oleju, następnie przy stopniowym zwiększeniu obrotów w miarę postępu w docieraniu silnika. W tych bowiem warunkach, zespół tłoka dociera się, posiadając wskutek nagrzewania się „swoją właściwy kształt”. Sama praca silnika tu nie wystarcza. Aby praca ta była podobna do warunków normalnych w jakich on pracuje, musi silnik być odpowiednio obciążony. Wielkość obciążenia będzie wzrastała w miarę postępowania procesu docierania. Do tego celu służą hamownie różnych typów i firm.

Po docieraniu należy silnik rozebrać i sprawdzić stan poszczególnych jego części. O ile stwierdzi się przy tym na powierzchniach współpracujących ze sobą miejsca zbyt ciasno do siebie przylegające, wskazanym jest czyszczenie i wygładzanie takich miejsc i punktów wystających. Stosując ten system docierania silników, uzyskuje się dostateczną pewność działania silnika, w pierwszym okresie jego pracy, z zachowaniem minimalnych luzów po-

między częściami, co daje rękojmię trwałości silnika.

Sposób ten jest niestety przewlekły i kosztowny. Nie też dziwnego, że w obecnej dobie z jednej strony braku tych urządzeń, z drugiej pośpiechu i dążności do obniżenia ceny silnika, nie stosuje się go prawie wcale.

Spotkamy się natomiast z postępowaniem krańcowo odmiennym; niedotarty, stosunkowo luźno spasowany silnik zostaje oddany klientowi. Obniża to koszt silnika o koszt jego procesu docierania. Przenosi jednak całe ryzyko używania silnika niedotartego na jego właściciela (nabywcę), dając mu wzamian silnik tańszy o koszt docierania i możliwość wykorzystania pracy silnika, za który w przeciwnym razie musiałby on zapłacić. Pomiędzy te krańcowe sposoby — można wstawić szereg kombinacji pośrednich. W każdym jednak wypadku, racjonalne dotarcie silnika w pierwszym okresie decyduje o długości jego pracy.

Brutalne posiłkowanie się silnikiem nowym i brutalne jego docieranie, jeżeli nie doprowadzą do katastrofy już w pierwszym okresie, to na pewno w bardzo znacznym stopniu zmniejszą trwałość silnika. Tendencyjne, specjalne luźne pasowanie silnika ma sens jedynie tam, gdzie jest niezbędne natychmiastowe wyzyskanie wszystkich jego walorów jak: mocy i minimalnego zużycia paliwa np. przy montowaniu silnika do krótko - dystansowych wyścigów itp. Stosowanie tej zasady dla normalnych silników zapewnia w pierwszym okresie pracy większą pewność ich działania, kosztem jednak ich trwałości.

Każdy jednak, tak czy inaczej dotarty silnik, w miarę eksploataowania go, zdąża do zużycia się. Symptomatami, na podstawie których możemy przypuszczać, że silnik jako całość lub też niektóre jego części uległy zużyciu się, są:

- a) zwiększenie zużycia oleju;
- b) hałaśliwość pracy;
- c) zmniejszenie zdolności do zrywu i spadek mocy;
- d) zwiększone zużywanie paliwa na 100 km.

Nieomylnym zaś wskaźnikiem wartości użytkowej silnika jest stan jego części składowych. Zestawienie zaś wielkości zużycia się poszczególnych części, z ilością wykonanych przez silnik pracy, określa trwałość poszczególnych części i całości silnika.

Pomijając wszelkie usterki, wynikające z rozregulowania się, zanieczyszczeń gaźnika i przewodów dopływu paliwa oraz zużywanie się instalacji elektrycznej, świec itp. — rozróżniamy następujące rodzaje (stadia) zużywania się silników samochodowych.

1. Zużycie się częściowe

Ten stan silnika cechuje zużycie się częściowe lub całkowite tylko niektórych części silnika. Po naprawie ich lub wymianie (drogą czę-

ściowej tylko rozbiórki silnika) silnik będzie ponownie zdolny do dalszej pracy.

Silniki w tym stanie kwalifikują się do przeglądu i częściowej naprawy, np. sprawdzenia szczelności i doszlifowania zaworów, podciągnięcia panewek, zmiany uszczelek w pompie wodnej oraz pod głowicą itp.

2. Zużycie się podstawowych części ruchowych

Ten stan silnika cechuje mniej lub więcej równomierne zużycie się podstawowych części ruchowych, jak: gładzi cylindrów, pierścieni tłokowych, panewek i czopów wału korbowego. Silnik w tym stanie kwalifikuje się do całkowitej rozbiórki i przeglądu części oraz ich weryfikacji do naprawy lub wymiany.

3. Całkowite zużycie się silnika tj. dojście do stanu nieużyteczności

Całkowite zużycie się silnika ma miejsce wtedy, kiedy większość podstawowych jego zespołów uległa już parokrotnej regeneracji lub wymianie, względnie uległa takiemu uszkodzeniu wskutek wypadku, że nie nadaje się już do naprawy. Silnik w tym stanie kwalifikuje się do wyeliminowania.

SYMPTOMY POSZCZEGÓLNYCH STANÓW SILNIKA

1. Symptomy częściowego zużycia silnika

- a) spadek mocy przy normalnym zużyciu i stanie oleju silnikowego, np. zużycie przylgni zaworów;
- b) nadmierne zużywanie i prędkie „przepalanie” się oleju silnikowego przy spadku mocy, np. wskutek pęknięcia lub zużycia pierścieni tłokowych;
- c) stuki lub szmery podczas pracy silnika itp.;

2. Symptomy zużycia podstawowych części ruchowych silnika

- a) nadmierne 3—4-krotne (w stosunku do normalnego) zużywanie oleju i paliwa (do około 20%);
- b) spadek mocy, odczuwalny szczególnie przy wzrastających oporach ruchu (konieczność wcześniejszej zmiany przekładni;
- c) szum i stuki podczas pracy itp.

3. Symptomy całkowitego zużycia silnika

Stan ten cechują:

nie dające się naprawić uszkodzenia podstawowej części silnika, pęknięcie ścianki silnika, zadraśnięcie czopa wału korbowego (głębokie do 3 mm) przy zwiększonym już wymiarze (lub powiększonym) wskutek parokrotnej regeneracji zużywających się, proporcjonalnie do cza-

TABELA Nr. 1.

Nazwa części	Rodzaj i miejsce zużycia	Wymiary	Kwalifikacja		Uwagi
			do naprawy	do wymiany	
I. Cylindry	a) Owalizacja	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "	powyżej $\left\{ \begin{array}{l} 0,1 \text{ mm} \\ 0,15 \text{ " } \\ 0,15 \text{ " } \\ 0,11 \text{ " } \\ 0,15 \text{ " } \\ 0,15 \text{ " } \end{array} \right.$		
	b) Stożkowatość	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "	powyżej $\left\{ \begin{array}{l} 0,15 \text{ mm} \\ 0,2 \text{ " } \\ 0,2 \text{ " } \\ 0,15 \text{ " } \\ 0,22 \text{ " } \\ 0,2 \text{ " } \end{array} \right.$		
II. Głowica cyl.	Uchylenie płaszczyzny	wszystkie wymiary	$> 0,05 \text{ mm}$	$> 0,3 \text{ mm}$	
III. Tłoki	a) Owalizacja	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "	$< 0,05 \text{ mm}$	$> 0,05 \text{ mm}$	Przy wymiarze tłok. pamiętać, że max. dopuszczalna różn. ciężarów poszczególnych tłoków nie może przekraczać dla przekroju do 85 mm – 5gr dla przekroju powyżej 85 mm – 10 gr.
Tłoki I-Bohnalite II-Simdural	b) Luz między tłokiem a cylindrem	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "		I $> 0,45 \text{ mm} - 0,50 \text{ mm}$ $> 0,55 \text{ " } - 0,60 \text{ "}$ $> 0,55 \text{ " } - 0,50 \text{ "}$ II $> 0,45 \text{ " } - 0,50 \text{ "}$ $> 0,55 \text{ " } - 0,60 \text{ "}$ $> 0,55 \text{ " } - 0,6 \text{ "}$	Normalna różnica waha się w gran. od 4-5 gramów.- Większe różn. usuwać przez obtaczanie tłoków cięższych od wewnętrz.
	1. górna krawędź	" 67 " " 85 " " 83 "		$> 0,75 \text{ mm} - 0,75 \text{ mm}$ $> 1,2 \text{ " } - 0,95 \text{ "}$ $> 1,3 \text{ " } - 0,95 \text{ "}$ $> 0,75 \text{ " } - 0,75 \text{ "}$ $> 1,25 \text{ " } - 0,85 \text{ "}$ $> 1,25 \text{ " } - 0,85 \text{ "}$	
	c) Luz między tłokiem a cylindrem.	" 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "		$> 0,056 - 0,08 \text{ mm}$ $> 0,055 - 0,15 \text{ "}$ $> 0,065 - 0,16 \text{ "}$ $> 0,056 - 0,08 \text{ "}$ $> 0,075 - 0,015 \text{ "}$ $> 0,26 - 0,17 \text{ "}$	(chłodzony powietrzem)
	2. pod 3 i 4 pierścieniem	" 67 " " 85 " " 83 "			
I-Bohnalite II-Simdural	3. w górnej części prowadzącej	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "		$> 0,055 - 0,98 \text{ mm}$ $> 0,065 - 0,09 \text{ "}$ $> 0,065 - 0,09 \text{ "}$ $> 0,055 - 0,08 \text{ "}$ $> 0,075 - 0,05 \text{ "}$ $> 0,13 - 0,14 \text{ "}$	(chłodzony powietrzem)
	4. w dolnej części prowadzącej	" 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "			
IV. Pierścienie tłokowe I-Bohnalite II-Simdural	I. Luz między pierścieniem a rowkiem pierścieniowym.	przekrój cyl. 65 mm " 72 " " 78 " " 67 " " 85 " " 83 "		I $> 0,04 - 0,065 \text{ mm}$ $> 0,04 - 0,065 \text{ "}$ $> 0,04 - 0,065 \text{ "}$ II " — " " — " " — "	
	a) górny pierścień.	" 67 " " 85 " " 83 "			
	b) inne pierścienie	wymiary jak wyżej		I $> 0,03 - 0,065 \text{ mm}$ II	
	Zamek pierścieniowy	wymiary jak wyżej		$> 0,65 \text{ mm}$	Luz między końcami pierścienia przy pierścieniu ułożonym do cyl.
	Zamek skośny.	"		$> 0,55 \text{ mm}$	
	Luz między średnicą wewn. pierścienia a średn. rowków.	wymiary jak wyżej		$> 0,5 \text{ mm}$	

Nazwa części	Rodzaj i miejsce zużycia	Wymiary	Kwalifikacja		Uwagi
			do naprawy	do wymiany	
V. Zawory	Gra między trzonkiem zaw. a prow. (mierzona czujnikiem).	wymiary jak wyżej	> 0,085 - 0,15 mm	> 0,15 mm	
	Wypalenie zaworu	wymiary jak wyżej	przy śladach wypalenia - szlifować	< niż 1mm grub. przyłgni.	
VI. Wał korbowy	Owalizacja czop. rysy i t. p. (badać czujnik.)		> 0,05 mm (szlifować)	> 0,35 mm	Badać czujnikiem na pryzmach i płycie traserskiej
	Mimoosiowość osi czopów głównych		> 0,06 mm		detto
	Luz między czopem a panewką		> 0,15 mm		
	Luz podłużny poosiowy między krawędzią ostat. panewki karterowej a ramieniem korby wału korbowego.		> 0,25 mm	> 0,3 mm	mierzyć szczelinomierzem
	Luz podłużny między brzeg. panewki korbowodowej a ramieniem korby.		> 0,12 mm	> 0,2 mm (wylać)	mierzyć szczelinomierzem
VII. Wał rozrządczy	Mimoosiowość czopa środkowego w stosunku do skrajnych.		> 0,1 mm		Badać czujnikiem w kłach.
	Zużycie powierzchni garbów		> 0,05 mm	> 0,25 mm	
VIII. Sworznie tłokowe	Zmniejszenie się średnicy sworznia.			> 0,035 mm	Badać mikromierzem.

su pracy, części silnika, jak gładzi cylindrowych, czopów wału korbowego i garbów wału rozrządczego;

przy silniku przestarzałego typu lub w wypadku, gdy zachodzi już obawa o wystąpienie zjawiska zmęczenia materiału np. wału korbowego i korbowodów, nawet w wypadku, gdy żadna z części podstawowych nie uległa anormalnemu uszkodzeniu, lecz niektóre części proporcjonalnie do pracy są już zużyte, jak: gładzie cylindrów, tłok, panewki itp.

KRYTERIA ZUŻYCIA POSZCZEGÓLNYCH PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW SILNIKA

W wypadku stwierdzenia omawianych symptomów nienormalnej pracy silnika i zużycia się części — poszczególne części należy regenerować lub wymienić o ile wykazują one pewne charakterystyczne cechy zużycia (tabela Nr 1 — dane orientacyjne).

Uwaga! Przy kwalifikowaniu do wymiany lub naprawy części zużytych tylko częściowo, należy brać pod uwagę to, czy w stanie obec-

nym przetrzymają one do następnej głównej naprawy silnika. Dotyczy to przede wszystkim części, do której dostęp wymaga całkowitej rozbioru silnika. W zależności od intensywności pracy i wymagań pewności działania silnika, części te mogą być kwalifikowane:

- do dalszej pracy i następnie wymienione podczas naprawy częściowej;
- do wymiany, a to w celu wyrównania stanu silnika jako całości.

Przytoczone dane liczbowe oparte są w większości wypadków na danych z praktyki. Jednak podobnie, jak niemożliwym jest ściśle określić ilości kilometrów pracy, której można żądać od samego silnika, niemożliwym jest również podanie zupełnie ścisłych danych ogólnych o dopuszczalnym zużyciu części dla poszczególnych rodzajów silników.

Poza tym, poza kwestią ściśle technicznego ujęcia tej sprawy istnieje jeszcze zagadnienie stopnia ważności tego lub innego czynnika cech użytkowych silnika, w zależności od sprzętu, na którym silnik pracuje.

Ireneusz Kuczyński

NOWE WYDAWNICTWA

„CO WYRABIA SIĘ W KARDANIE”?

Nasza młodzież rwie się do silnika. Pęd do nauki kierowania samochodem i motocyklem zatacza coraz szersze kręgi. W związku z tym zdrowym objawem wzrasta zapotrzebowanie nie tylko na maszyny, ale i na podręczniki. Na rynku księgarskim pojawiają się coraz nowe wydania różnych książek do nauki zawodu kierowcy. Książki takie mogą spełnić swoje zadanie tylko wówczas jeżeli będą stały na odpowiednim poziomie naukowym, a przede wszystkim jeżeli nie będą wprowadzały w błąd bezkrytycznych czytelników. Niebezpieczeństwo takie istnieje realnie, gdyż książek tych nikt nie kontroluje i nie ocenia przed wydrukowaniem — nie czytają ich potem fachowcy, jako że nie ciekawego dla siebie w nich nie znajdują.

Redakcja „Motoryzacji” chciałaby tą lukę zapłacić — zapraszamy więc wszystkich naszych Czytelników do nadsyłania swoich uwag i spostrzeżeń na ten temat. Mogą to być nawet krótkie notatki.

Poniżej zamieszczamy recenzję ob. Pawła Zaborowskiego o książce Adama Tuszyńskiego p. t. „Egzamin Kierowcy”.

REDAKCJA

Na półkach i witrynach księgarskich ukazała się niedawno książka Adama Tuszyńskiego p. t. „Egzamin kierowcy samochodu i motocykla”. Okładka ozdobiona 5-ma blankietami „praw jazdy” — całość ujęta w obwódkę, wyjaśniającą, że jest to „podręcznik odpowiadający wymaganiom egzaminu na kierowców samochodowych wszystkich kategorii”.

W przedmowie do tej książki autor wyjaśnia, że: „w celu ułatwienia pracy egzaminatorom i egzaminowanym został opracowany **urzędowy** program wykładów oraz egzaminów na wszystkie kategorie praw jazdy w postaci **szczególności pytań**...”

Czytelnikom, nieuświadomionym co do osoby autora wyjaśniamy, że jest to: były Kierownik Referatu Wysz. Wojsk Samochodowych, Przysięgły Rzecznik Sądowy do Spraw Samochodowych przy Komisariacie Rządu m. st. Warszawy; B. Dyrektor Państwowej Szkoły Samochodowej w Krakowie. Takich tytułów obok nazwiska niejednokrotnie używa autor, a dalej, że: „w podręczniku niniejszym, **dostosowanym do wyżej wspomnianych pytań egzaminacyjnych**, podane są **jednocześnie i odpowiedzi**...”

Napis na obwódkę oraz wstęp sugeruje, że kto kupi omawianą książkę i nauczy się odpowiedzi według tej książki ma zagwarantowane „prawo jazdy”.

Ale powróćmy do omawianej książki.

Według informacji udzielonych mi przez samego autora — kandydat na kierowcę ma „wylosować” kilkanaście pytań i udzielić na nie odpowiedzi.

Może Czytelnicy spróbują ze mną na wyrwyki?

„W jakim kierunku pracują szprychy w kole?” (pyt. 141 str. 254).

„Jakie popełniają fałszerstwo niesolidne warsztaty przy szlifowaniu cylindrów?” (pyt. 855).

„W jakich miejscach nie wolno wiercić otworów?” (pyt. 756).

„Czym różnią się tryby skrzynki przekładniowej synchronizowanej?” (pyt. 528).

„Jak jeździ się bardzo wolno i manewruje?” (pyt. 513).

„Jaki jest schemat instalacji elektrycznej na samochodzie?” (pyt. 465).

„Co wyrabia się w kardanie?” (pyt. 620).

„Co należy pamiętać o zaciskach?” (pyt. 444).

„Jakie lampy ma samochód?” (pyt. 452).

„Jak niektórzy kierowcy sprawdzają ładunek akumulatora?” (pyt. 371).

„Co stuka przy kardanie?” (pyt. 621).

„Jakie urządzenie ma korba rozruchowa?” (pyt. 94).

A teraz dla odmiany podam kilka odpowiedzi au-

tora na inne pytania. Na pyt. 149 „Po czym poznajemy, że nie ma już wody w chłodnicy” daje autor odpowiedź, że „wskutek jazdy bez wody cylindry tak się rozgrzewają, że zaczyna się na nich żarzyć farba: **swąd** palącej się farby da znać kierowcy, że woda już wyparowała i cylindry są zagrożone pęknięciem”.

Krótkie śpięcie poznaje się „po zapachu palącej się gumy lub dymie” (pytanie 446).

Na pytanie (837) — „co robić gdy samochód zarzuca” daje autor iście pytyjską odpowiedź: „co do sprzęgła to jedni zalecają wyłączanie go, inni odwrotnie — zabraniają”.

W razie zepsucia uszczelki (pyt. 876) „powierzchnię tłoka cylindrowego należy wysmarować pastą zwaną hermetic”.

W głowicy Lanza (pyt. 918) „znajduje się szklanka, zwana gruszką żarową. Szklanka jest w stanie czerwonego żarzenia”. Co to za szklanka? Kto, kiedy i czym rozżarzył tego kandydata na kierowcę nie potrzebuje wiedzieć.

Jeżeli idzie o tak ważne zagadnienie dla naszej gospodarki jak nadmiernie szybkie zużywanie opon, to autor zapomniał o najważniejszej przyczynie: o gwałtownym hamowaniu (pyt. 781).

**

„Z chwilą gdy woda zaczyna stygnąć termostat kurcząc się zamyka połączenie silnika z chłodnicą i utrudnia obieg wody przez chłodnicę. **Ma to na celu zmniejszenie niebezpieczeństwa zamrożenia wody!**” (tak wyjaśnia (w pyt. 130) działanie termostatu rzeczoznawca sądowy i urzędnik fachowy referatu Wysz. Motorowego w Departamencie Samochodowym. Natomiast skromny, bez tytułów inż. Rychter przestrzega niedoświadczonych kierowców, że „system ten utrzymuje wprawdzie pożądaną wysoką temperaturę silnika nawet w wypadku niezaślaniania chłodnicy, **lecz zagraża zamrożeniem jej!**”.

(W. Rychter, „Zasady obsługi nowoczesnych samochodów” str. 25).

**

„Egzamin Kierowcy”, zawiera mnóstwo nikomu nie potrzebnych a dziwacznych pytań. Zacytuję tylko kilka dla przykładu: „Co będzie, jeśli jedno koło przytrzymamy, a drugim zaczniemy obracać” (pyt. 590). „Czy możemy przy pracującym silniku i tylnym moście podniesionym, obracać jedno koło w odwrotną stronę?” (pyt. 592); „Jaki jest kierunek obrotów wałów na biegu wstecznym”. (pyt. 525); „Jakie rodzaje połączeń mamy na bezpośredniej przekładni?” (pyt. 527); „Co powoduje działanie przerywacza?” (pyt. 313). „Jak są wykorbione wały silników 4-cyl., 6 i 8-cyl.?”

Nie będę tych pytań więcej mnożył bo trzeba by właściwie przepisać niemal cały podręcznik. Zwrócę tylko uwagę, że oprócz fachowców samochodowych winni się nim zająć również poloniści — w tym osobliwym podręczniku aż roi się od błędów gramatycznych, stylistycznych i logicznych. Nadto książka zawiera błędne słownictwo techniczne.

Paweł Zaborowski

**

Według otrzymanych przez nas informacji ze źródeł miarodajnych sprawa ocen technicznych publikacji z dziedziny techniki, gospodarki oraz komunikacji samochodowej jest obecnie przedmiotem prac powołanych do tego czynników. Należy się spodziewać, że sprawa ta zostanie w niedługim czasie wreszcie właściwie rozwiązana.

Jednocześnie uzyskaliśmy zapewnienie, że książka ta została wydana bez wiedzy i oceny Departamentu Samochodowego M. K., a tym samym nie jest przez Dep. Samoch. M. K. ani zatwierdzona, ani też tym bardziej zalecana do użytku.

(red.).

ABC SAMOCHODU

PODRĘCZNIK, KTÓRY ZROZUMIE KAŻDY

Powojenna motoryzacja zainteresowała znacznie większe rzesze społeczeństwa, niż przed wojną. Każdy zrozumiał jej znaczenie i konieczność szerokiego rozwoju. Coraz więcej ludzi, którzy nie są bezpośrednio zainteresowani lub związani z motoryzacją, poczynają interesować się samochodem, jako narzędziem pracy, szybkim środkiem komunikacji osobowej i towarowej, oraz potężnym środkiem wojskowym. Coraz więcej obywateli, szczególnie młodzieży, stara się poznać tajniki samochodu, jego budowę i działanie. Coraz większe rzesze zaczynają czytać fachową literaturę samochodową.

To też podręczniki samochodowe mnożą się, jak grzyby po deszczu. Do pisania biorą się powołani i niepowołani, przy czym większość stanowią ostatni. W wyniku tego pędu rynek księgarski został zarzucony mnóstwem mniej lub więcej wartościowych dzieł, reklamujących się przeważnie nie nazwiskiem i powagą autorów, lecz fascynującą okładką. Wiele z tych prac jest nie tylko bezwartościowych, lecz wręcz szkodliwych, wprowadzających błędne pojęcia i posługujących się niemiecką nomenklaturą. Podręczników dobrych jest bardzo nie wiele, bowiem nie wielu pozostało po wojnie dobrych fachowców i publicystów samochodowych.

Wszystkie dobre podręczniki samochodowe przeznaczone są nie dla szerokich mas, nie mających bliższej styczności z samochodem, lecz raczej dla automobilistów, którzy początkowe wiadomości zdobyli przed egzaminem na prawo jazdy. Natomiast brak było podręcznika popularnego, któryby zaznajamiał z budową i działaniem samochodu tych, którzy nie mieli dotychczas z tym zagadnieniem żadnej styczności.

Spółdzielnia Wydawnicza „Autor“ postanowiła wypełnić tę lukę i skłoniła do opracowania popularnego podręcznika samochodowego znanego rzeczoznawcę, sportowca i publicystę motoryzacyjnego — inż. Witolda Rychtera, którego olbrzymie doświadczenie, gruntowna wiedza i kulkudziesięcioletnia praktyka motoryzacyjna — dawały gwarancję właściwego ujęcia tematu.

W ten sposób powstało „ABC Samochodu” — popularny podręcznik o budowie i działaniu samochodu. Podręcznik ten pisany był w sposób nieco odmienny od istniejących na rynku księgarskim. Autor postawił sobie za zadanie tak podać temat czytelnikowi, by ten nie mógł nie zrozumieć, choćby nie miał pojęcia o technice, choćby nawet nigdy nie widział samochodu.

To też i metoda pisania była niecodzienna. Oto po opracowaniu każdego rozdziału, autor dawał go do przeczytania raz jeden kilku osobom, nie mającym żadnych wiadomości samochodowych, a należącym do skrajnie różnych warstw społecznych. Jeżeli wszyscy ci „czytelnicy doświadczalni” rozumieli dobrze i od razu wszystko — rozdział był akceptowany. Jeżeli ktoś czegoś po jednorazowym przeczytaniu nie rozumiał, odpowiednia część rozdziału była przepracowywana powtórnie pomy, póki dała wyniki zadowalające. Tak więc autor uzyskał praktyczną gwarancję spełnienia zadania i stworzył w ten sposób całość, która czytana być może z całkowitym zrozumieniem przez każdego.

By ułatwić zrozumienie, autor włączył do tekstu przeszło dwieście interesujących rysunków, będących bądź fotografiami z natury, bądź też specjalnie a łatwo opracowanymi rysunkami na pół technicznymi, upraszczając je do granic możliwości.

Szereg schematycznych rysunków autor wykonał własnoręcznie, stosując wyżej wspomnianą kontrolę czytelników „doświadczalnych”. Rysunki te, wielo-

krotnie przerabiane i upraszczane, stanowią cenny popularny materiał szkoleniowy.

Przejrzyste i łatwe wykłady o samochodzie, bogato ilustrowane „czytelnymi” rysunkami i fotografiami, pisane są właściwym autorowi lekkim i łatwym do czytania stylem, tak, że czyta się je, jak opowiadanie ciekawe i zajmujące.

Mimo, że podręcznik przeznaczony jest dla osób, które nie miały dotychczas żadnej styczności z samochodem, każdy może znaleźć w nim również ciekawe informacje o budowie najbardziej nowoczesnych zespołów samochodowych, nawet mało znanych jeszcze w Polsce. Tak więc podręcznik jest wielce pożyteczny i dla fachowców, którzy mogą zapoznać się z nowoczesną budową samochodu i nowoczesnymi urządzeniami, jakie poczynają ukazywać się w samochodach, budowanych po wojnie. Zawiała budowa niektórych zespołów, które zrozumienie stwarzało dotychczas poważne trudności, staje się po przeczytaniu podręcznika zupełnie zrozumiała i prosta.

Należy mieć nadzieję, że „ABC Samochodu” zyska sobie zasłużone powodzenie wśród szerokich rzesz społeczeństwa. Jest to bowiem książka o wielkiej wartości tak co do treści, jak i formy.

NASZE WYDAWNICTWA

ZA KIEROWNICĄ

Wydawca — „Prasa Wojskowa”.

Otrzymaliśmy nr 5 (kwiecień 1948 r.) młodego czasopisma „Za Kierownicą”, które zaczęło wychodzić w roku ubiegłym. Zeszyt zawiera dużą ilość najrozmaitszych wiadomości z dziedziny handlu i zaopatrzenia, trochę popularnych wiadomości technicznych (np. „Nowoczesna ciężarówka 2,5 t. GAZ — 51, „Bolidzki Skody 1101 itp.), szereg artykułów oraz informacji z dziedziny ruchu, oraz z dziedziny sportu motorowego — m. in. znany Czytelnikom „Motoryzacji” (nr 3 — marzec 49) art. ppłk. P. Solskiego, pt. „O masowy sport motorowy”.

Ogółem — zeszyt posiada dużo różnych wiadomości zestawionych interesująco.

Zdziwienie wywołuje jedynie podtytuł: „Pierwsze Polskie Pismo Kierowcy Samochodowego i Motocyklowego”. Nasi młodzi koledzy zapomnieli najwidoczniej o przedwojennych, czasopismach: „Auto” z r. 1925 — 1935, „Auto i Technika Samochodu” z r. 1935 — 1936, „Auto” — z r. 1936 — 1939, przedwojennym miesięczniku „Motocykl i Cyklekar”, „Autobus”, powojennych: „Auto i Transport” z roku 1945, no i wreszcie o „Motoryzacji”, która regularnie wychodzi co miesiąc od 1 września 1946-go roku do chwili obecnej.

Dla uproszczenia nie wymieniamy na tym miejscu szeregu czasopism motorowych, wychodzących przed wojną w Poznaniu i Krakowie.

Młodemu koledze „Za Kierownicą” życzymy wiele szczęścia i powodzenia plus odrobinę życzliwości i uznania dla ciężkiej pracy poprzedników na niwie motoryzacyjnej.

KALKULACJA ROBÓT FREZARSKICH

Autor — Wiktor Polak.

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP — Wa.

Jest to jedna jeszcze praca Instytutu Wydawniczego SIMP z dziedziny obliczania czasów roboczych, praca wydana na zlecenie Centr. Zarz. Przem. Metalowego. Broszura zawiera 19-e tablic obliczeniowych, które znakomicie ułatwią pracę kalkulatorom.

ZE ŚWIATA

OSIĄGNIĘCIA SAMOCHODOWE WE FRANCJI

W roku 1948 w samochodowym przemyśle francuskim wprowadzono naogół tylko drobne zmiany i ulepszenia techniczne, natomiast zastosowano w całej rozciągłości w budowie samochodów ulepszenia z roku 1947-go.

PODWOZIA

System nadwozi somonośnych nie znalazł tak pełnego zastosowania jak się spodziewano. Oplacają się one przy produkcji bardzo dużych serii, w poszczególnych przypadkach i w małej ilości serii nie znalazły narazie zastosowania. Pozostało więc rozwiązanie podwozia klasycznego z tendencją do jego wzmocnienia.

Pewnego rodzaju nowością jest prototyp inż. Grégoire. Szkielet tego podwozia składa się z 6-ciu części, zbudowany z lekkiego stopu, łączonych śrubami. Na szkielecie zbudowanym w ten sposób osadzone jest przy pomocy śrub właściwe pudło karoserii. W ten sposób zamiast ciężkiego podwozia zastosowano lekki szkielet, łączący silnik i oś przednią z tyłem. Ten typ znalazł zastosowanie i w innych samochodach, wychodząc zwycięsko z przeprowadzonych bardzo ciężkich prób w terenie.

SILNIK

Rok ubiegły nie dał żadnych ciekawych osiągnięć w konstrukcji silników. Przejawia się u konstruktorów tendencja zwiększenia mocy silnika. Konstruktorzy francuscy (także i angielscy) starają się osiągnąć zwiększenie mocy przez zmianę systemu rozrządu ogólnego na górny. Zmiana rozrządu pociąga za sobą nie duże powiększenie litrażu (np. Peugeot z 1130 cm³ na 1290 cm³).

Konstruktorzy amerykańscy powiększają moc silników przez podwyższenie stosunku sprężania lub przez starą metodę powiększania pojemności cylindrów (np. Lincoln z 4,998 cm³ przeszedł na 5,500 cm³).

Ciekawie rozwiązała wytwórnia D.O.G. konstrukcję silników 3-ch typów, opartych na zasadach dieselow-
skich, pod kątem ich uniwersalnego zastosowania. Są to:

- (a) 2 cylindrowy silnik dla przemysłu;
- (b) 4 " " " " samoch. o mocy 70 KM;
- (c) 6 " " " " " " " " 100 KM

Te dwa ostatnie (b i c) pracują przy 2300 obr./min., przez co mogą być zastosowane do wszystkich amerykańskich (pounrowskich). Np. samochód G.M.C. z 4-ro cylindrowym silnikiem D. O. G. osiągnął 65 km/godz. Wytwórnia opracowała uchwyty dla tych silników do wszystkich typów amerykańskich.

Te same silniki mają zastosowanie i w ciągnikach z tą tylko różnicą, że ilość obrotów silnika przeznaczonego do ciągnika wynosi tylko 1500 obr./min.

SKRZYŃKA BIEGÓW

Ukończono już doświadczenia ze skrzynkami biegów dla napędu przedniego względnie dla silników umieszczonych z tyłu. Zagadnienie skrzynki biegów elektromagnetycznej lub całkowicie automatycznej postępuje b. wolno naprzód; przyczyna — zbyt wielkie koszty produkcji. Jedynie luksusowe wozy mogą sobie pozwolić na zainstalowanie elektrycznej skrzynki biegów (Dalahaye 175, Talbot-Record) lub całkowicie automatycznych (Buick zastosował skrzynkę biegów automatyczną typu „Dynaflow“).

ZAWIESZENIE

Nowoczesny samochód nie zasługuje na tę nazwę, gdy niema przednich kół o niezależnym zawieszeniu. Chodzi tylko o system zawieszenia. Niezależne tylne zawieszenie z małymi wyjątkami nie znalazło jeszcze

we Francji zastosowania. Stary resor ma jeszcze ciągle pełne zastosowanie z niektórymi udoskonaleniami. Stosuje się resory poprzeczne i podłużne. Nie brak także i zwolenników sprężyn spiralnych. Peugeot naprzykład zastosował resor poprzeczny na przodzie i sprężyny spiralne na tyle (model 203).

AMORTYZATORY

Prawie większość producentów stosuje amortyzatory hydrauliczne.

HAMULCE

Hamulce hydrauliczne mają dziś ogólne zastosowanie. Dla celów „bezpieczeństwa“ mają również zastosowanie dodatkowe hamulce mechaniczne. „Gregoire“ zastosował system mieszany: przód — hamulce hydrauliczne, tył — mechaniczne.

AKCESORIA

Wszystkie modele mają coraz staranniejsze wyposażenie, specjalnie jeżeli chodzi o tablicę rozdzielczą. Szerokie zastosowanie znajduje plastik i plexiglas.

PROTOTYPY

a) Samochody osobowe

Niewątpliwie najciekawszym rozwiązaniem w kategorii samochodów osobowych jest samochód skonstruowany przez inż. Gregoire — model zwany Gregoire typ R. Dokładny opis tego wozu podaliśmy w numerze 1-ym — styczeń 1949 r.)

Z innych prototypów godne są uwagi: J. P. Winille z silnikiem Forda 12 CV — aerodynamiczny z karoserią umieszczoną centralnie, 3 miejsca z przodu i 3 z tyłu. Zużycie 10 ltr na 100 km. Szybkość 160 km/godz.

Citroen 2 CV z silnikiem 2 cylindrowym 375 cm³ chłodzony powietrzem. Ma to być wybitnie tani popularny samochód 4-ro osobowy o szybkości 60 km/godz.

b) Samochody ciężarowe

Właściwe osiągnięcia na tym polu są niewielkie. Większość wytwórni stosuje krótkie podwozia i silniki dieselowskie. Przoduje tutaj Panhard, Latil, Far. Villeme i Renault.

Z pośród samochodów półciężarowych wyróżniają się: Citroen 1200 kg z napędem przednim. Ciężar z pełnym obciążeniem 2600 kg, szybkość 78 km/godz, zużycie paliwa 15 — 16 ltr na 100 km. Chenard Walker 1500 kg (ciężar własny 1300 kg) z silnikiem 25 KM, szybkość 70 km/godz, zużycie paliwa 12 l. na 100 km, napęd przedni. Samochód ten został zbudowany w 3 edycjach jako furgon, autobus na 12 miejsc i sanitarka o dwóch noszach.

c) Autobusy

Z największą nas interesujących, jako przydatnych w warunkach polskich, należy wymienić: Renault o mocnej konstrukcji na 50 osób, o dużej przelotowości pasażerskiej, ze specjalną skrzynką biegów i sprzęgiem dostosowanym do ruchu miejskiego. Silnik na ropy 85 KM. Szybkość zredukowana do 55 km/godz i duża akceleracja. Berliet wyposażony w karoserię „Ville de Lyon“ na 64 miejsc, z czego 18 siedzących, z silnikiem ropnym 85 KM i zredukowanej szybkości do 50 km/godz.

Dla komunikacji międzymiastowej ciekawą lekką konstrukcję ma „Isobloc“. Jest ona lżejsza od Chausson'a o 1200 kg. Autobus mieści 51 pasażerów siedzących, ma silnik Panhard 4-ro cylindrowy o mocy 100 KM. Jest to przeróbka Panhard'a 85 KM przez powiększenie pojemności cylindrów 120x150, zamiast 100x150.

Berliet wyprodukował autobus międzymiastowy na 36 — 45 miejsc na tym samym podwoziu co dla ruchu

miejskiego. Inna redukcja daje szybkość przy tym samym silniku 65 km/godz.

Floirat — autobus na 40 pasażerów ma doskonały silnik „Bernard - Ganier“ 6-cio cylindrowy ropniak o mocy 105 KM przy 1700 obr./min. i zużyciu 20 ltr ropy na 100 km. Silnik ten podobno przechodzi swobodnie bez remontu 200.000 km, a nawet zdarzało się, że pierwszy remont następował dopiero po 300.000 km przebiegu.

d) Ciągniki drogowe.

Daje się obecnie zauważyć we Francji coraz większe stosowanie ciągników siodłowych. Z ciągników drogowych o napędzie na 4 koła, a więc zdolnych do poruszania się w każdym terenie, najlepsze wyniki osiągnął Latil. Ciągnik ten zależnie od wyposażenia nadaje się zarówno do pracy w lesie, jak i w polu.

e) Ciągniki rolnicze

Najwięcej interesującym jest ciągnik SIFT wyposażony w silnik 4-ro cylindrowy dieselowski o mocy 40 KM. Ciągnik ten ma charakter uniwersalny, gdyż poza pracą w polu może być użyty jako ciągnik drogowy dzięki posiadaniu odpowiedniej skrzynki biegów. W czasie demonstracji przed komisją polską, ciągnik był użyty do orki na głębokości 22 cm w ciężkim terenie, ciągnął przyczepę 15 ton z burakami po szosie, na której może się poruszać z szybkością 25 km/godz. i z dużą zwrotnością.

f) Samochody specjalne

Pojawiły się w roku ubiegłym w dość licznych odmianach, a więc: samochody lodownice o nadwoziu lodowej objętości 20 m³ konstrukcji „Million - Guet - Tubauto“. Samochody do bezpylnego wywożenia śmieci fabryki „Scemia“ budowane na zasadzie licencji Okner'a. Samochody do polewania i czyszczenia ulic produkcji „Lafly“, wreszcie samochody asenizacyjne z nadwoziem wytwórni „Spiros“.

A. W.

STAŁY ROZWÓJ TECHNIKI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W ZW. RADZIECKIM

Miesięcznik „AWTOMOBIL“ zdaje sprawozdanie z ostatnich osiągnięć techniki transportu samochodowego w Związku Radzieckim.

— Nowe modele samochodów: moskiewskie Zakłady Imienia Stalina wypuściły ciężarówki ZIS-150 i ZIS-151. Gorkowskie Zakłady Imienia Mołotowa znacznie powiększyły produkcję ciężarówek GAZ-51. Mińska fabryka wypuszcza seryjne wytwórki ciężarowe na podwoziach 7 tonowych z silnikami wysokoprężnymi (Diesel) pochodzącymi z fabryki Jarosławskiej. Pojawiły się liczne samochody osobowe „Moskwicz“ 4 cyl. — 1,1 ltr. dostarczane pracownikom nauki, sztuki, literatury, inżynierom i przodownikom pracy w przemyśle i na roli.

— Wielką wagę przywiązuje się do zagadnień obsługi technicznej pojmowanej w szerokim znaczeniu. Ulepszone są systemy i metody pracy wielkich zakładów naprawczych, dbając równocześnie o rozwijanie sieci stacji obsługi do mycia, smarowania, przeglądów kontrolnych i napraw bieżących zapobiegawczych (profilaktyka).

Fabryki produkujące urządzenia służące do obsługi samochodów wypuściły w znacznych ilościach różne nowe urządzenia i przyrządy. Między innymi: kolumnowe dystrybutory paliwa, maszyny do mycia pod ciśnieniem, hydrauliczne podnośniki i wiele innych. Przyśpiesza się do masowej produkcji urządzeń służących do obsługi samochodów.

— Rozwinięto ruch kierowców stutysięczników. Świecą oni przykładem swym towarzyszom pracy. Ich osiągnięcia dały w rezultacie znaczne oszczędności przez ujawnianie i mobilizowanie ukrytych rezerw. Współczynniki wykorzystania taboru i ładowności podniosły się.

— Wyteżona praca biur transportowo-spedycyjnych przyczyniła się do zmniejszenia próżnych przebiegów. Położono wielki nacisk na zagadnienie me-

chanizacji załadowywania i wyładowywania celem zmniejszenia przestojów eksploatacyjnych. Projektuje się seryjną produkcję przyrządów do załadowywania różnych towarów w portach, magazynach, stacjach kolejowych i t. d.

— Zagadnienie szkolenia kadr tak technicznych jak i specjalistów ruchowych zajmuje miejsce pierwszoplanowe.

TECHNICUM W ZSRR

Wśród licznych szkół zawodowych technicznych w Związku Radzieckim zasługują na uwagę (i naśladownictwo!) t. zw. „Technicum“ dla kształcenia inżynierów, techników i ekonomistów eksploatacji transportu samochodowego.

Wychowankowie tych szkół stanowią kadry odpowiedzialne za racjonalność transportu samochodowego tak osobowego jak towarowego.

Program tych szkół obejmuje naukę o planowaniu produkcji usług transportu samochodowego według metod naukowych. Daje to możliwość analitycznego badania pracy wykonywanej przez samochody.

ZAKŁADY IMIENIA STALINA (ZIS) produkujące samochody, należą do największych w Związku Radzieckim. ZIS — to całe miasto, gdzie wszystko urządzono w ten sposób, aby ułatwić pracę i życie robotnika. Przedmiotem szczególnej troski władz zakładowych jest budownictwo mieszkaniowe — w chwili obecnej Zakłady posiadają ponad 130.000 m kwadratowych powierzchni mieszkalnej, a w budowie znajduje się 5 dalszych wielkich gmachów mieszkalnych. Troska o zdrowie robotników przejawia się we wzorowych szpitalach, klinikach i gabinetach medycznych wyposażonych w najnowocześniejsze urządzenia i aparaty. Zakłady posiadają własne sanatorium nad morzem w pobliżu Rygi oraz domy wypoczynkowe pod Moskwą. Przy Zakładach istnieją uczelnie, gdzie robotnicy mogą podwyższać swe kwalifikacje — 350 robotników uczy się w wieczorowej szkole młodzieżowej, 282 w szkole techniki samochodowej oraz 275 w wieczorowym instytucie samochodowym. Nadto Zakłady posiadają ogromny Pałac Kultury, bibliotekę liczącą dziesiątki tysięcy dzieł, doskonały klub sportowy, znany na całym świecie dzięki znakomitej drużynie piłkarskiej „Torpedo“, własny teatr dramatyczny, liczne koła twórczości amatorskiej itd.

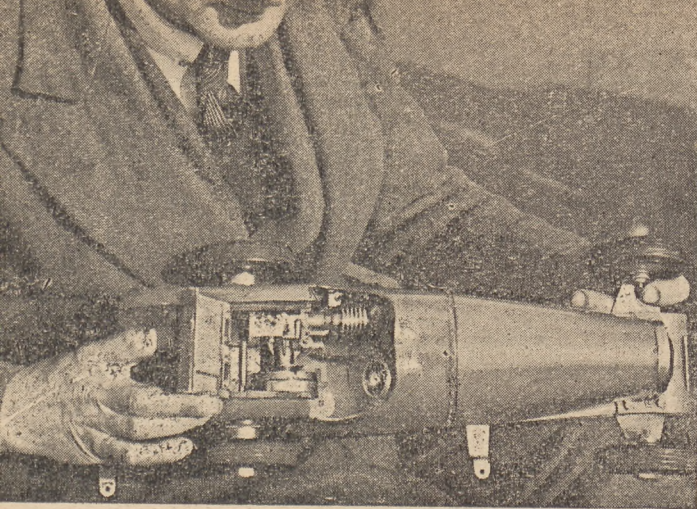
AMERYKANIE CAŁKOWICIE WYKUPUJĄ SAMOCHODOWY PRZEMYSŁ NIEMIECKI. — Przed kilku tygodniami — jak donoszą z Niemiec Zachodnich — miały miejsce dalsze transakcje kapitalistów amerykańskich, którzy obecnie w przyspieszonym tempie wykupują samochodowy przemysł w Niemczech Zach. Tak więc dwa wielkie koncerny amerykańskie: „General Motors Corp.“ (Chevrolet, Buick itd.) oraz „Westinghouse Electric“ odkupiły za bezcen od dawnych właścicieli zakładów przemysłowych: „Mann“, „B.M.W.“, „Daimler — Benz“, „Brown — Boveri“, „AEG“ — ocalałe budynki fabryczne wraz z urządzeniami i terenem. Podane wyżej zakłady produkcyjne niemieckie mieszczą się w Augsburgu, Norymberdze, Gustawburgu, Moguncji, Mannheimie i innych miastach.

Natychmiast po zawarciu transakcji kupna przystąpiono do odbudowy fabryk i kompletowania nowoczesnych instalacji i urządzeń.

Amerykańska komisja ekspertów orzekła, że najdalej w końcu 1949 r. będzie można przystąpić do masowej produkcji w większości odbudowywanych fabryk.

General Motors Corp. zamierza w odbudowanych fabrykach produkować przede wszystkim tanie samochody osobowe, dalej instalacje dla elektrowni, kompresory i kotły dla kopalni.

Dla uruchomienia pierwszej części odbudowywanych zakładów przemysłowych (w końcu roku 1949-go) niezbędne są inwestycje na sumę 47 milionów dolarów.



WYŚCIGOWY MODEL SAMOCHODU

(fotografia u góry)

Wzorem USA zapanowała w Anglii mania budowania modeli samochodów z silnikami benzynowymi. Samochodziki te nie są wprawdzie zmniejszoną kopią normalnych pojazdów, natomiast uzyskują wręcz fantastyczne szybkości.

Zdjęcie przedstawia jeden z takich małych samochodzików. O wielkości jego możemy sądzić z porównania z trzymającym go konstruktorem.

Koła przednie nie są sterowane, lecz ustalone przy bardzo nie wielkim skreśle, odpowiadającym jeździe po okręgu o średnicy około 50 metrów. Na prawym boku samochodu widzimy dwa uchwyty do drutów, których drugie końce przymocowane są za pośrednictwem pierścienia do palika, wetkniętego w środku okręgu, po którym jeździ modelik.

Wnętrze nadwozia wypełnione jest przez silniczek używany powszechnie (również i w Polsce) do modeli samolotów. Jeden cylinder posiada objętość skokową około 6 cm³ i pracując według obiegu (cyklu) dwusuwu rozwija około 0,15 konia mechanicznego przy 11.000 obrotów na minutę.

Mieszanka wybuchowa dostarczana jest przez mały gaźniczek bezpływakowy z jednym rozpylaczem, regulowany ręcznie.

Zapłon dokonywany jest przy pomocy baterijki lantarki kieszonkowej, malekiej cewki zapłonowej i przełączacza, osadzonego na wałku korbowym silniczka. Iskrę daje świeca zapłonowa, typu samochodowego, lecz o gwincie średnicy 5 mm.

W Polsce używane są tego rodzaju silniczki, lecz prawie wyłącznie wysokoprężne, bez instalacji elektrycznej, według zasady samozapłonu — na paliwo, będące mieszaniną ropy naftowej, benzyny i eteru siarczanego.

Samochodziki tego typu rozwijają szybkości, dochodzące do 160 km/godz. Wyścigi tych samochodzików pasjonują obecnie Anglików i Amerykanów, którzy nie traktują ich, jako zabawki, lecz jako zupełnie poważne zawody sportowe. (Foto British Oft.).

PRZEDNI NAPĘD — TO NIE NOWOŚĆ

Napęd na oś przednią nie jest taką nowością jakby się nam zdawało. Już w 1897 r. austriacka fabryka „Graf und Stift” skonstruowała po raz pierwszy samochód o napędzie przednim. Samochód ten znajduje się jeszcze w Wiedeńskim Muzeum Technicznym.

W lipcu 1947 r. w 50 rocznicę swego powstania, samochód ten defilował po ulicach Wiednia. Prowadził go stary szofer, który był w ówczesnym czasie mechanikiem w rzeczony fabryce. Uruchomienie tego muzealnego staruszka kosztowało go raptem kilka minut czasu.

A. W.

Z kraju

PRZEGLĄD POLSKIEJ PRODUKCJI MOTORYZACYJNEJ NA M.T.P.

Na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich polska produkcja motoryzacyjna pokazana została po raz pierwszy w osobnym, własnym pawilonie, wybudowanym świeżo przez Centralę Handlową Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”. Głównym, i największe zainteresowanie budzącym, eksponatem jest w tym pawilonie podwozie samochodu ciężarowego całkowicie polskiej produkcji „Star 20”. Podwozie to ustawione zostało na centralnym miejscu, w pobliżu ulokowano osobno silnik „Stara”.

Pięknie prezentują się elegancko wykończone polskie motocykle „Sokół” 125 i „SHL” 125, które — jak to ilustrują rozmieszczone na ścianach plansze fotograficzne — poruszać się mogą nawet w najtrudniejszym terenie.

W pawilonie widzimy dalej różne typy polskich rowerów: sportowe i turystyczne, zarówno męskie, jak i damskie. Zwiedzający oglądają ze szczególnym zaciekawieniem rowery wyścigowe „Bałtyk”. Dzięki darowi „MOTOZBYTU” na takich właśnie — od niedawna produkowanych w kraju — rowerach jadą kolarze polscy w wyścigu Praga — Warszawa.

W pawilonie widzimy jeszcze silniki przyczepne do łodzi o mocy 3 i 12 KM, silniki rolnicze, motopompy oraz asortyment części zamiennych i akcesoriów do samochodów osobowych i ciężarowych, motocykli i rowerów, jak również ogumienie fabryki „Stomil”. Ściany zdobią plansze fotograficzne i rysunki oraz wykresy techniczne, z góry zwieszają się zaś pięknie wykonane portrety przodowników pracy. Nad całością napis: „Motoryzacja podstawą rozwoju gospodarczego Polski Ludowej”.

Pod oryginalną pergolą, sporządzoną z kół rowerowych, wychodzimy na tarasowatą wznoszącą się teren obok pawilonu gdzie pod gołym niebem wystawiono dalsze eksponaty, nieobawiające się deszczu. Widzimy tu więc przede wszystkim dwa kompletne „Stary” oraz dwa ciągniki „Ursus 45”: rolniczy i rolniczo-drogowy. Obok znajdują się prototypy dwóch polskich ciągników ogrodniczych o mocy 8 KM. Dalej stoją przyczepy o nośności od 3—10 ton, wywrotki 4-tonowe, wreszcie drezyna kolejowa o napędzie motorowym i samochód strażacki, karosowany w Polsce. Następnie zaś widzimy — oblepione przez tłumy ciekawych — polski szybowiec i samoloty, ustawione na specjalnych stojakach i tworzących jakby aleje.

Na terenie pawilonu czynny jest również sklep, sprzedający motocykle i rowery. Nad wejściem do pawilonu znajduje się efektowna mapa, ilustrująca rozmieszczenie sieci handlowej „MOTOZBYTU” w Polsce, nad pawilonem dominuje zaś wysoki maszt z zatkniętym na nim metalowym znakiem „MOTOZBYTU”.

Pawilon „MOTOZBYTU” powstał w stosunkowo bardzo krótkim czasie. Tym większy był jednak nakład pracy ze strony jego twórców. Pawilon zbudowany został w/g projektu prof. arch. Szmidta, dzięki życzliwej opiece i pomocy ze strony Naczelnego Dyrektora „MOTOZBYTU” St. Masztakowskiego oraz Dyrektora Handlowego J. M. Zagórskiego. Całością prac, związanych z budową i zorganizowaniem pawilonu, zajmował się kierownik Oddziału Propagandy i Wystaw „MOTOZBYTU” — J. Biliński przy czynnym współudziale personelu Ekspozytury Poznańskiej z dyr. Rożałowskim na czele. (K).

KRZYSZTOF BRUN

MAKSYMALNA SZYBKOŚĆ MOTOCYKLA

Podobno myśliwi blagują najwięcej. Historyjki o ich fantastycznych wyczynach są powszechnie znane. Przeważnie jednak ani strona opowiadająca ani słuchacze nie biorą takich opowiadań zupełnie serio.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa z motocyklistami i tzw. specami od spraw motorowych. Nie tylko opowiadają oni nieraz niebywałe historie o swoich lub cudzych wyczynach, szybkościach maksymalnych, czy przeciętnych, ale wierzą w nie naprawdę i często opowiadaniem takimi wprowadzają w błąd szersze grono słuchaczy.

Właściciel 200-ki dwusuwowej opowiada o uzyskanych szybkościach ponad sto kilometrów na godzinę. Czyjaś 250-tka sportowa „lata” ponad 130 km/g. Ktoś brał jakiś powszechnie znany zakręt przy szybkości 80 km na godzinę.

Często są to fantazje z rzędu tzw. „bujd na resorach”, ale bywa również, że motocyklista puszcza taką kaczkę zupełnie nieświadomie, opierając się na odczytaniu szybkości z licznika, złym przeliczeniu mil na kilometr, lub myli szybkości maksymalne z przeciętnymi.

Błędy szybkościomierzy, o ile te są zamontowane właściwie, tzn. mają właściwe przełożenie napędu w stosunku do rozmiaru danego ogumienia, są na ogół niewielkie i wynoszą kilka procent, w pewnych zakresach szybkości w górę, a w pewnych w dół. Na ogół producenci stosują takie szybkościomierze, które około 40 km/g nie popełniają większego błędu, natomiast przy maksymalnej szybkości przesadzają do 5%.

Kiedyś jeden z zawodników skarżył się przed wyścigiem Jerzemu Dąbrowskiemu, że jego „Victoria”, na której startuje w kategorii do 250 ccm „leci” tylko 105 km/g. Dąbrowski pomimo, że znał te maszyny nie zaprzeczał wcale, ale oświadczył, że jego podszkowany SHL 125 ccm „lata” wprawdzie tylko 85 km/g, ale jest od „Victorii” na prostej szybszy. W rezultacie rozmowy wyjechano dla próby na szosę i co się okazało — oto SHL jadący z szybkością 85 km/g minął Victorię „pędzącą z szybkością 105 km/g”.

* * *

Istnieje także pewna grupa ludzi uważająca się za znawców motorowych, którzy są głęboko przekonani, że dany pojazd osiąga taką szybkość maksymalną, do jakiej jest przewidziany jego szybkościomierz.

Bywa jeszcze gorzej — otóż grupka osób zbiera się koło wyścigówki zaopatrzonej w licznik obrotów silnika, przewidziany przeważnie do 8.000 obrotów na minutę. Skala takiego licznika kończy się na liczbie 80. Jedna z osób wyraża zdziwienie: „taka maszyna i lata tylko 80-kę”. To są mile — oświadcza druga.

Gdyby to były mile odpowiadałoby to 129 km/g, a w rzeczywistości już liczba 70 na takim liczniku oznaczająca siedem tysięcy obrotów, przy przeciętnej wyścigowej maszynie 350 ccm odpowiada szybkości powyżej 140 km/g na bezpośredniej przekładni.

* * *

Maksymalna szybkość jaką możemy osiągnąć na motocyklu na płaszczyźnie jest zależna z jednej strony od mocy silnika, a z drugiej strony od czynników, które tę moc pochłaniają, a więc będą nimi: opór transmisji, łożysk kół, opór toczenia ogumienia po nawierzchni drogi i opór powietrza, przez które porusza się motocykl wraz z jeźdźcą.

Oporo transmisji i łożysk kół różnią się nieznacznie przy poszczególnych motocyklach i są wielkościami w stosunku do innych oporów bardzo małymi, więc nie odgrywającymi większej roli. Poważniejszym, co

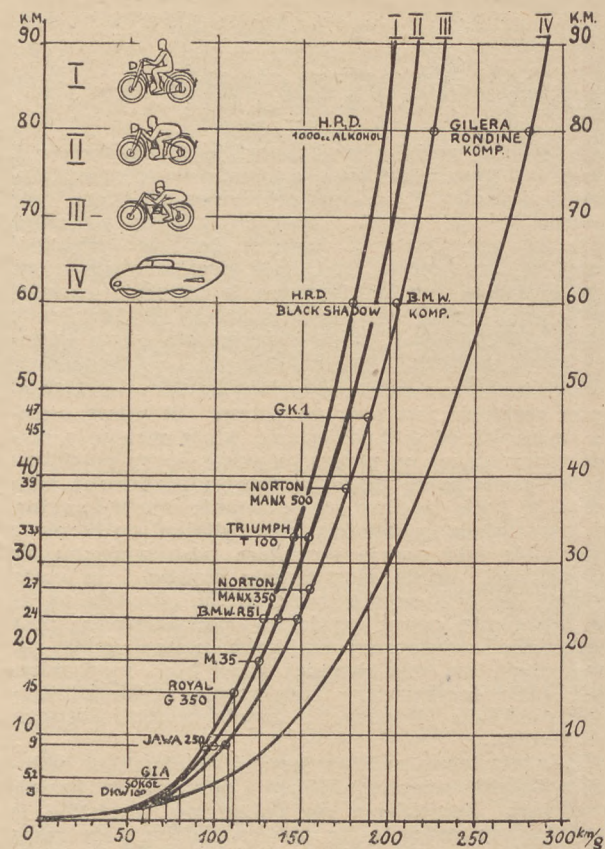
do wysokości pochłanianej mocy, jest opór toczenia, zależny od typu ogumienia, ciśnienia w dętkach i powierzchni jezdni. Ilość koni pochłanianych przez opór toczenia rośnie wprost proporcjonalnie ze wzrostem szybkości motocykla. To znaczy, że jeżeli szybkość wzrośnie dwukrotnie, to i ilość pochłoniętych przez opór toczenia koni mechanicznych wzrośnie również dwukrotnie, jeżeli szybkość wzrośnie trzykrotnie to i ilość KM zużytych na przezwyciężenie oporu toczenia wzrośnie również trzykrotnie.

Trzecim i najważniejszym czynnikiem ograniczającym szybkość jest opór powietrza. W miarę wzrostu szybkości od kilkudziesięciu km/g wzwyż wysokość mocy idącej na przezwyciężenie oporu powietrza wynosi początkowo kilka, a dalej kilkadziesiąt razy ilość KM jakie tracimy na pokonanie oporu toczenia. Ze wzrastającą szybkością moc silnika pochłaniana przez opór jaki stawia powietrze poruszającemu się motocyklowi, rośnie niesłychanie szybko i to coraz szybciej, bo w stosunku sześciennym. Znaczący to, że dla pokonania oporu powietrza powstającego przy dwukrotnie zwiększonej szybkości potrzebujemy nie dwukrotnie, ale ośmiokrotnie ilości koni mechanicznych. Dla trzykrotnego zwiększenia szybkości musimy mieć do dyspozycji dwudziestosiedmiokrotną moc silnika.

Opór powietrza zależny jest od powierzchni czołowej motocykla wraz z jeźdźcą i opływowości kształtu całości. Zagłębienie się dalsze we wszystkie te zjawiska zaprowadziło by nas za daleko poza ramy tego artykułu, warto sobie jednak jeszcze uprzytomnić, że jeżeli moc jaką oddaje w danej chwili silnik równoważy się z sumą oporów toczenia i powietrza, to motocykl poruszać się będzie z szybkością jednostajną, natomiast jeżeli przy danej szybkości, po pokonaniu wyżej wymienionych oporów pozostaje jeszcze pewna nadwyżka mocy, to na skutek tych wolnych koni mechanicznych powstanie przyspieszenie i motocykl będzie się poruszał ruchem przyspieszonym, aż osiągnie szybkość, przy której opory toczenia i po wietrza wzrosną tak, że pochłoną całkowitą moc silnika i nie nie pozostanie na przyspieszanie. Stąd wniosek, że przez zmniejszanie oporów nie tylko uzyskujemy wyższą maksymalną, ale i większe przyspieszenie. Nadwyżkę mocy nad oporami, jaka pozostaje nam do dyspozycji przy pewnej szybkości, możemy zużytkować nie tylko na przyspieszenie, ale również na pokonywanie wzniesień.

Z powyższych rozważań wynika, że dla motocykli o jednakowym oporze toczenia i oporze powietrza szybkość maksymalna zależna będzie jedynie od mocy silnika, a więc grupując odpowiednio motocykle możemy je umieścić na wykresie, w którym na jednej osi odkładać będziemy ich szybkość maksymalną, a na drugiej ich moc w KM. Dla motocykli zwykłych z prosto siedzącym kierowcą otrzymamy pierwszą krzywą, dla tych samych motocykli, ale z jeźdźcą skulonym i leżącym na zbiorniku drugą krzywą, dla wyścigówek, które mają nieco mniejszy opór toczenia, powierzchnię czołową i przy leżącym jeźdźcu kształt bardziej opływowy — trzecią krzywą, a dla motocykli wyczynowych — rekordowych o pewnym typie opłoflowania — czwartą krzywą.

Każda krzywa wyraża ilość koni mechanicznych potrzebnych do pokonania sumy wszystkich oporów dla danej grupy i widzimy jak szybko podnosi się to zapotrzebowanie mocy przy wzroście szybkości. Dalej widzimy z wykresu, że silnik o pewnej określonej mocy, zależnie od jakiego typu motocykla zostanie wbudowany, da nam różną szybkość maksymalną. Możemy wyciągnąć i wniosek inny, np., że aby uzyskać pewną określoną szybkość jednakową dla dwóch różnych pojazdów należących do innych grup pod wzglę-



dem oporów, a więc leżących na odrębnych krzywych, potrzebujemy dwa silniki różniące się znacznie co do maksymalnej mocy.

Ale nas interesują przede wszystkim różnice stwierdzeń szybkości maksymalnych, przez użytkowników takich samych modeli, skąd one mogą pochodzić jeżeli zakładamy, że zeznania są prawdziwe?

Otóż jeżeli fabryka podaje, że jakiś model posiada silnik o mocy 9 KM, to znaczy, że dobry silnik z serii, w kompletnym porządku, przy ciśnieniu atmosferycznym i temperaturze normalnej, z idealnie ustawioną karburacją, na dobrym paliwie rozwija moc 9 KM. Nie znaczy to jednak wcale, że każdy silnik z tej serii będzie rozwijał idealnie tę samą moc. Ktoś próbując swój motocykl może stwierdzić, że nie osiąga on podanej w katalogu szybkości. Pochodzić to może stąd, że trafił na nieco gorszy silnik, gorsze paliwo, mniej korzystne warunki atmosferyczne lub przeprowadzał próbę siedząc prosto, a fabryka podała maksymalną szybkość dla jeźdźcy leżącego płasko na boku. Należy również pamiętać, że nominalną moc, a więc szybkość osiąga tylko motocykl nowy, bezpośrednio po idealnym dotarciu.

Jak wynika z wykresu, co również potwierdzają doświadczenia, 9 konny motocykl, który osiąga 95 km/g z prosto siedzącym jeźdźcą, przy pozycji leżącej jeźdźca osiągnie ponad 100 km/g, a na cienkim ogumieniu i po ogołoceniu z całego szeregu mniej potrzebnych części i dodatków, jeszcze nieco więcej i teoretycznie może osiągnąć nawet do 110 km/g nie zwiększając mocy silnika ponad wyjściowe 9 KM.

Przy motocyklu 24 konnym różnice będą jeszcze większe. Normalnie z pełnym wyposażeniem i prosto siedzącym jeźdźcą osiągniemy 128 km/g, przy leżącym jeźdźcu około 136 km/g, a przy leżącym jeźdźcu, specjalnych kołach, błotnikach, bez dynamy, latarni itp. po dobraniu odpowiedniego przełożenia osiągniemy około 148 km/g.

Jeżeli więc mamy jakiś motocykl dobrze przełożony na maksymalną szybkość, który w pełnym wyposażeniu z prosto siedzącym jeźdźcą osiąga 100 km/g, to na podstawie wykresu odczytujemy moc dla szyb-

kości 100 km/g, przy podanych warunkach 11 KM i możemy przewidzieć, że przez stworzenie pozycji jeźdźcy jak najbardziej opływowej uzyskamy około 106 km/g, a przy odpowiednim przygotowaniu bez zmian silnikowych, możemy dojść do 115 km/godz.

Na podstawie wykresu możemy więc znając ilość KM naszego motocykla, przewidzieć jaką szybkość powinniśmy osiągnąć i odwrotnie zmierzwszy dokładnie szybkość — możemy z dużym przybliżeniem określić moc naszego silnika.

Jak widzimy więc szybkość motocykla zależy od szeregu czynników, które podlegają jednak zupełnie określonym prawom, niestety dość skomplikowanym i jeżeli ktoś opowiada mi, że jego kilkukonny motocykl osiąga szybkość stu kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, to nie chcąc sobie robić wrogów i tracić czasu na długie i skomplikowane wywody, wyrażam tylko lekkie zdziwienie.

K. Brun.

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY KLUBÓW

MOTOCYKLOWYCH

Wybijający się organizacyjnie na czoło innych okręgów — Okręg Śląsko-Dąbrowski — dzięki znużonej, codziennej stałej pracy w usprawnianiu pracy związkowej i klubów wezwał podległe kluby do współzawodnictwa we wszystkich dziedzinach pracy. Tak więc ustanowiono współzawodnictwo:

- 1) w akcji umasowienia sportu motocyklowego;
- 2) w akcji szkoleniowej, obejmującej nie tylko zawodników-wyczynowców, lecz również ogół członków klubów i sekcji oraz sympatyków sportu motocyklowego;
- 3) w akcji podnoszenia poziomu organizacyjnego imprez;
- 4) w akcji rozszerzania turystyki motocyklowej;
- 5) w akcji organizowania warsztatów klubowych i bibliotek sportowo-motor.;
- 6) w akcji organizowania zapraw ogólnosportowych dla motocyklistów;
- 7) w akcji zwalczania anarchii drogowej i współpracy z MO;
- 8) w pracy organizacyjnej (sprawozdawczość, terminowość);
- 9) w pracy na odcinku młodzieżowym;
- 10) w akcji wychowawczej obejmującej wszystkich członków klubów.

Zapowiedziano przeprowadzenie punktacji klubów i sekcji motocyklowych po zakończeniu roku, na zasadzie której sklasyfikowane zostaną kluby OZM. Podkreślono silnie że o wartości pracy klubów decydują nie tylko wyniki kilku „asów” i że przy klasyfikacji na wyżej podanych zasadach, z uwzględnieniem całokształtu działalności klubów i sekcji, nawet te, które nie mają w swych szeregach mistrzów, nawet te które nie dysponują wyczynowymi maszynami ani obiektami sportowymi, o ile zdobędą się na ożywioną działalność w omówionych kierunkach, będą mały wielkie szanse na zdobycie pierwszeństwa w tym szlachetnym wysiłku pracy!

NOWY ZARZĄD ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO

A. P.

Nowy Zarząd Oddziału Warszawskiego A. P. ukonstytuował się następująco:

1. Prezes — Gen. Jaroszewicz Piotr, 2. V-Prezes — inż. Toruńczyk Jakób, 3. V-Prezes — adw. Urbanowski Witold, 4. V-Prezes — Wapiński Władysław, 5. Skarbnik — inż. Kraczkiewicz Henryk, 6. Sekretarz — Mgr. Troszczyński Lucjan, 7. zast. Sekretarza — Lasowski Wacław, 8. Gospodarz — Woyciechowski Konstanty, 9. Komandor Sportowy — Niziołek Edward, 10. zast. Kom. Sport. — Czayka Stanisław, 11. Przewodniczący Sekcji Młodych — inż. Radzikowski Janusz.

OGŁOSZENIA

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Henryk Karmelita, zam. w Poznaniu, ul. Szewska Nr 14 m. 4.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 17440, na nazw. Leon Kałuża, zam. w Krakowie, ul. Fabryczna Nr 7.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe, Nr 1228, na nazw. Henryk Więclawski, zam. w Warszawie, ul. Kwatery Gł. (Kobielska 59) Nr 8.

46. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. zawodowe, na nazw. Henryk Kuc, zam. w Płońsku, ul. Szerumińska Nr 1.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, na nazw. Mieczysław Dobrowolski, zam. w Warszawie, ul. Saska Nr 101 m. 8.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 10306, na nazw. Józef Suder, zam. w Bolesławcu, ul. Gdańska Nr 9.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Jerzy Suwała, zam. w Bytomiu, Pl. Granwaldzki Nr 4.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. zawodowe, Nr 3370, na nazw. Stefan Komisarzyk, zam. w Warszawie, ul. Ożarowska Nr 7.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. Okręg. Urz. Samoch. w Warszawie, kat. III, na nazw. Jan Pyza, zam. w Michalinie, ul. Dobra Nr 15.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 9417, na nazw. Karol Kozłowski, zam. w Lubaniu, ul. Dolna Nr 4.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Władysław Belczyński, zam. w Chorzowie, ul. Powstańców Nr 57.

54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 7028 na nazw. Leszek Strusiński, zam. w Krakowie, ul. Brodzińskiego Nr 1.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręg. Urz. Samoch. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 5940, na nazwisko Aleksander Martynowicz, zam. w Miliczu, ul. Daszyńskiego Nr 6.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Adamczak, zam. w Poznaniu, ul. Gołęcińska Nr 7.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Jan Jaworski, zam. w Rembertowie, ul. Jadwigi Nr 30.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Urząd Okręg. Samoch. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W-05062, na nazw. Dominik Kęsik, zam. w Warszawie, ul. Widok Nr 16 m. 22.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. IIIa, Nr 2848, na nazw. Brunon Stanisław Bryłowski, zam. w Garczu, pow. Kartuszy.

60. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, Nr W-0547/49, na nazw. Andrzej Kostrze-wa, zam. w Warszawie, ul. Atykowa Nr 32.

61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr 5107, na nazw. Jan Olczak, zam. w Warszawie, ul. Puławska Nr 38.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Stanisław Dubicki, zam. w Orne-cie, pow. Braniewo, woj. Olsztyńskie, ul. Mickiewicza Nr 11.

63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Telesfor Toboła, zam. w Poznaniu, ul. Paderewskiego Nr 2.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. zawodowe, Nr 7135, na nazw. Bolesław Dakiniewicz, zam. w Bytowie woj. Szczecińskim, ul. Sikorskiego Nr 48.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr 5926, na nazw. Roman Małachowski, zam. w Warszawie, ul. Polna Nr 3a.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Łodzi, Nr 8528, na nazw. Zdzisław Czupryński, zam. w Łodzi, ul. 11-go Listopada Nr 57.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr 7967, na nazw. Stanisław Zaręmba, zam. w Warszawie, ul. Brzeska Nr 4 m. 20.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. amatorskie, Nr 3837, na nazw. Zygmunt Domagała, zam. w Łodzi — Rudzie Pabianickiej, ul. Rudzka Nr 8.

69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 46548, na nazw. Tadeusz Salamon, zam. w Warszawie, ul. Karłowicza Nr 11.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, Nr 20.593, na nazw. Antoni Kasprzak, zam. w Poznaniu,

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IV, Nr W-01385, na nazw. Andrzej Kołodziejczyk, zam. w Warszawie, ul. Promyka nr 21.

72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo Grodzkie w Warszawie, kat. II, Nr W-4906, na nazwisko Bogusław Osowiecki, zam. w Warszawie, ul. Wilcza 39. 73

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okręg. Urz. Samoch. w Krakowie, kat. amatorskie, na nazw. Tadeusz Kluska, zam. w Krakowie, ul. Zagrody nr 15.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Wojsko Polskie w Lublinie nr 5260 na nazw. Kazimierz Krupa, zam. we wsi Ośno, pow. Żnin, woj. Poznańskie.

75. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II, Nr 0111/49, na nazw. Mieczysław Misiowiec, zam. w Szczecinie, ul. Mickiewicza nr 12.

76. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. zawodowe Nr 96, na nazwisko Ludwik Silski, zam. we Wrocławiu, ul. Wapienna nr 25 m. 3.

77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, Nr 5548, na nazwisko Edward Sobczyński, zam. w Łodzi, ul. Targowa Nr 57.

78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 657, na nazw. Aleksander Rosiek, zam. w Krakowie, ul. Bocheńska nr 5.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe Nr 47145, na nazwisko Władysław Skwira, zam. w Warszawie, ul. Wilcza nr 53.

80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojewódzki w Gdańsku, kat. II, Nr 1190, na nazwisko Edward Biniek, zam. w Gdyni, ul. Murmańczyków nr 57 m. 1.

81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Henryk Juchniewicz, zam. w Zabrze, ul. Żeromskiego Nr 65 m. 3.

82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie Nr 17459, na nazw. Julian Taifer, zam. w Krakowie, ul. Orzeszkowej nr 5 m. 27.

83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Czesław Bok, zam. w Gliwicach, ul. Kościuszki nr 16.



CENTRALA HANDLOWA
PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

MOTOZBYT

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE

Warszawa • • • • • Mazowiecka 13

S P R Z E D A J E:

SAMOCHODY

CIĄGNIKI i PRZYCZEPY

MOTOCYKLE

ROWERY na raty

CZĘŚCI ZAMIENNE

AKCESORIA

OGUMIENIE

Ekspozycje rejonowe
w miastach wojewódzkich.

Sklepy Detaliczne i Stacje Obsługi
we wszystkich większych miastach.