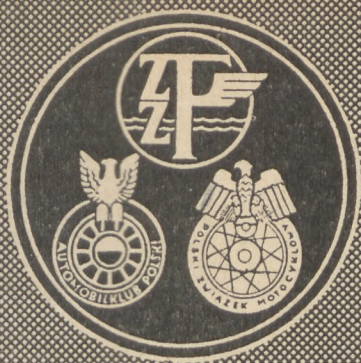
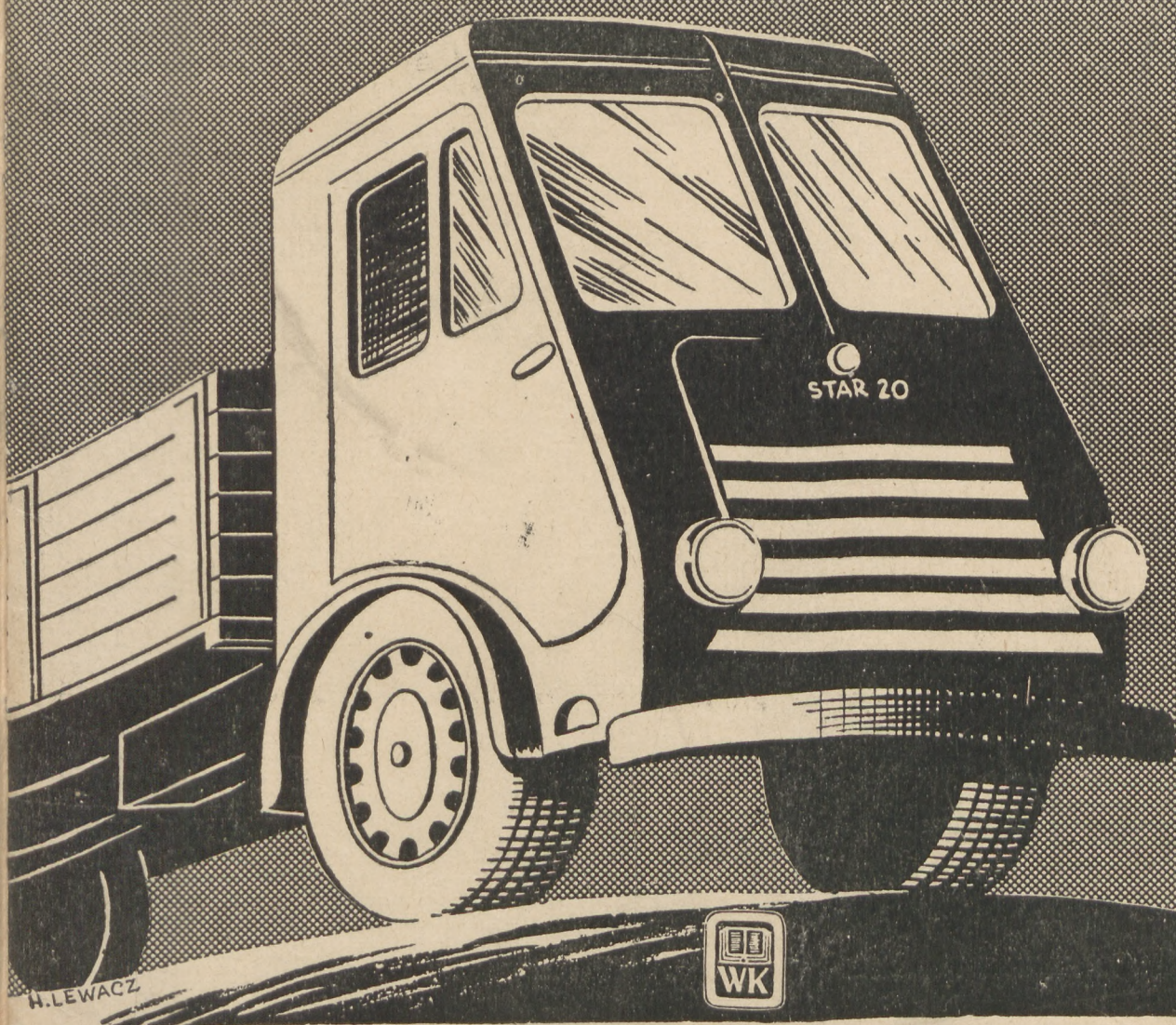




Motorzysta



OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. IIIa, Nr 1167/49 na nazw. Józef Kurulak, zam. w Szczecinie, ul. Szarotki Nr 2 m. 17.

2. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. zawodowe Nr 2199 na nazw. Wilhelm Stencel, zam. w Katowicach.

3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie kat. III, Nr. W-3536 na nazw. Roman Mikowski, zam. w Warszawie ul. Próżna Nr 12.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorska Nr 10753 na nazw. Marian Starosta zam. w Cieplicach ul. Graniczna Nr 14.

5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie na nazw. Franciszek Woropaj, zam. w Szczecinie ul. Nad Odrą Nr 43 m. 10.

6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I Nr 2109 na nazw. Józef Boguta zam. w Warszawie ul. Mniszewska Nr 17.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Rzeszowie, kat. IV Nr 0020/49 na nazw. Stanisław Karaś, zam. w Rzeszowie ul. Kreczmara Nr 6.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Rzeszowie Nr 20 na nazwisko Stanisław Karczewski, zamieszkałego we Wrocławiu (9) ul. Urbańskiego Nr 2a.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Świdnicy, kat. II Nr 0009/49 na nazw. Józef Szuper, zam. w Bystrzycy, ul. Dolna Nr 2.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II Nr 4041 na nazw. Franciszek Guzowski, zam. w Sopocie, ul. Grunwaldzka Nr 25a.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, amatorskie Nr 37119, na nazw. Maksymilian Janek, zam. w Warszawie, ul. Szeroka Nr 36.

12. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Wałowie, kat. IIIa Nr 0072/49 na nazw. Jan Kołocz, zam. w Zwierzyńcu, gm. Wałów.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręg. Urząd Samoch. w Poznaniu, amatorskie Nr 5064, na nazw. Antoni Nowicki, zam. w Podobowicach, pow. Żnińskim.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, Nr 1883, na nazw. Zygmunt Zajdel, zam. w Ostrowcu Świętokrzyskim ul. Kolonia Robotnicza.

15. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. IIIa Nr 376/49, na nazw. Franciszek Wosiński, zam. w Katowicach, ul. Brynowska Nr 84.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. II, Nr 1902, na nazw. Stanisław Piekos, zam. we Wrocławiu, ul. Traugutta Nr 125 m. 11.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie Nr 0753/49, na nazw. Wojciech Łachman, zam. w Krakowie, ul. Skawińska Bocza Nr 3 m. 9.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, na nazw. Antoni Mazur, zam. w Krakowie, ul. Szeroka Nr 33 m. 1.

19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe Nr 1365, na nazw. Mieczysław Witkowski, zam. w Warszawie, ul. Rejtana Nr 3 m. 6.

20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Henryk Scibora, zam. w Opolu, ul. Drzymały Nr 2.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie Nr 16148, na nazw. Wiktor Rajewski, zam. w Poznaniu, ul. Długosza Nr 14 m. 5.

22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. IV Nr 169/49 na nazw. Marian Rajewski, zam. w Poznaniu, ul. Długosza Nr 14 m. 5.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, na nazw. Roman Wiśniewski, zam. w Szczecinie, ul. Limanowskiego Nr 3 m. 6.

24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, na nazw. Józef Kasprzak, zam. w Częstochowie, ul. Łukaszyńskiego — Barak.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gliwicach, kat. IIIa, nr 0049/49, na nazw. Michał Kaczor, zam. w Gliwicach, ul. Dubois Nr 2 m. 6.

26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez W. U. S. Kraków, kat. IV Nr 22976, na nazw. Władysław Owsianiak, zam. w Wrocławiu, ul. Wita Stwosza Nr 4 m. 1.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenia na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach Nr 0206/49, na nazw. Jerzy Rytel, zam. w Kielcach, ul. Dąbskiego Nr 20.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Białymstoku, kat. zawodowe Nr 3906, na nazw. Albin Rybnik, zam. w Białymstoku, ul. Smolna Nr 6 m. 3.

29. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. I Nr 833, na nazw. Leonard Chauer, zam. w Bytomiu, ul. Pułaskiego Nr 23.

30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, na nazw. Marian Kuskowski, zam. w Warszawie, ul. Żabkowska Nr 19 m. 34.

31. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Komisariat Rządu w W-wie, kat. amatorskie, na nazw. Ryszard Zawierucha, zam. w Warszawie, ul. Solna Nr 16 m. 21.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Czesław Jutoniak, zam. w Lesznie Wlkp., ul. Lipowa Nr 32.

33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Ryszard Słoma, zam. w Warszawie, ul. Forteczna Nr 2.

34. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu w Warszawie, kat. I, na nazw. Jan Błasik zam. w Warszawie, ul. 11 Listopada Nr 24-1.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. oraz książkę wozu T 75935 i koncesję, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe Nr W-6344, na nazw. Kwido Sznajder, zam. w Warszawie ul. Szaserów Nr 82 m. 3.

36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe Nr 6251, na nazw. Józef Kawula, zam. w Tarnowie, ul. Ujejskiego Nr 13.

37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. I Nr 0035/49, na nazw. Tomasz Tyszczyk, zam. w Gdańsku—Wrzeszcz, ul. Zaścianek Nr 19 m. 1.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 2618/48, na nazw. Paweł Gartner, zam. w Golaszowicach.

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II Nr 0230/49, na nazw. Leon Juszczyk, zam. w Szczecinie, ul. Wita Stwosza Nr 5 m. 6.

40. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. I Nr 0315/49, na nazw. Aleksander Materski, zam. w Warszawie, ul. Widoczna Nr 43.

SPROSTOWANIE OMYŁKI DRUKARSKIEJ

w zeszycie 12 — grudzień 1949 r.

czas. „Motoryzacja“

na str. 356 przedstawiono podpisy pod wykresami:
wykres **u góry** — przedstawia **wykonane** wykorzystanie czasu pracy i ładowności samochodu ciężarowego 3 t podczas jednej 8-miogodzinnej dniówki;
natomiast wykres **u dołu** — przedstawia **planowane** wykorzystanie czasu pracy i ładowności samochodu ciężarowego 3 t podczas jednej 8-miogodzinnej dniówki.

Motoryzacja

ORGAN: MINISTERSTWA KOMUNIKACJI — DEPARTAMENTU SAMOCHODOWEGO, ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI, POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

WYDAWCA: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“

REDAGUJE: KOMITET

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

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

Rok IV

GRUDZIEŃ 1949 R.

Nr 12

TREŚĆ ZESZYTU Nr 12

	str.		str.
ŚWIEŻY POWIEW — A. K.	354	NA TRUDNEJ DRODZE DO NOWYCH MOTOCYKLI — Wł. Pietrzak	366
KONTROLA PLANU PRZEWOZÓW SAMOCHODOWYCH — inż. T. Sokołowski	355	NIEPOŻĄDANE HAŁASY W SAMOCHODZIE — Adolf Bujok	371
KIEROWANIE SAMOCHODAMI SŁUŻBOWYMI BEZ... ZMIAN! — E. O.	359	CZY SILNIKI TEŻ MARZNĄ? — Zbigniew Pekel	375
O NAUKĘ RUCHU DROGOWEGO — W. Rychter	360	MOTOKLUBY W KOLCHOZACH — W. P.	376
ZACHOWANIE SIĘ W RUCHU DROGOWYM — kpt. dr. E. Jaśko	361	BLASKI I CIENIE XXIV SZEŚCIODNIÓWKI — Andrzej Żymirski	377
NADMIERNA SZYBKOŚĆ I JEJ SKUTKI — Jerzy Zarzecki	362	KONGRES MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI MOTOCYKLOWEJ — t.	378
ZAKOŃCZENIE PRAC NAD UMOWAMI O MIĘDZYNARODOWYM RUCHU DROGOWYM — E. O.	363	36-y SALON SAMOCHODOWY W PARYŻU — inż. J. Toruńczyk	379
PALIĆ CZY NIE PALIĆ? — E. Rosé	364	KONGRES FIA — inż. J. T.	380
ZA DUŻO WÓDKI PANOWIE KIEROWCY! — J. Z.	365	Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	381
		Z KRAJU	383

ŚWIEŻY POWIEW

Zarządy Główne Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego na wspólnym uroczystym posiedzeniu w dniu 5 listopada 1949 r., po zaznajomieniu się z uchwałą Biura Politycznego PZPR, doceniając wagę oraz skutki powyższej uchwały stawiające przed sportem polskim nowe i wspaniałe perspektywy rozwoju, postanowiły:

1. *Przebudować strukturę organizacyjną A. P. i P. Z. M. w kierunku objęcia swoją działalnością jaknajszerszych mas sportowców, ze specjalnym uwzględnieniem pomijanego dotychczas ośrodka wiejskiego.*
2. *Zaprosić do Zarządów wszystkich szczebli organizacyjnych — aktywistów Z. M. P. dla dopomożenia w osiągnięciu nowego stylu pracy oraz dla podniesienia uświadomienia politycznego członków A. P. i P. Z. M.*
3. *Przeszkolić działaczy A. P. i P. Z. M. zgodnie z intencjami uchwały Biura Politycznego P. Z. P. R.*
4. *Opracować nowe formy współzawodnictwa sportowego odpowiadające potrzebom obecnej chwili.*
5. *Powołać do życia ośrodki motoryzacyjne dostępne dla młodzieży robotniczej i wiejskiej — nowych przyszłych zmotoryzowanych sportowców.*
6. *Udostępnić najbardziej zdolnym uprawianie sportu wyczynowego przez zapewnienie sprzętu i pomocy technicznej.*

* * *

Tak brzmi sześć punktów uchwalonych w dniu 5 listopada — w dniu obchodu 32-lecia Rewolucji Październikowej — przez połączone Zarządy Główne: Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego.

Nie należy mieć żadnych wątpliwości, że dzień 5 listopada zapisze się wielkimi zgłoskami w historii tych obu organizacji motorowych. Nie należy mieć wątpliwości, że nowi ludzie, którzy włączają się do pracy w Zarządach Głównych tych zjednoczonych organizacji zmobilizują rzetelnie postępowe siły, opierając się — w pierwszym rzędzie — na młodzieży wychowanej w duchu prawdziwie demokratycznym i socjalistycznym.

Nie mamy żadnej wątpliwości, że elitarność wielu spośród tzw. działaczy społecznych zniknie z terenu społecznej działalności motoryzacyjnej bez reszty i na zawsze. Elitarność ta musi być wypalona do kości, a żeby dym z niej w nożdzach nie wiercił — okna otworzymy szeroko rękami młodych działaczy Z. M. P. Zbyt dużo bowiem szkody przyniosła krajowi dzia-

laność pseudo - motoryzatorów kręcących się przez wiele lat dookoła swej osoby i grupki zaprzyjaźnionych.

Nie należy wątpić, że w ogniu tej generalnej ofensywy czystości społecznych intencji — wyłoni się szereg działaczy i doświadczonych sportowców, rozumiejących swe właściwe zadania i rzetelnie pragnących oddać swą wiedzę i doświadczenie szerokim rzeszom młodzieży, z takim gorącym zapalem i uporem garnącej się do pracy motoryzacyjnej.

Pracy dla młodych nie zbraknie, gdyż ta dziedzina — zarówno na odcinku szkoleniowo-wychowawczym, jak również na odcinku sportowym — była jedną z najbardziej opóźnionych w rozwoju demokratycznego stylu pracy, najbardziej chyba zapowietrzoną małomieszczańskim elitaryzmem, sobkostwem, wstecznictwem społecznym i benewolnością.

Straty i niedociągnięcia, które obserwowaliśmy w ubiegłym okresie, zobowiązują nas do niezwłocznego zmobilizowania wszystkich sił twórczych dla wykonania wielkich zadań, jakie stawia przed nami Plan 6-letni.

Wychowanie motoryzacyjno - sportowe, kroczące dzisiaj na szarym końcu wielkiej rodziny sportowej w Polsce, dziedziny mającej za sobą już takie sukcesy jak setki tysięcy startujących w dniu masowych biegów na przełaj, musi stać się rzeczywiście masowym, powszechnym i musi służyć masom ludowym — tak jak to obserwujemy w Związku Radzieckim.

Nie możemy bowiem zapominać o tym, że kraj nasz — zmierzający do socjalizmu — musi mieć zdrową, silną i sprawną młodzież, która między innymi przez sport motorowy zaszczerpi i utrwali prawdziwą kulturę motoryzacyjną kraju.

Pamiętajmy o tym, że sport motorowy jest jednym z fundamentów polepszenia wartości eksploatacyjnych samochodu bądź motocykla. Produkcja specjalnego sprzętu sportowego nie tylko wiąże się ściśle z produkcją sprzętu użytkowego, lecz najczęściej wyprzedza i ulepsza tę ostatnią. Ignorowanie tej prawdy jest błędem, który w życiu naszego przemysłu motoryzacyjnego nie może się powtórzyć.

Właściwie pomyślane zawody sportowe — w warunkach maksymalnego natężenia sił człowieka i maszyny — to ogniowa próba zarówno umiejętności i hartu kierowcy, jak i wartości konstrukcji oraz wykonania sprzętu motorowego.

Takie wnioski należy wyciągnąć z uchwały BP KC PZPR — takie prawdy zawarte są w uchwale Zarządów Głównych A. P. i P. Z. M. w dniu 5 listopada 1949 r.

A. K.

INŻ. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

KONTROLA PLANU PRZEWÓZÓW SAMOCHODOWYCH

Planowanie ma na celu, między innymi, ustalenie właściwych środków potrzebnych do wykonania zadania. W transporcie samochodowym ustala się na podstawie planu przewozów (eksploatacji): ilość i rodzaj jednostek taborowych (samochody, ciągniki, przyczepy), środki potrzebne do utrzymania ich w ruchu (zaopatrzenie i obsługa techniczna), ilość i rodzaj pracowników zatrudnionych, wreszcie rozmiar i szybkość obrotu środków pieniężnych potrzebnych do sfinansowania planowanego zadania.

Wykonanie planu musi być kontrolowane z chwilą wprowadzenia go w życie. Wszystkie wskaźniki podstawowe planu sprawdza się za pomocą odpowiednich form sprawozdawczości statystycznej i księgowej, czyli buchalterii. W danym wypadku ograniczamy się do scharakteryzowania podstawy służącej do rozwinięcia sprawozdawczości statystycznej. Dobra sprawozdawczość statystyczna jest jedyną drogą do wykrycia niewyzyskanych rezerw w transporcie samochodowym, jak również tzw. „waskich gardel” oraz wszelkiego marnotrawstwa. Tym samym jest ona drogowskazem postępu.

* * *

Podstawę do wykonania kontroli planu eksploatacyjnego stanowią zapisy czynione podczas wykonywania usług przewozowych, dotyczące zarówno wyników pracy każdej jednostki produkującej te usługi, jak również warunków w jakich praca była wykonywana.

Nr jazdy	Skąd — Dokąd	Odjazd godz.	Przyjazd godz.	Postoje min.	Przestoje min.	Przebieg km	Przewóz ton (pasaż.)
----------	-----------------	-----------------	-------------------	-----------------	-------------------	----------------	----------------------------

Karta drogowa, która wykaże po wykonanej dniówce (podróży) podstawowe dane jak wyżej wymieniono, stanowić będzie podstawę do kontroli planu (dokument pierwotny).

Rubryka „przebieg” dzieli się na przebieg ogółem i przebieg z ładunkiem. W razie użycia przyczep dodatkowa rubryka daje możliwość wykazania ilości ton (pasażerów) przewiezionych na przyczepach. Przez mnożenie przewiezionych ton przez odległość na jaką zostały one przewiezione (przebieg z ładunkiem) otrzymuje się wykonaną pracę w tono-kilometrach i analogicznie w przewozach pasażerów — w pasażero-kilometrach.

Suma wszystkich zapisów daje możliwość sprawdzenia:

1) *średniej odległości jednej jazdy* przez dzielenie przebiegu w kilometrach przez ilość wykonanych jazd;

2) *szybkości technicznej* przez dzielenie przebiegu przez czas samej jazdy oraz szybkości

Wobec tego, że jednostką produkującą usługi jest poszczególny samochód z przyczepą lub bez niej, wzięcie ciągnik z jedną (lub więcej) przyczepą, zapisy dotyczące wykonanej pracy i warunków jej wykonania muszą odnosić się do każdej poszczególniej jednostki taborowej.

Wyniki pracy jednostki taborowej wyrażają się w ilości przewiezionych ton lub pasażerów na określoną odległość w określonym czasie.

Wynikiem jednej jazdy będzie zatem: a) wykonany przebieg w kuometrach; b) przewieziony ładunek w tonach lub pasażerach.

Warunki w jakich jedna jazda odbywała się określają: a) czas zużyty na samą jazdę; b) czas zużyty na konieczne postoje załadunkowo-wyładunkowe (w przewozach osobowych — przystanki); c) czas zmarnowany na przestoje z powodu usterek natury technicznej lub ruchowej (przeszkody na drodze), wreszcie na oczekiwania na załadunek lub wyładunek; d) rodzaj przewożonego ładunku.

Do zapisywania wyżej wymienionych danych — w miarę ich powstawania — służy „Karta Pracy Samochodu”, zwana również kartą lub „listem drogowym”, wydawana kierowcy na czas jednej dniówki, a dla przewozów dalekobieżnych na czas jednej podróży. Na karcie tej znajduje się plan pracy na daną dniówkę (lub podróż), który kierowca ma wykonać, jak również rubryki służące do zapisów kontrolujących wykonanie planowego zadania, jak niżej:

handlowej przez dzielenie przebiegu przez czas pozostawiania w pracy;

3) *współczynnika wykorzystania przebiegu* przez dzielenie przebiegu z ładunkiem przez przebieg ogółem;

4) *współczynnika wykorzystania ładowności* przez dzielenie pracy w tono-km przez przebieg z ładunkiem w km i porównanie otrzymanej w ten sposób: średniej ładowności użytecznej z ładownością nominalną lub w inny sposób przez dzielenie całej ilości przewiezionych ton przez iloczyn z ilości jazd z ładunkiem przez nominalną ładowność samochodu (przewóz faktyczny dzieli się przez przewóz możliwy do wykonania w razie pełnego wykorzystania ładowności);

5) *współczynnika wykorzystania czasu pracy* przez dzielenie szybkości handlowej przez szybkość techniczną lub czasu samej jazdy przez czas pozostawiania w pracy;

6) *średniego czasu potrzebnego na czynność*

Zapisy wykonane przez kierowcę w ciągu dnia pracy stanowią jak gdyby fotografię dnia pracy i mogą być przedstawione graficznie zarówno w czasie jak i w odległości, odkładając na osi rzędnych — ładowność, a na osi odciętych w pierwszym wypadku — czasy jazdy, postojów i przestojów, a w drugim wypadku — przebieg w kilometrach.

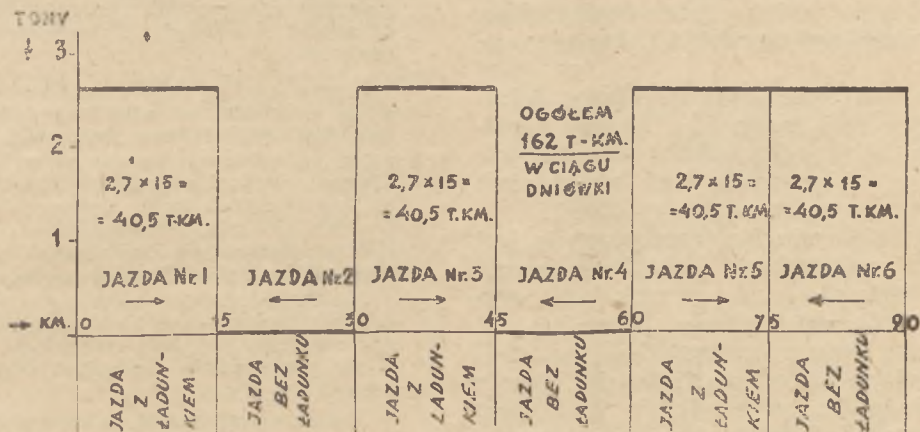
Jak jest widoczne z wykresów — plan nie przewidywał przebiegów na dojazdy do pracy, ani szkodliwych przestojów wynikłych z powodu niespodziewanego oczekiwania na załadunek lub wyładunek. Natomiast plan przewidywał określone średnie wykorzystanie ładowności samochodu, jak to widać na rys. 1.

Fotografia dnia pracy (rys. 2) ujawniła z całą dokładnością istnienie takich przestojów oraz niezupełnie właściwe wykorzystanie ładowności samochodu, który był albo niedoładowany, albo przeładowany. Zapisy wykonane przez kierowcę na karcie drogowej dały więc możliwość urzędnikowi odpowiedzialnemu za or-

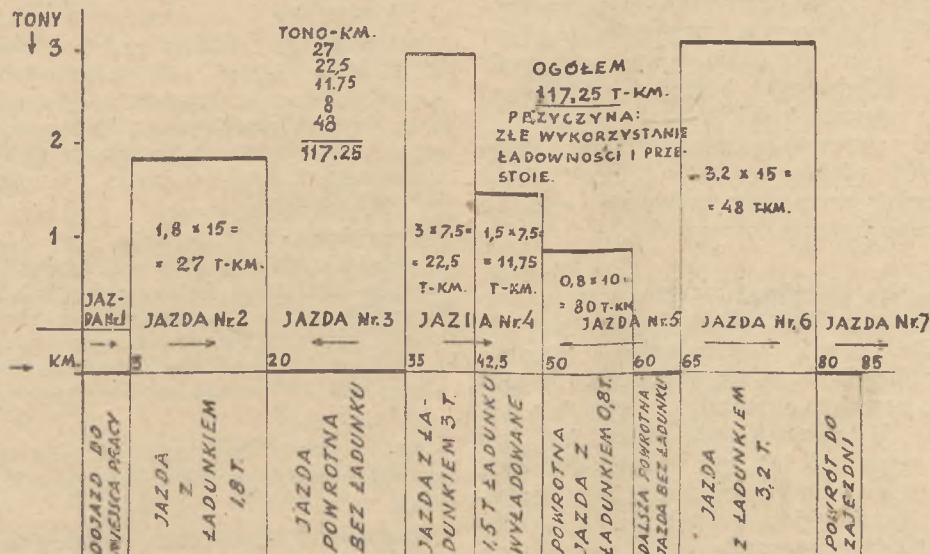
ganizację przewozów wydać zarządzenia, które zapobiegłyby dalszemu marnotrawstwu, bądź przez zastosowanie innego samochodu, którego ładowność mogłaby być lepiej wykorzystana w podobnych warunkach pracy, bądź też przez lepsze układanie ładunku.

Na wykresie — rys. 2, widoczne są czasy załadunkowo-wyładunkowe. Kąt nachylenia prostej w stosunku do osi odciętych jest funkcją czasu załadowania lub wyładowania. Zbyt mały kąt nachylenia świadczy o możliwym marnotrawstwie czasu i sygnalizuje potrzebę kontroli czynności załadunkowych (lub wyładunkowych). Zbyt często powtarzające się przestoje z powodu usterek samochodu wymagają skierowania go do ponad-programowego przeglądu, który może wykazać potrzebę wykonania naprawy. Powtarzające się przestoje z powodu przeszkód na drodze mogą stanowić przyczynę do zmiany trasy lub interwencji w Wydziale Drogowym dla usunięcia przeszkód.

Wykresy — rys. 3 i 4 przedstawiają zależność pomiędzy ładunkiem, a jego przebiegiem



Rys. 3. Planowana praca samochodu ciężarowego 3 t na przebiegu 90 km. w ciągu jednej 8-io godzinnej dniówki.



Rys. 4. Wykonana praca samochodu ciężarowego 3 t na przebiegu 85 km. w ciągu jednej 8-io godzinnej dniówki.

według planu i według wykonania. Powierzchnia wykresu odpowiada wykonanej pracy w tono-kilometrach inaczej zwanej przebiegiem ładunku.

* * *

Suma zapisów wszystkich kart drogowych przedstawia wynik pracy i warunki pracy całego taboru za pewien okres czasu. Jeśli przeprowadza się kontrolę np. miesięcznego planu przewozów, to kontrola planowanego *współczynnika wykorzystania taboru* wynika z dzielenia ilości wozu-dni w pracy (równa ilości kart drogowych, o ile tabor codziennie po pracy zjeżdżał do zajezdni) przez ilość wozu-dni w posiadaniu (suma iloczynów: każdy posiadany samochód przez ilość dni przez jakie był w posiadaniu w ciągu miesiąca sprawozdawczego). Podobnie kontrola *długości dnia pracy* (reżimu dnia) otrzymuje się przez dzielenie sumy przepracowanych godzin przez ilość dniówek.

W ten sposób kontrola wskaźników planu może być wykonana. Podstawowym dokumentem jest karta drogowa, a podstawowym warunkiem sumiennie wykonywane zapisy przez kierowcę, w miarę wykonywania usług przewozowych.

Oprócz kontroli wskaźników planu, dokument pierwotny daje możliwość kontroli wyników planu to jest wykonanych rzeczywiście przebiegów, przewiezionych ton (pasażerów) i wykonanej pracy w tono-km (pas.-km).

Suma wszystkich planów przewozowych jest planem całego posiadanego i eksploatowanego taboru. Analogicznie suma sprawozdań z wykonania planu stanowi kontrolę planu całego taboru. Niektóre dane ze sprawozdań stanowiących sumy dokumentów pierwotnych (karty drogowe), służą do sporządzenia statystyki przewozów samochodowych zarówno towarowych, jak i osobowych — w całym państwie.

* * *

Kontrola planu jest ułatwiona w zorganizowanych przedsiębiorstwach przewozu publicznego prowadzących dokładnie dokumenty podstawowe i sprzedających bilety w regularnej komunikacji osobowej kolektywnej.

W dziedzinie przewozów własnych wypełnienie dokumentów pierwotnych — czyli kart drogowych będzie wymagało pewnego wysiłku w kierunku wyszkolenia kierowców.

* * *

Kontrola pracy taksówek wymaga tylko zapisów przebiegów w km: płatnych i niepłatnych. Kontrola pracy samochodów specjalnych, nie służących do przewozu towarów lecz do przewozu pewnych narzędzi pracy jak np. straż pożarna, betoniarka, sprężarka itd., lub też pewnych urządzeń jak np. stacja nadawcza radiowa, sklep ruchomy, ambulatorium dentystryczne itp., jak również samochodów służbowych — osobowych wymaga tylko zapisu wykonanych przebiegów w określonym czasie.

Inż. T. Sokołowski

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI W SPRAWIE CZASOPISM W. K.

Ob. Minister Komunikacji — inż. J. Rabanowski wydał ostatnio zarządzenie w sprawie czasopism Wydawnictw Komunikacyjnych. Treść zarządzenia jest następująca:

„Do

Obywateli Dyrektorów Departamentu M. K., Biur M. K., Generalnej Dyrekcji KP., Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych, Przedsiębiorstw i Urzędów podległych MK.

Celem podniesienia poziomu fachowego pracowników resortu komunikacji, Ministerstwo przystąpiło z dniem 1.1 br. do reorganizacji swej działalności wydawniczej i w związku z tym powołało do życia „Komitet Wydawniczy” M. K. jako organ doradczy i opiniodawczy, poleciło opracować trzyletni plan wydawnictw książkowych oraz powołało do życia przedsiębiorstwo wydawnicze „Wydawnictwa Komunikacyjne”.

Na zlecenie MK wspomniane przedsiębiorstwo redaguje miesięczniki: „Przegląd Komunikacyjny”, „Przegląd Kolejowy”, „Drogownictwo” i „Motoryzację”.

Czasopisma te, jako resortowe organy prasowe mają naświetlać aktualne zagadnienia i problemy oraz być wykładnikiem fachowych zainteresowań rzeszy pracowników resortu komunikacji, z grona których powinni wyłonić się liczni współpracownicy, opisujący nie tylko osiągnięcia, lecz również i niedociągnięcia. Aby umożliwić redakcjom należyte wywiązanie się z nałożonych na nie zadań, polecam Obywatelom Dyrektorom udzielanie jak najdalej idącej pomocy nie tylko na odcinku ich pracy administracyjno - wydawniczej, lecz również w formie zasilania redakcji artykułami opracowanymi przez pracowników podległych Obywatelom organów.

Zaprowadzenie przez każdego z Dyrektorów statycznych rejestrów artykułów fachowych, przesłanych do redakcji „Wydawnictw Komunikacyjnych” powinno przyczynić się do rozwinięcia współzawodnictwa na tym polu w gronie pracowników resortu komunikacji”.

Jak widać z powyższego zarządzenia czasopisma W. K. mają spełniać rolę informowania czytelników o najważniejszych aktualnych zagadnieniach technicznych i ekonomicznych w dziedzinie komunikacji. Powinny one też odświeżać i uzupełniać wiedzę pracowników, interesujących się żywo teorią i praktyką zagadnień komunikacyjnych.

Czasopisma W. K. spełnią swą rolę tym lepiej, im chętniej i wydatniej będą z nimi współpracować ci, do których skierowane jest zarządzenie Ob. Ministra. Na tę współpracę liczymy zarówno w dziedzinie czytelnictwa i rozpowszechniania czasopism W. K. jak zwłaszcza pracy autorskiej oraz potrzeb terenu. Prosimy również o krytyczne wskazanie nam braków i niedociągnięć redakcyjnych.

W tej formie współdziałania będziemy widzieli realny objaw wykonywania zarządzenia Ministra Komunikacji.

Dlatego też Wydawnictwa Komunikacyjne liczą z całą pewnością na to, że zarządzenie przyczyni się w wielkiej mierze do usprawnienia prac redakcyjnych i administracyjnych naszych czasopism fachowych.

KIEROWANIE SAMOCHODAMI SŁUŻBOWYMI BEZ... ZMIAN!

W ramach prowadzonej od dłuższego już czasu akcji zwalczania wszelkich objawów nieracjonalnego i niewłaściwego używania samochodów służbowych, akcji która dała już bardzo poważne osiągnięcia, wyrażające się między innymi poważnymi oszczędnościami na materiałach pędnych, Ministerstwo Komunikacji zajęło ostatnio bardzo ciekawe stanowisko w sprawie prowadzenia samochodów służbowych.

Jak wiadomo, w gospodarce samochodowej przyjęta jest ponownie zasada, że każdy samochód powinien się znajdować pod opieką jednego i tego samego kierowcy zawodowego. Słuszną tą zasadą umożliwia z jednej strony kierowcy racjonalną dbałość o maszynę oraz wykazanie się rezultatami swej umiejętności i staranności w postaci rozmaitych rodzajów oszczędności i — co z tym idzie — uzyskiwania odpowiednich premii, z drugiej zaś strony daje możliwość ustalenia odpowiedzialności w razie stwierdzenia skutków braku należytej troski o powierzony jego opiece wysokowartościowy sprzęt.

Jednakże te dobre strony zasady „każdy wóz ma swego kierowcę” zanikają z chwilą, gdy oprócz kierowcy odpowiedzialnego za samochód zasiada do kierownicy ktoś inny, a tym bardziej ktoś, kto nie jest odpowiedzialny za stan wozu.

Dlatego Instrukcja dla kierowców, wydana przez Ministerstwo Komunikacji w r. 1948, zabrania kierowcy (§ 3 ust. 4) dopuszczania innej osoby do prowadzenia samochodu, chociażby miała ona odpowiednie prawo jazdy.

Zakaz ten jednakże ze względów życiowych — przewiduje kilka wyjątków.

Do tych wyjątków należą: kontroler stanu technicznego lub majster — którzy sprawdzają stan techniczny wozu oraz „osoba pisemnie upoważniona do kierowania przez przełożonego jednostki służbowej, do której należy samochód”.

I właśnie ten ostatni wyjątek, który w praktyce może dotyczyć pracownika instytucji czy urzędu korzystającego stale z przydzielonego samochodu służbowego, przestał być wyjątkiem w jednej z instytucji państwowych. Instytucja ta wydała bowiem specjalne zarządzenie upoważniające podległe jej jednostki organizacyjne do wydania takich wyjątkowych zezwoleń na kierowanie samochodami służbowymi pracownikom, którzy z tych samochodów korzystają i posiadają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Że takie zarządzenie jest sprzeczne z treścią i duchem przytoczonego wyżej przepisu Instrukcji, że godzi ono w zasadę odpowiedzialności i interes kierowcy, którego opiece wóz jest powierzony, że z wyjątku czyni raczej zasadę, że na koniec — jest wyrazem niewłaściwego ustosunkowania się do samochodu służbowego, jako

niemal „własności dyrektorskiej”, a nie instrumentu pracy instytucji czy urzędu — tego chyba nie trzeba uzasadniać.

To też skoro czynniki nadzorujące gospodarkę samochodową dowiedziały się o wydaniu takiego zarządzenia, uznały one za konieczne wystąpić przeciwko niemu. W rezultacie Ministerstwo Komunikacji — wychodząc z założenia, że „jako zasadę należy przyjąć prowadzenie samochodu (służbowego) przez zawodowego kierowcę, odpowiedzialnego za stan samochodu, a wyjątki przewidziane w (omawianym) przepisie (Instrukcji) nie mogą być interpretowane rozszerzająco” — zwróciło się do wszystkich zainteresowanych urzędów i instytucji państwowych o unieważnienie wszelkich upoważnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, wydanych pracownikom korzystającym z samochodów służbowych, jeżeli takie upoważnienia nie mają charakteru rzeczywiście wyjątkowego (pismo Nr SO-VI-98/8/49 z dnia 16. VIII. 1949 r.).

Uzasadniając swoje stanowisko, Ministerstwo Komunikacji wymieniło skutki, jakie może wywołać upowszechnienie „wyjątków”.

Skutki te są następujące:

1. uniemożliwiają oszczędną gospodarkę samochodową zarówno techniczną, jak i administracyjną;
2. stwarzają możliwości do nadużyć przy wykonywaniu jazdy służbowych;
3. godzą w interesy kierowców, których wysokość płac zależy od premii za zużycie paliwa, ogumienia, stanu technicznego pojazdu i ciągłości samochodu w użytkowaniu;
4. wytwarzają bardzo zawiłą sytuację prawną w przypadkach uszkodzeń pojazdu i katastrof, tym bardziej, że samochody państwowe dotychczas nie są ubezpieczone.

Należy wyrazić nadzieję, że w wyniku takiego stanowiska, które idzie po linii realizacji zasad oszczędnej gospodarki samochodowej, jak i po linii ochrony interesów kierowców zawodowych, zostaną ukrócone tendencje niektórych pracowników do uważania samochodu służbowego nie jako za środek lokomocji w interesie służby, lecz za instrument do zaspakajania swoich osobistych korzyści, bądź ku zadawalanii swych pseudo-sportowych namiętności.

A podkreślić jeszcze trzeba i to z całym naciskiem, że nawet mając zezwolenie swego szefa do kierowania samochodem służbowym, prowadzenie tego samochodu musi odbywać się z a w s z e w obecności kierowcy zawodowego, jako odpowiedzialnego za pojazd. Tak bowiem brzmi Instrukcja i — co najważniejsze — Instrukcja ta z a d n y c h wyjątków od tej reguły nie przewiduje.

E. O.

WITOLD RYCHTER

O NAUKĘ RUCHU DROGOWEGO

Artykuł dyskusyjny

Pisze się wiele o przekroczeniach drogowych. Gada się o wiele więcej. Nie — mówi się, lecz — gada, albowiem to „gadanie” nie przynosi żadnego pożytku.

Kierowcy uskarżają się, że mają wielkie kłopoty z pojazdami konnymi i rowerzystami. Rowerzyści biadają nad złośliwością kierowców, nie tolerujących ich na drogach. Piesi złorzeczą kierowcom, woźnicom, rowerzystom i wszystkim innym, którzy wykorzystują koła do zatruwania życia przechodniom.

Dienniki, tygodniki i miesięczniki pełne są skarg i utyskiwań. Są one też pełne sprawozdań o wypadkach. Od czasu do czasu podnoszą wielki gwałt przez kilka dni i... na tym się sprawa kończy.

Dziecko wpadło pod samochód! Czy winien jest kierowca? A może rodzice? W każdym razie nie dziecko, któremu nikt nie powiedział, czym grozi nieostrożne przebieganie przed rozpędzonym samochodem. Przecież dziecko nie ma zielonego pojęcia o długości drogi hamowania. Nie tylko dziecko, gdyż i przeciętny kierowca nic o tym nie wie.

Rowerzysta został najechany na skrzyżowaniu przez samochód. Kierowca tłumaczy się, że samochód miał przepisowe pierwszeństwo przejazdu, pogwałcone przez rowerzystę. Sąd stwierdza to na przewodzie i uniewinnia kierowcę. Wszystko zdawałoby się być w porządku, lecz rowerzysta... pozostaje kaleką na całe życie.

Samochód na szosie wpadł na krowę, świnia, czy innego „gada” domowego. Zabił stworzenie, a sam uległ poważnym uszkodzeniom. Pasażerowie potłukli się. Teraz każdy ma pretensję do każdego: kierowca do chłopca, chłop do kierowcy, a pasażerowie do nich obydwu. Kto winien? Chłop, że nie zna zakazu wypuszczania zwierząt na drogę? Kierowca, że nie spodziewa się wybiegnięcia krowy na szosę? Czy też pasażerowie, że ryzykują jazdę samochodem?

Na szosie z Warszawy do Jabłonn pod Henrykowem wyrostek pięknym rzutem kamienia wybił szybę samochodu, która poraniła kierowcę i pasażerów. Uciekł i zapewne planuje jeszcze bardziej interesującą „zabawę”. Ale czy to jego wina? A właściwie, czy tylko jego wina? Czy ktokolwiek wytłumaczył mu, jaki niecny czyn popełnił?

Woźnica jedzie furmanką w ulicy jednokierunkowej „pod włos”. Co chwila stwarza niebezpieczne sytuacje. szerzy popłoch wśród kierowców samochodów, tamuje ruch. Zatrzymany przez milicjanta, z całym spokojem udowadnia, że wiezie materiały budowlane, a od szyb-

kiej dostawy zależy szybka odbudowa wielkiego obiektu. O znakach zakazu wjazdu w ogóle nic nie słyszał. Sądzi, że znaki te dotyczą tylko samochodów. Czy ten woźnica jest tak bardzo winien? Gdy chcemy powiedzieć „tak”, zastanówmy się przedtem, czy ktokolwiek nauczył woźnicę co znaczą znaki drogowe, jakie są przepisy ruchu ulicznego, jakie są obowiązki woźnicy.

Co z tego, że pisze się ciągle w Motoryzacji o przekroczeniach drogowych! Co z tego, że wydaje się bezbłędne podręczniki o przepisach ruchu drogowego (zresztą większość z rażącymi błędami)! Co z tego, że prelegenci wygłaszają wspaniałe odczyty w Automobilklubie dla... automobilistów. Co z tego, że milicja czyni heroiczne wysiłki w usprawnieniu ruchu i nakłada niezliczone kary na krnąbrnych użytkowników dróg publicznych. *To nie jest działanie od podstaw. A działanie od podstaw jest właśnie jedyne, jeżeli ma być rzeczywiście skuteczne.*

O zasadach ruchu drogowego, o jego prawach i niebezpieczeństwach muszą wiedzieć nie tylko kierowcy samochodowi, ale i *wszyscy jeżdżący i wszyscy przebywający na drogach publicznych*. Muszą wiedzieć dorośli, muszą wiedzieć dzieci. Wiedza o przepisach ruchu drogowego musi być rozpowszechniona wśród wszystkich obywateli kraju, niezależnie od wieku, stopnia inteligencji itp.

Czy można wiedzę tę rozpowszechnić drogą pisania artykułów w czasopiśmie zawodowych i sportowych? Czy można ją skutecznie podawać w gazetach w formie górnolotnych zaleceń, że „kierowca ma trąbić”, a przechodzeń „nie wpadać pod samochód”? Czy można pozwolić, by ludzie, którzy sami nie znają przepisów ruchu drogowego, wypisywali bzdury na ten temat i drukowali je, jako sensacyjne nowości?

Odpowiedź jest jedna. Odpowiedź tę musimy po męsku dać społeczeństwu. Odpowiedź brzmi: *należy natychmiast wprowadzić obowiązkową naukę o ruchu drogowym w szkołach podstawowych, w szkołach zawodowych, na wszystkich uczelniach i we wszystkich stowarzyszeniach.*

Należy natychmiast opracować popularne broszurki, odpowiednio ilustrowane, traktujące o zasadach ruchu drogowego i o jego niebezpieczeństwach. Należy specjalnie podkreślić w nich straty społeczne, wywołane przekroczeniami drogowymi. Broszurki te trzeba starannie rozprowadzić po wszystkich zakątkach kraju, a przede wszystkim na wsi — w środowiskach chłopskich i w miastach — wśród robotników. Broszurki te muszą być włączone do spisu obowiązujących podręczników w szkołach.

Odczyty nie spełnią nigdy zadania. Na odczyt człowiek siucha treść jednym uchem, a wypuszcza ją drugim. Odczytu nie da się przestudiować po raz wtóry, piąty, dziesiąty. Natomiast słowo pisane żyje ciągle, pracuje w umysłach, tłumaczy, uświadamia. Spełnia ono zadanie, jeżeli jest odpowiednio rozprowadzone wśród społeczeństwa. Toteż należy je napisać i rozprowadzić.

Jeszcze jest jedna ważna broń propagandowa i to jak ważna! Wiemy, co to za broń — to film. Zdajemy sobie sprawę, że na wsi, gdy zawita kino objazdowe, wszyscy idą obejrzeć film, niezależnie od tego, czy jest on bardzo ciekawy, czy też nie bardzo. A więc film może w dziedzinie nauki o ruchu drogowym odegrać rolę nie mniej ważną, niż słowo pisane. Interesujące krótkometrażówki z dziedziny nauki o ruchu drogowym są łatwe do wykonania i stosunkowo najmniej kosztowne. Należy spodziewać się, że Film Polski zechce wziąć to pod uwagę.

Wreszcie ostatnia propozycja. Praktyczna nauka o ruchu drogowym prowadzona w szkołach podstawowych. Czterech ludzi, w tym jeden milicjant kompanii ruchu, zjawiają się w szkole, gdzie zgromadzonym na dziedzińcu, bądź też w sali gimnastycznej, dzieciom dają praktyczną lekcję, jak poruszać się na ulicach miasta, jak przechodzić przez jezdnię, jak strzec się przed niebezpieczeństwem. Zaznają im oni dzieci ze znakami drogowymi, sygnałami ruchu, przejściami ulicznymi.

Wpajają w dzieci przekonanie, że samochód nie jest ich wrogiem, ani celem pocisków z procy, lecz pożytecznym nowoczesnym narzędziem transportu. Uświadamiają młodych obywateli, że jezdnia nie może być miejscem zabaw, bowiem ma ona ważną rolę do spełnienia.

Zaznają im dzieci z warunkami pracy kierowcy, z niemożnością zatrzymania samochodu „na miejscu“, z krytycznymi sytuacjami, wywołanymi lekkomyślnym przebieganiem dzieci przed samochodem. Organizują zabawę, polegającą na regulacji markowanego ruchu przez same dzieci: jedne dzieci idą, inne regulują ruch.

Przysłowie mówi, że dobrymi chęćmi jest piękło wybrukowane. Z praktyki wiemy, że mnóstwo najwspanialszych pomysłów i idei tonie wśród papierków na biurkach urzędów. Zdajemy sobie sprawę, że istnieje trudność, konieczności uzgadniania, opiniowania, rozszerzania, dyskusowania, komisyjnego opracowania, planowania i innego urzędowania. Oświatą rządzi jedno ministerstwo, komunikacją drugie, milicją trzecie, papier przydziela czwarte, pieniądze — piąte, ale przy dobrej woli wszystko da się załatwić piorunem, tak, jak załatwiane są inne pilne sprawy państwowe. Chodzi jedynie o dobrą wolę, o zrozumienie, że *akcja nauczania o ruchu drogowym jest właśnie ważną sprawą państwową*.

Jeżeli trzeźwo zastanowimy się nad stratami spowodowanymi brakiem wiadomości o zasa-

dach ruchu drogowego, to otworzymy szeroko oczy i, przerażeni oskarżającymi naszą bezczynność liczbami, krzyknijemy: „Działać! Działać natychmiast! *Nie jutro — lecz dziś!*“

Departament Samochodowy zmobilizował tych fachowców i wydaje instrukcje o gospodarce samochodowej w tempie budzącym szacunek nawet wśród zawodowych malkontentów. Czy Departament nie uważa, że najpilniejsza jest instrukcja o tym, jak ochraniać życie ludzkie na drogach publicznych?

Zjednoczmy nasze wysiłki. My damy z siebie wszystko, czego od nas żądają, a Departament piorunem załatwi sprawę w Wysokich Władz. Wspólnym wysiłkiem dokonamy dzieła, na które czeka społeczeństwo od lat kilkadziesiąt. Rzecz jest łatwa. *Trzeba tylko naprawdę chcieć!*

W. Rychter

O ZACHOWANIU SIĘ W RUCHU DROGOWYM

Rozporządzenie z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 85/37 poz. 616) reguluje szereg zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Ponieważ życie stwarza cały wachlarz najrozmaitszych sytuacji, których żaden ustawodawca nie może przewidzieć, dlatego ustawa wprowadza ramowe przepisy.

Pod przepisy te będą podpadały wszystkie przypadki, które nie są uregulowane przepisami szczególnymi, a w swojej konsekwencji narażają ruch na pewien uszczerbek.

Tak więc § 53 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia postanawia:

„W czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego kierowca winien zachowywać należyłą ostrożność, aby nie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu i porządkowi publicznemu, nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom dróg oraz nie zakłócać spokoju i porządku publicznego“.

Szczegółowe wskazanie kierowcy jak ma się zachowywać w najrozmaitszych sytuacjach — jak już wspominałem — jest niemożliwe i dlatego ustawodawca w zupełnie ogólnej formie podaje podstawowe zasady zachowania się, których kierowca winien przestrzegać w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego. Zasad tych winien przestrzegać kierowca także i w tych przypadkach, gdy nawet ustawa reguluje jakieś zagadnienie związane z ruchem.

Wprawdzie ustawa daje kierowcom pojazdów mechanicznych pewne uprawnienia, ale muszą z nich zrezygnować w każdym przypadku, gdy tego wymagają względy natury wyższej z uwagi na bezpieczeństwo i porządek publiczny.

Z przykrością trzeba stwierdzić, że w większości przypadków kierowcy rozmyślnie wjeżdżają szybko w kałużę błota, by „ubawić się“ widokiem zablokowanych przechodniów.

Pomijając już fakt, że tego rodzaju „zabawy“ są do wódem braku kultury a nie poczucia zdrowego humoru, należy podkreślić, że stanowią one wykroczenie przeciwko postanowieniom § 53 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia.

Zagrażają bowiem porządkowi publicznemu, utrudniają ruch innym użytkownikom dróg, zakłócają spokój publiczny, a samą ofiarę wybryku narażają na szkodę, co winno spotkać się z surową represją karną ze strony władz.

kpt. Dr E. Jaśko

Z SALI SĄDOWEJ

NADMIERNA SZYBKOŚĆ I JEJ SKUTKI

Nadzwyczajne tempo odbudowy naszego kraju, które mamy możność obserwować, powoduje często u niektórych jednostek mylne mniemanie, że nadmierną szybkość należy stosować nawet w takich okolicznościach, które wymagają zmniejszenia jej do minimum, a nawet całkowitego zahamowania. Musimy to z żalem powiedzieć, że coraz częściej spotyka się ten błąd na naszym odcinku pracy, tj. w motoryzacji. Kierowcy zapatrzeni w szybkość odbudowy kraju, mocniej naciskają „gaz“, powodując częste wypadki. Niech więc poniżej podane przykłady posłużą ku przestrodze tym, którzy szaleją na jezdniach, czy szosach, mając najczęściej wóz w stanie nie nadającym się do jazdy terenowej.

* * *

W jednym z ubiegłych miesięcy zdążył ul. Grójecką w kierunku Okęcia samochód osobowy, prowadzony — mimo, że to było wieczorem oraz mimo słabego oświetlenia jezdni — ze znaczną szybkością. W pobliżu ul. Opaczewskiej z przeciwnego kierunku nadjechał samochód ciężarowy z zapalonymi światłami szosowymi. Kierowca ciężarówki, pomimo mającego nastąpić wymijania, nie zmienił światel. Kierowca wozu osobowego, chociaż oślepiony, nie zmniejszył szybkości i po wyminięciu ciężarówki wpadł całym pędem na jadącą przed nim nieoświetloną furmankę. Na skutek wypadku woźnica furmanki doznał tak ciężkich uszkodzeń ciała, że zmarł w szpitalu.

Wypadek powyższy znalazł swój epilog w Sądzie Okręgowym w Warszawie, gdzie kierowca samochodu osobowego zasiadł na ławie oskarżonych pod zarzutem — nieumyślnego spowodowania śmierci człowieka (art. 230 § 1 K. K.).

Na podstawie przewodu sądowego okazało się, że wina wypadku leżała zarówno po stronie woźnicy, który zaniedbał oświetlenia furmanki, jak i po stronie kierowcy, który naruszył § 53 p. 1 i § 54 p. 1 i 2 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Po pierwsze, nie zachował należytej ostrożności prowadząc pojazd, gdyż będąc oślepiony reflektorami wymijającego go samochodu powinien był przyhamować, a nawet stanąć do chwili kiedy odzyska widoczność. Po drugie obowiązkiem jego było jechać w granicach miasta nie szybciej niż 40 km na godz. a w ciemnościach jeszcze wolniej, aby każdej chwili móc stanąć.

Kierowcy zdawało się, iż będzie uniewinniony na rozprawie w Sądzie, bo przecież kierowca samochodu ciężarowego powinien był w chwili mijania zmienić światła szosowe na światła do mijania. Także woźnica powinien

być mieć światło przy furmance. Jednakże kierowca samochodu osobowego zapomniał o jednym, a mianowicie co on sam powinien był robić, tzn. znać i stosować się do przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, a błędy innych nie powinny go wyprowadzać z równowagi. Wobec zaś tego, że on przez swoją nieostrożność i błędy spowodował wypadek poniósł konsekwencje karne w postaci wyroku skazującego go na 1 rok więzienia.

* * *

A oto drugi wypadek.

Pewnego dnia około godziny 23 w Warszawie na ul. Grochowskiej przechodnie i pasażerowie oczekujący na pobliskim przystanku tramwajowym zauważyli leżącego na szynach tramwajowych zupełnie pijanego mężczyznę. Obecni wspólnymi siłami usunęli go na chodnik, gdzie nie groziło niebezpieczeństwo przejechania przez tramwaj.

Jednakże pijany nie pozostał na miejscu, wstał i silnie taczając się ruszył przed siebie, aż dotarł do nieoświetlonej części jezdni ul. Zamoyskiego, gdzie się przewrócił i — usiłował powstać.

W tym czasie nadjechał samochód osobowy, marki „Chevrolet“, z zapalonymi jedynie światłami postojowymi, a mimo to jadący z dużą szybkością. Nic więc dziwnego, że kierowca zauważył podnoszącego się pijaka dopiero w ostatnim momencie i nie mógł zatrzymać wozu, chciał więc skrócić w bok, ale i to mu się nie udało całkowicie, tak, że zawadził błotnikiem o głowę pijanego. Ofiara wypadku, po przewiezieniu do szpitala, nie odzyskawszy przytomności, zmarła.

I ta sprawa znalazła się na wokandzie Sądu Okręgowego w Warszawie. Tu również oskarżonym z art. 230 § 1 K. K. był kierowca. Według wyjaśnień biegłego do spraw pojazdów mechanicznych kierowca nie zastosował się do § 54 p. 1 i 67 p. 1 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Nie jechał bowiem z konieczną ostrożnością, gdyż nie mógł zahamować natychmiast, ani nie miał zapalonych właściwych światel, jadąc tak ciemnym odcinkiem ulicy. Wskutek tego zobaczył pijanego dopiero w tym momencie kiedy nie był już w stanie uniknąć wypadku. Wobec tych okoliczności Sąd skazał kierowcę na 2 lata więzienia.

* * *

W obydwu wypadkach skazani nie przyznali się do winy i czuli się bardzo pokrzywdzeni tym, że otrzymali wyroki skazujące. Obaż bowiem uważali, iż winnymi wypadku są wyłącznie ofiary tegoż wypadku. Oni zaś sami, jeżeli

nawet czegoś nie dopatrzyli, to w żadnym razie nie powinni ponosić konsekwencji karnych.

Dlaczego tak się dzieje? Wszyscy kierowcy, którzy mają prawo jazdy, przypominają sobie niewątpliwie, że przed uzyskaniem go musieli zdawać egzamin, między innymi, ze znajomości przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, ale nie każdy zdawał sobie sprawę, że egzamin ten służy nie tylko po to, aby się nauczyć orientacji w znakach drogowych, ale również po to, aby mieć ogólną znajomość co wolno, a czego nie wolno robić w czasie prowadzenia samochodu.

Każdy kierowca powinien pamiętać, że prowadząc wóz, jest nie tylko odpowiedzialny za całość maszyny i pasażerów, ale również za wszystkie wypadki, jakie się mogą zdarzyć w związku z jego jazdą, wypadki, których chociaż on nie przewiduje, ale powinien przewidzieć. On bowiem prowadząc tak szybki środek lokomocji jak samochód bierze również większą część ryzyka wynikającego z ewentualnego wypadku. On prowadząc wóz musi mieć zawsze uwagę skoncentrowaną i w każdym momencie jazdy jego umysł musi pracować tak, aby móc przewidzieć możliwość zaistnienia wypadku.

A tymczasem zdarza się dosyć często, że i starzy fachowcy zapomniawszy o przepisach, wierząc w swoją wprawę, jeżdżą w taki sposób, że po tym na długi okres czasu muszą zapomnieć o swej pracy, przebywając w więzieniu.

Należy pamiętać jeszcze o jednym bardzo ważnym szczególe, to jest o przygotowaniu wozu przed jazdą, tzn. aby samochód był w całkowitym porządku, żeby np. hamulce, światła itp. sprawnie działały, gdyż te braki techniczne są również poważną przyczyną tragicznych wypadków, a o tym nawet i doświadczeni kierowcy nie zawsze pamiętają.

Te wszystkie wyżej wymienione względy należy mieć zawsze na uwadze, jeżeli się wyjeżdża w drogę, a chce się uniknąć wypadku i nie stać się mimowolną przyczyną czyjejś krzywdy.

Jerzy Zarzecki

TRYB USTALANIA ETATÓW SAMOCHODOWYCH

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 9 września 1949 r. (Mon. Pol. Nr A-70, poz. 887) ustalono skład Komisji i tryb ustalania etatów samochodowych dla urzędów i instytucji państwowych. W myśl ust. VIII tej uchwały odpowiednie zastosowanie postanowień uchwały w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych przekazano Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, zaś właściwym ministrom w odniesieniu do organizacji społecznych, stowarzyszeń i innych instytucji korzystających z dotacji lub subwencji Skarbu Państwa.

* * *

Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 3 września 1949 r. (Mon. Pol. Nr A-71, poz. 917) uprawnieni zostali do stwierdzenia odmowy przyjęcia zamówienia przez P.K.S. — kierownicy oddziałów P.K.S. do kwoty 500.000 zł., zaś Dyrekcja P.K.S. ponad tę kwotę.

ZAKOŃCZENIE PRAC NAD UMOWAMI

O MIĘDZYNARODOWYM RUCHU DROGOWYM

W dniach od 19 sierpnia do 19 września br. odbyło się w Genewie posiedzenie Światowej Konferencji Drogowej, które poświęcone było dyskusji i przyjęciu nowej międzynarodowej konwencji o ruchu drogowym i samochodowym. Na posiedzeniu obok delegatów i obserwatorów 33 państw ze wszystkich części świata oraz przedstawicieli 12 międzynarodowych organizacji, obecni byli trzej delegaci Polski, a mianowicie dwaj z Ministerstwa Komunikacji (dr. T. Bissaga oraz inż. F. Wichrzycki) i jeden z Ministerstwa Skarbu (dr. S. Milech).

Prace konferencji odbywały się przy pomocy trzech komitetów: 1) ogólnego - prawnego, 2) warunków technicznych dla pojazdów oraz 3) przepisów drogowych i sygnalizacji.

Konferencji przewodniczył delegat holenderski J. J. Oyevaar.

Przedmiotem obrad konferencji było szczegółowe omówienie opracowanego projektu nowych umów międzynarodowych, które mają zastąpić dotychczas obowiązujące Konwencje, a mianowicie tzw. paryskie z r. 1926 — o ruchu drogowym i o ruchu samochodowym oraz tzw. genewską z r. 1931 — o znakach drogowych.

O pracach nad nową umową o samochodowym ruchu międzynarodowym „Motoryzacja” informowała już czytelników kilkakrotnie, dlatego nie będziemy szerzej teraz omawiać tych spraw.

Zaznaczyć jedynie należy, że konferencja zakończyła się przyjęciem następujących aktów: 1. umowy o ruchu drogowym, 2. protokołu o znakach drogowych, 3. protokołu o krajach i obszarach obecnie okupowanych oraz 4. tzw. „aktu końcowego”.

Dokumenty te zostały podpisane w Genewie w dniu 19 września 1949 r. przez szereg państw. Państwa, które od razu nie podpisały tych aktów, mogą to uczynić do końca bieżącego roku w siedzibie Organizacji Narodów Zjednoczonych w Lacke Success. Nie podpisanie w tym terminie opracowanych w Genewie umów nie wyklucza możliwości późniejszego przystąpienia do nich.

E. O.

ODWOŁANIA W SPRAWACH „PRAW JAZDY”

NALEŻY SKŁADAĆ DO STAROSTW

Kierowcy samochodowi niejednokrotnie zwracają się bezpośrednio lub nadsyłają podania do Ministerstwa Komunikacji w sprawach związanych z wymianą bądź wydawaniem pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Takie postępowanie z zasady przedłuża załatwianie ich spraw, gdyż Ministerstwo Komunikacji nie jest w możności rozpatrywania poszczególnych spraw i przesyła je do Urzędu Wojewódzkiego w celu bezpośredniego załatwienia.

Dlatego w interesie kierowców jest, aby w omawianych sprawach zwracali się bezpośrednio do starostw, na których obszarze zamieszkują. Dopiero jeżeliby który z kierowców uznał, że starostwo nie załatwiło jego prośby po jego myśli, może odwołać się do Urzędu Wojewódzkiego — jako instancji odwoławczej od decyzji starostwa, składając odwołanie do starostwa, które obowiązane jest to odwołanie przesłać wraz z aktami sprawy do decyzji Urzędu Wojewódzkiego.

Decyzja Urzędu Wojewódzkiego, jako instancji odwoławczej, do której należy rozpatrzenie odwołań, jest ostateczna.

Przesyłanie podań i składanie próśb bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji nie wpływa na przyspieszenie sprawy, lecz przeciwnie powoduje przedłużenie załatwienia sprawy, gdyż władze ministerialne muszą przysyłać otrzymane podania i prośby do załatwienia właściwym władzom, którymi są starostwa powiatowe i grodzkie oraz Urzędy Wojewódzkie.

KAZIMIERZ ROSE

PALIĆ... CZY NIE PALIĆ?

Artykuł dyskusyjny

Z góry muszę uprzedzić zadających sobie trud przeczytania poniższych słów, że jestem niepoprawnym nałogowym palaczem od dość dawna. Wywołać to może wrażenie, że i tym razem odezwie się głos wołający za p. Kaz. Paszkiewiczem (Motoryzacja Nr 10): „*Hola od dalszych rygorów i ograniczeń, gdyż tych kierowca ma aż za dużo!*”

Jednakże od razu prostuję te przypuszczenia, gdyż właśnie zamierzam podtrzymać zwolenników ograniczenia, a nawe całkowitego zakazu palenia w czasie prowadzenia samochodu lub motocykla.

Stanowisko swoje będę starał się utrzymać, opierając się na wypowiedziach ob. Korwina, który rozpoczął dyskusję, jak również i ob. Paszkiewicza, który podjął rękawicę, twierdząc, że kierowca i tak ma za dużo rygorów i ograniczeń i stanął w obronie kierowców - palaczy.

Otóż przede wszystkim wszelkie dotychczasowe rygory i ograniczenia wymierzone przeciw kierowcom, polegają na żądaniach bezwzględności stosowania się do przepisów ruchu mających na celu jedynie bezpieczeństwo publiczne, a nie wyrządzanie osobistej przykrości kierowcom. Nigdy rygorów nie będzie za dużo, gdy chodzi o uniknięcie katastrofy, lub chociażby cienia możliwości spowodowania jej.

Ob. Paszkiewicz, w swym artykule stwierdza z całą stanowczością, że „wraz z ob. Rychterem”, na przestrzeni długich lat, nie zanotował żadnego wypadku, względnie karambolu samochodowego z przyczyny papierosa.

Zobaczmy co o tym mówi sam ob. Rychter, na którego autorytet ob. Paszkiewicz tak skrętnie się powołał. Oóż w znanej książce, znanego i popularnego wielkiego znawcy wszelkich spraw samochodowych: „*Zasady obsługi nowoczesnych samochodów*”, na stronie 45, już w pierwszym wierszu czytamy co następuje:

„Znane są wypadki wypalania dużej dziury w ubraniu i poważnego poparzenia kierowcy, który ponadto w trakcie zatrzymywania samochodu stracił panowanie nad kierownicą i spowodował najeżdżanie na słup”.

Ob. Paszkiewicz uważa opis procedury zapalania papierosa w artykule ob. Korwina za zabarwiony bogatą fantazją autora. Okazuje się jednak, że i mistrz Rychter również uważa tę procedurę za dość skomplikowaną. Dał on temu wyraz w szczegółowych wyjaśnieniach sprawy palenia w samochodzie, ujętych w niemiernie barwnych słowach na dwóch stronicach swej książki, a mianowicie na str. 44 i 45.

„Kłopoty związane z zapaleniem papierosa podczas szybkiej jazdy, spadanie popiołu wprost w oczy i inne przykrości urastają z biegiem godzin do trudności, a wreszcie przyprawiają kierowcę o zdenerwowanie. Dobrze jest więc skorzystać z doświadczenia autora i usunąć wszelkie trudności przy paleniu, pomagającym bezsprzecznie podczas długich jazd, zapobiegającym do pewnego stopnia senności, zastępującym napój i posiłek.

Jednocześnie należy sobie zdawać sprawę, że spadnięcie żarzącego się tytoniu z papierosa, płonącego niedopałka lub nie zgaszonej zapalniczki spowodować może nie tylko przykrość i szkodę, gdy zostanie wypalona dziura w ubraniu lub w obiciu fotela, ale i wywołać stan niebezpieczeństwa pożaru, gdy tłący się niedopałek wpadnie w szparę nadwczia i natrąfi na łatwopalny materiał, jak dywanik, obicie tapicerskie, szmata itp. Również niedopałek ma szczególnie złośliwą zdolność wpadania w fałdy ubrania kierowcy, któ-

ry prowadząc samochód nie ma możliwości poszukać i wyrzucić parzącego psotnika”.

Rozmyślnie, dosłownie przytaczam treść słów ob. Rychtera z jego książki, by wypuklić bagatelizowanie przez ob. P. sprawy palenia w samochodzie przez kierowców, pomimo tak poważnego i szerokiego jej postraktowania przez autorytet, jakim jest ob. Rychter.

Czytamy dalej w jego książce na str. 45, że

„...strącenie popiołu do popielniczki podczas jazdy na złej drodze, należy do sztuk nieomal cyrkowych, a usiłowania zwykle kończą się bądź zrzuceniem popiołu obok popielniczki, bądź wytrąceniem papierosa z ręki, bądź wreszcie wyrzuceniem i rozproszeniem żaru”.

Sam proces zapalania papierosa w samochodzie również przez ob. Rychtera jest uważany za czynność poważną, skomplikowaną i wymagającą szczegółowych wyjaśnień i pouczeń. Nie jest ono zatem sprawą taką prostą, jak to przedstawia ob. Paszkiewicz.

Kierowca, z przyborów do palenia, posiada na właściwym miejscu tylko twarz — reszta tj. papierosy, zapalniczki, względnie zapalniczka i tzw. „pipka” lub „fifka” — mają paskudny zwyczaj znajdowania się u palacza stale w innej kieszeni. Poszukiwania tej reszty przyborów do palenia w czasie prowadzenia pojazdu, przypomina swym widokiem zmaganie się z dokuczliwą pchłą, zmieniającą coraz to swe miejsce pobytu na ciele kierowcy. Trzeba chyba przyznać, że taki „wiercący się” w poszukiwaniu pchły lub papierosa kierowca nie wzbudza zaufania u pasażerów.

Musimy się zgodzić, że kierowca zapalający papierosa w czasie jazdy nie może tego uczynić bez chwilowego chociażby zaabsorbowania swej uwagi, osłabiając automatycznie czujność w prowadzeniu pojazdu. W czasie palenia zmuszony jest od czasu do czasu odrywać swą uwagę dla strącenia popiołu, a w wypadku zaniedbania tej czynności lub jej opóźnienia, gryzący dym lub strącony przez prąd powietrza popiół bardzo łatwo dostaje się do oczu kierowcy, powodując gwałtowny odruch przecierania zażawionego oka, co na pewno odbija się na sprawnym i bezpiecznym prowadzeniu wozu.

Ob. K. w swoim artykule bynajmniej nie miał zamiaru dyktowania kierowcom gdzie i kiedy mogą zapalić, lecz wyraźnie podkreślił, że *zakaz palenia winien obowiązywać zwłaszcza w stosunku do jazd w mieście wymagających wielkiej uwagi i natychmiastowej reakcji*.

Ob. P. twierdzi, że jeżeli kierowca kieruje karetką pogotowia spieszącą do wypadku — nie ma wówczas obawy, by sięgał do „przepastnej” kieszeni po przedmiot swego nałogu. Tego nie można być nadto pewnym. Sam niedawno widziałem karetkę pogotowia odjeżdżającą od stacji P. R. z kierowcą, co prawda nie sięgającym do przepastnej kieszeni, lecz już na dobre śmiejącym papierosa, ze zwisającym, ledwie trzymającym się resztki papierosa dwucentymetrowym „słupkiem” popiołu. Jeszcze dwa — trzy „dymki”, a żar niedopałka zacznie palić wargi nałogowca.

W innym miejscu, ob. P. uważa, że kierowca jadący w ciasnym pudle osobówki i wiozący „czcigodne jakieś persony”, na pewno nie zechce zatruwać im powietrza swoimi „mocnymi” i okazać tym brak wychowania. I tego nie można być pewnym. Kwestia wychowania, taktu i poczucia czy wypadła lub nie wypadła zapalniczka w obecności wiezionych „czcigodnych person”, jest sprawą tak indywidualną poszczególnych kierowców, że nie można stawiać tego rodzaju przypuszczeń co do zachowania się ogółu kierowców w takich wypadkach. Związane, że obserwujemy co innego. Zresztą nie chodzi tu bynajmniej specjalnie o „czcigodne persony”. Zapalenie papierosa wobec „czcigodnych person” nie byłoby ostatecznie czymś zdrożnym, zwłaszcza gdy one same

pałą. Chodzi raczej o okoliczności w jakich to zapalenie papierosa ma nastąpić, a w tym wypadku o zapalenie w czasie przewożenia pasażerów, za których całość w czasie jazdy kierowca ponosi pełną odpowiedzialność.

Papieros w ustach kierowcy w czasie prowadzenia przez niego pojazdu robi przykre wrażenie. Jest oznaką zbytnej pewności siebie, do czego nie każdy znów z kierowców jest uprawniony, obojętności, jeśli nie lekceważenia w stosunku do wiezionych przez siebie pasażerów i lekkiego traktowania odpowiedzialnej czynności wykonywanej w danej chwili.

Ciekaw jestem, czy ktokolwiek widział motorniczego tramwaju z papierosem w ustach w czasie prowadzenia swego pojazdu? Czyż nie mamy w każdym wozie motorym napisów zakazujących rozmowy z motorniczym dla nierozpraszania jego uwagi? A czy prowadzenie pojazdu na szynach, po wytkniętej szynami drodze jest trudniejsze i bardziej wymagające uwagi niż prowadzenie samochodu? Sądzę, że nie i każdy chyba z tym się zgodzi.

A czy w nonszalanckim motocyklicście, z przylepionym w kąciu ust papierosem, a prowadzącym motocykl bez okularów, również ob. P. nie widzi żadnego niebezpieczeństwa? Czyż sam widok takiego „sportowca” nie jest odpychający i nie urąga temu pięknemu

sportowi? A jednak często taki obrazek można zobaczyć na ulicach miast czy też na szosach.

Czyż naprawdę palacz - kierowca nie może powstrzymać się od papierosa do najbliższego postoju? Czy nawet w czasie jazd długodystansowych niepalenie przez 2 — 3 godziny jest aż tak groźne dla zdrowia kierowcy, by całkowity zakaz palenia w czasie prowadzenia pojazdu miał spowodować komplikacje i zaburzenia w organizmie kierowcy z powodu niedostarczenia mu na ściśle określony czas nikotyny?

Naprawdę obawia się tego ob. P. sugerując, że dopiero wówczas, w wypadku niepalenia, zaczęła się dziać na szosach straszne rzeczy spowodowane przez „oszołomionych” spóźnioną dawką trucizny - nikotyny kierowców. Nie, tak groźne skutki tego chwilowego „głodu” tytoniowego nie wyglądają! Nie przesadzajmy!

Wołam więc z zapalem za ob. Korwinem — NIE PALIĆ W CZASIE JAZDY!

Kazimierz Rosé

Na wypowiedzi ob. Rosé kończymy dyskusję na temat: „palić, czy nie palić za kierownicą”. Dyskusja dała wiele interesującego materiału, który niewątpliwie przyczynił się do bardzo wszechstronnego naświetlenia zagadnienia. Za te interesujące wypowiedzi Redakcja „Motoryzacji” składa autorom serdeczne podziękowania. (red.).

ZA DUŻO WÓDKI PANOWIE KIEROWCY!

Jeszcze dzisiaj, mimo szerokiej akcji uświadamiającej oraz surowych kar, bardzo wielu kierowców nie może zrozumieć, że alkohol wypity przed jazdą, względnie w czasie pracy, powoduje tylko chwilowe podniecenie energii, a potem gwałtowny jej spadek, co w konsekwencji powoduje nawet u doskonale wyszkolonego fachowca brak możliwości całkowitego opanowania się, tak potrzebnego w czasie prowadzenia wozu. Nie mówię już o takich, którzy potrafią, w stanie niemal zupełnie nieprzytomnym, usiąść za kierownicą i dla których jest to najcenniejszą ostatnią jazdą w charakterze kierowcy.

A przecież jednym z pytań dość często padających na egzaminie kierowców jest pytanie kiedy kierowcy wolno się upić? I ciekawe, że ogół egzaminowanych umie odpowiedzieć najczęściej: „po pracy”. Niestety umiejętność odpowiadania na pytania egzaminatora nie zawsze idzie w parze z umiejętnością stosowania w praktyce wbitych w pamięć reguł. Jako przykłady z życia podaję tu następujące wypadki.

Pewnego dnia przyjechał do Warszawy samochodem osobowym jeden z urzędników Spółdzielni, znajdującej się w jednym z pobliskich miasteczek. Po załatwieniu spraw urzędowych wstąpił wraz z kierowcą do restauracji na posiłek. Niestety nie obyło się bez wódki, której wypili — według ich własnych wyjaśnień — pół litra.

Po posiłku mieli wracać do domu. Na prośbę urzędnika kierowca oddał mu prowadzenie powierzonego samochodu, jakkolwiek wiedział, że urzędnik jest już w stanie nietrzeźwym. Kierowca naruszył w ten sposób § 67 p 4 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, które zabraniają oddać do prowadzenia powierzony mu samochód osobie nietrzeźwej.

Urzędnik poprowadził wóz, wjeżdżając na chodnik, a potem zjechał na jezdnię, wyprzedzając furankę zawiadził błotnikiem stojącego przy niej woźnicę. Potracony upadł na jezdnię i stracił przytomność, a do szpitala dowieziono już tylko nieboszczyka.

Zdaniem biegłego urzędnik nie zachował należytej ostrożności przepisów przy prowadzeniu samochodu, naruszając tym samym § 53 p 1 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych.

W rezultacie obaj — kierowca i urzędnik, oskarżeni z art. 230 § 1 K.K. (spowodowanie nieumyślnej śmierci człowieka), dostali po 2 lata więzienia.

Przechodnie ulicy Wolskiej w czasie jednego z letnich popołudni byli świadkami tragicznego zdarzenia. Jadący w kierunku Woli samochód osobowy, którego kierowca — jak to widać było z daleka — nie panował zupełnie nad kierownicą, wpadł na posuwającą się wolno przy samym chodniku „rykszę” zabijając na miejscu jej kierowcę.

Jak wykazało dochodzenie kierowca samochodu, po odwiezieniu na konferencję dyrektora instytucji do której należał samochód, miał powrócić do instytucji dla dalszej pracy. Jednakże po drodze spotkał swego kolegę i zamiast pojechać dalej, wstąpił z nim do najbliższej knajpy, w której spędzili kilka godzin, do chwili kiedy kierowca miał się stawić z wozem po dyrektora, aby go odwieźć spowrotem. W czasie jazdy odczuł dopiero skutki wypitego alkoholu i utracił panowanie nad kierownicą spowodował tragiczny w konsekwencjach wypadek.

W związku z powyższym kierowca naruszył §§ 53 p 1 i 2 lit. a przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Nie wolno mu było bowiem pić w czasie kiedy miał jeszcze wsiąść na samochód. Jednak on postąpił inaczej i wskutek tego znalazł się na ławie oskarżonych w Sądzie Okręgowym, a w rezultacie rozprawy został skazany na 2 lata i 6 miesięcy więzienia.

Wszelkie twierdzenia, które się często słyszy, że ktoś może wypić tyle a tyle wódki i jest zupełnie trzeźwy, tak że nie można po nim nic poznać — są zwodnicze, ponieważ nikt nie ma kontroli nad własnym organizmem. Organizm ludzki raz lepiej, a raz gorzej przyjmuje alkohol i człowiek raz jest bardziej dysponowany, a drugi raz mniej. Wypity alkohol zmniejsza — nie raz do minimum — zdolności szybkiego reagowania, które m. in. jest warunkiem koniecznym do możliwie bezpiecznego prowadzenia pojazdu mechanicznego.

J. Z.

WŁADYSŁAW PIETRZAK

NA TRUDNEJ DRODZE DO NOWYCH MOTOCYKLI

Dla przeciętnego laika wyprodukowanie nowego typu motocykla nie wydaje się specjalną filozofią. Oto konstruktor otrzymuje zlecenie na wykonanie rysunków. Przygotowuje więc stopy podręczników fachowych, katalogów, tabel i wykresów, wyciąga cyrkle, suwak i linijki, ostrzy ołówki i zaczyna obliczenia, szkicując równocześnie projekt.

Kreślarze pod kierunkiem konstruktora wykonują rysunki warsztatowe, które po kilku miesiącach pracy wędrują do fabryki. Ta zaś skolei zamawia potrzebne materiały, opracowuje konieczne przyrządy i wkrótce produkcja rusza „pełnym gazem”. Setki motocykli opuszczają halę montażową, a znalazłszy się za szybami wystawowymi cieszą swym widokiem kandydatów na motocyklistów. Wystarczy tylko mieć odpowiednią ilość gotówki, by wejść do sklepu i wybraawszy odpowiadającego sobie „stalowego rumaka” wystartować na nim „w siną dal...”

Każda rzecz ma swoje smutne strony. Nowy motocykl wydaje się najcudowniejszym środkiem lokomocji dopóki... po raz pierwszy nie nawali. Nieszczęsny jeździec klnie wówczas na czym świat stoi, klnie i konstruktora i fabrykę, nie cieszy go nawet słońce, jak na złość figlarnie uśmiechające się z poza fotogenicznego obłoku, a popuszczonego humoru nie naprawi obecność nawet najmilszej towarzyszkii wycieczki i... wspólnej niedoli!

Nie jeden już motocyklista znalazł się w takiej sytuacji. Jednak — nawet gdyby nie było najmniejszej jego winy w powstałym defekcie — przekleństwa jego miotane pod adresem twórców motocykla byłyby tylko wtedy uzasadnione, gdyby produkcja nowego typu motocykla wyglądała tak, jak to wyżej przedstawiliśmy. W rzeczywistości rzecz ma się nieco inaczej i jest znacznie bardziej skomplikowana.

KAŻDY TYP MOTOCYKLA MA SWE PRZEZNACZENIE

Zapamiętajmy sobie prawdę pierwszą: każdy typ motocykla przeznaczony jest do pewnego ściśle określonego celu i spełniać powinien te tylko zadania, które mu postawiono jeszcze przed przystąpieniem do wstępnego choćby projektu. To też zanim otrzymają konstruktorzy polecenie opracowania rysunków nowego typu motocykla, odbywa się wiele posiedzeń, narad i konferencji. Mają one dać odpowiedź na pytanie do jakiego celu służyć będzie nowy model i jakim wymaganiom ma on sprostać. Ustala się jednocześnie pewne zasadnicze wytyczne dotyczące rozwiązania konstrukcyjnego.

Tak więc na przykład u nas w Polsce, gdy zdecydowana została po wojnie produkcja motocykli, postanowiono, że „na pierwszy ogień” pójdą 125-tki. Potrzebny był bowiem w pierwszym rzędzie typ motocykla popularnego, taniego, prostego w obsłudze, ekonomicznego, a jednak dostatecznie mocnego i szybkiego, dającego sobie radę nie tylko z dobrą szosą, ale także i z gorszymi drogami, czy też odcinkami terenowymi. Krótko mówiąc „motocykl do wszystkiego”, oczywiście na co dzień, traktowany jako sprzęt użytkowy, ale... dający pewne — chociaż dość skromne jeszcze — możliwości zapalonym sportowcom.

Przedwojenna „setka” nie odpowiadała tym warunkom, zaś 250-tka byłaby już droższa w produkcji i eksploatacji, niż i wymagałaby nieco więcej czasu na opracowanie i przygotowanie produkcji.

W ten sposób zapadło postanowienie, które zadecydowało o podjęciu produkcji Sokołów i SHL-ek, jako 125-tek dwusuwowych, jednocylinrowych, ze sztywną ramą i nożną zmianą biegów.

Ta pierwsza prawda — mówiąca o przeznaczeniu motocykla — z jednej strony decyduje o kierunku pra-

cy konstruktora, z drugiej zaś jest niesłuchanie ważna dla użytkownika maszyny. Tak więc np. konstruktor, który otrzymał zadanie stworzenia motocykla turystycznego, zdolnego do penetracji nawet ciężkiego terenu, napewno nie zaopatrzy silnika projektowanej maszyny w... sprężarkę, ani też nie będzie przewidywał „ryflowanej” opony dla przedniego koła. Nie konstruuje też z pewnością zbiornika na paliwo o pojemności 2 — 3 litry (jak w Martin - JAP-ach) itd.

O przeznaczeniu motocykla danego typu dobrze musi pamiętać przyszły nabywca maszyny, uniknie bowiem dzięki temu wielu zawodów i nieuzasadnionych żalów, czy pretensji do konstruktora i wytwórni. Tu bowiem dochodzimy do prawdy drugiej: motocykl winien być zawsze używany zgodnie ze swym przeznaczeniem! Trudno jest wymagać od klasycznej „żużłówki” by przyniosła swemu właścicielowi złoty medal w „Raidzie Tatrzańskim”. Równie trudno byłoby na popularnej Jawie 250 cm zyskać laury w wyścigach na torach żużlowych i bić rekordy Smoczyka... Używanie maszyny niezgodnie z jej przeznaczeniem — chociaż w pewnych wypadkach (np. przystosowanie sportowego motocykla do wyścigów szosowych) daje zachęcające rezultaty — kończy się zawsze jednakowo: skróceniem życia maszyny, jej „wykończeniem” znacznie wcześniejszym, niż przewidywał to konstruktor i gwarantowała wytwórnia.

Widziałem startującą na żużlu ciężką terenową BMW Z... superbalonowymi opoami, widziałem dolnozaworowe 750-tki na trasie „Grand Prix”, jednak we wszystkich takich wypadkach maszyny nie podzielały entuzjazmu i zapachu swych kierowców i nietylko, że nie przyniosły im upragnionych sukcesów, ale wyglądały po zawodach dosyć nie szczególnie...

NAJTAŃSZYM JEST MOTOCYKL DOBRY

Trzecia ważna prawda: motocykl aby był tani musi być dobry! Dobry motocykl w efekcie kosztuje zawsze taniej, ważna jest bowiem nie kwota wpłacona przez motocyklistę przy nabyciu nowej maszyny, ale suma wydatków poniesionych na jej kupno, paliwo, olej, konserwację i naprawy. Jeśli jakiś motocykl — równy innemu typowi przeznaczeniem i wynikami, a droższy od niego — po przebyciu np. 20.000 km w sumie mniej wyczerpie kieszeń swego właściciela, będzie więc oczywiście tańszy od tej drugiej — pozornie tylko „tańszej” maszyny.

Prawda ta ważna w skutkach dla nabywcy motocykla winna być podstawową dla konstruktora i wytwórcy. Cóż bowiem decyduje o rzeczywistym, końcowym koszcie posiadania motocykla?

Powiedzieliśmy to już wyżej: 1) cena motocykla, 2) koszt paliwa, oleju, ogumienia, 3) koszty konserwacji i napraw.

Na cenę motocykla wpływa wiele czynników: rodzaj materiałów użytych do produkcji, waga maszyny, konstrukcja motocykla — jej prostota, sposób produkcji, wielkość wytwarzanych serii itp. Koszt paliwa i oleju zależy znów od konstrukcji maszyny i jej wagi, koszt ogumienia od jakości surowca.

Oczywiście na tę grupę kosztów, podobnie jak i na następną, wielki wpływ ma sposób eksploatacji motocykla.

Wreszcie wydatki na konserwację i naprawy maszyny zależne są od jakości materiałów, z których zbudowany został motocykl, od prawidłowej konstrukcji, dobrych obliczeń wytrzymałościowych i od jakości wykonania warsztatowego.

Widzimy tu pewnego rodzaju błędne koło: dla uzyskania większej wytrzymałości maszyny i zmniejszenia kosztów napraw konstruktor ma do wyboru albo użyć

lepszych — wytrzymujących większe obciążenie — materiałów, przez co wzrosła cena motocykla, albo też zwiększy wymiary wałków, kół zębatach itp., co skłoni podwyższy wagę maszyny, wpłynie na wzrost zużycia paliwa i wymagać będzie — dla uzyskania tych samych wyników — zwiększenia mocy silnika. Większa moc silnika, to nowe zwiększenie wymagań stawianych jego częściom składowym, a podwyższenie ich wytrzymałości, to... „—da capo al fine!“ Koło zamknęło się.

Niełatwe jest więc zadanie konstruktora. Musi pamiętać i o zadaniach projektowanego motocykla i o jego cenie i o ekonomii eksploatacji. Naogół błędne koło najłatwiej stosunkowo rozwiązuje się przez użycie najlepszych materiałów, jakie są do dyspozycji. Tu jednak następuje nieraz konflikt z wytwórcą, który woli mieć na sprzedaż motocykl pozornie tańszy, chociaż jest on tańszy tylko w momencie kupna. Winę tego stanu rzeczy ponoszą niestety sami nabywcy. Cena maszyny jest dla większości czynnikami decydującym. Mniej solidna wytwórnia obniża więc cenę nowego typu wszelkimi sposobami, do użycia — wbrew zdaniu konstruktora — gorszych materiałów właśnie!

Nie będziemy jednak zajmowali się tu nieuczciwymi producentami motocyklowymi. Chcemy bowiem przedstawić Czytelnikowi drogę do nowego typu motocykla, chcemy zapoznać go z długim i żmudnym procesem kończącym się w momencie ukazania się na rynku nowej, dobrej maszyny.

Wiemy już czego wymaga się od konstruktora i od fabryki. Przyjmijmy, że zadania swoje wykonali sumiennie i twórca nowego modelu i warsztatowcy. Zdałoby się, że nie prostszego jak „rozkręcić“ teraz produkcję, rzucić na rynek wielkie serie nowego modelu. Obliczenia były dobre, wielokrotnie kontrolowane i sprawdzane, użyte do konstrukcji materiały poddano skrupulatnym badaniom w laboratorium, kontrola warsztatowa wykazała zgodność wykonanych części z rysunkami, oraz zachowanie przepisanych tolerancji i pasowań, wreszcie próba na hamowni wypadła dla silnika jaknajlepiej. Próbné jazdy nie wykazały żadnych niedomagań nowych maszyn.

A więc — seria ogłoszeń: „Niezrównane... od wielu lat przodująca marki... nowe modele itd...“ Na opróżnione miejsca w bluszczących nowością szeregach przybawają dalsze serie. Ruch w interesie, że hej!... I pomyślcie, co za pech! Wszystko było w porządku, a tu reklamacja, za reklamacją: pęknięta rama, „rozplatają się“ szprychy w kołach, pękają sprężyny podsiodłowe itp. Głowa poprostu pęka nieszczęsnemu szefowi produkcji, który zapomniał o rzeczy najważniejszej, którą jest próba życia!

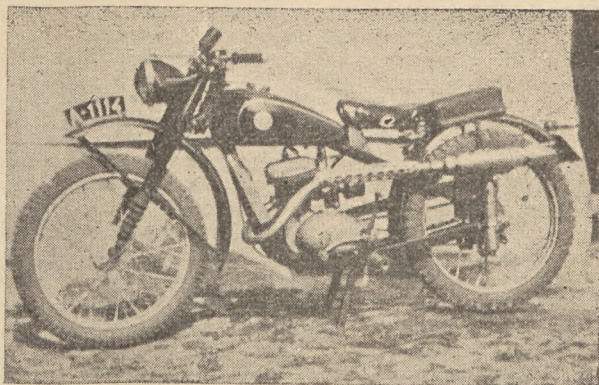
„No dobrze — powiecie — i na to jest rada: zebrać wszystkie reklamacje, wprowadzić w dalszych seriach konieczne zmiany, poprawki i wszystko będzie w porządku!“ Rada nienajgorsza, tylko... na to potrzeba sporo czasu. Zanim wyjdą na jaw wszystkie utajone wady maszyny, a niektóre ujawnić się mogą dopiero po przejechaniu wielu tysięcy kilometrów, zanim poczyni się odpowiednie zmiany, może już być zapóźno. Fama o nieudanym modelu rozejdzie się szybko, a utracony rynek zbyt trudno jest odzyskać!

Cóż więc można zrobić, jeśli „mędrcu szkiełko i oko“ nie jest zdolne przewidzieć wszystkiego, jeśli w praktyce potrafią zawodzić i grube księgi i setki stron obliczeń i precyzyjne przybory pomiarowe?

ZAWODY MOTOCYKLOWE — NAJLEPSZYM EGZAMINEM

Jest jednak możliwość wypróbowania nowych modeli w warunkach trudniejszych i cięższych, niż użytkowanie „na codzień“ przez późniejszego nabywcę. Możliwość tę dają zawody motocyklowe. Sprawdzaniem jakości motocykli użytkowych są przede wszystkim raidy, sprawdzaniem nowych materiałów, nowych ulepszeń konstrukcyjnych są wyścigi.

Pamiętamy wszyscy „Sześciodniówkę Motocyklową“ w Czechosłowacji w r. 1947. Nasz zespół był wówczas



SHL 125 ccm model RJ 2 — specjalna raidówka, która w br. uzyskiwała wiele sukcesów. Na takiej właśnie maszynie zdobył Markiewicz m'istrzostwo Polski na r. 1949 w kat. raidowej.

o krok od zdobycia pierwszego miejsca i „Srebrnej Wazy“. Niestety, na III etapie w ślicznej Jawie 250 ccm naszego Dąbrowskiego pękł widelec teleskopowy, co przekreśliło szanse zespołu. Na ok. 40 startujących Jaw podobnym defektem uległo aż 11!

Gdy w kilka dni później odwiedziłem wytwórnię Jawa w Pradze, widelec był już przekonstruowany, zmieniono materiał, wzmocniono zbyt słabe części.

W rok później na „Sześciodniówce“ w San Remo, na 24 Jawy, 23 dojechały do mety, brakująca zaś 24 Jawa — zderzyła się z samochodem. Nowe widelce zdążyły egzamin!

Na miesiąc przed „Sześciodniówką“ 1947 r. startowały Jawy w V „Raidzie Tatrzańskim“ w Zakopanem. Krótki, lecz b. ciężki raid tereowo - górski na dystansie niespełna 300 km., wykazał pewne braki Jaw — przede wszystkim zaś zbyt słabe koła. Na „Sześciodniówkę“ w Zlinie otrzymały już Jawy koła wzmocnione!

Będąc w Czechosłowacji w r. ub. i w roku bieżącym nie słyszałem żadnych więcej narzekania na słabe widelce, czy koła.

Oczywiście, udział w raidach i wyścigach, przygotowywanie specjalnych raidówek (niezależnie od startujących maszyn ściśle seryjnych) i wyścigówek, kosztuje trochę grosza. Ale ten wydatek opłaca się, pozwala uniknąć wielokrotnie większych strat przy produkcji, daje olbrzymie oszczędności. Doskonała reklama jaką dają sukcesy w zawodach motocyklowych jest cennym zyskiem dodatkowym!

W numerze 1 (1949) „Motoryzacji“ zacytowaliśmy fragment artykułu gen. Tjagunowa zamieszczonego w radzieckim piśmie „Awtomobil“, mówiący o znaczeniu zawodów pojazdów mechanicznych dla przemysłu motoryzacyjnego. Wypowiedź znanego fachowca radzieckiego ma szczególną wymowę w naszych warunkach. Nasz przemysł motoryzacyjny rozpoczął swą pracę po wojnie całkowicie od podstaw. W latach 1948 i 1949 konieczne było rzucenie na rynek pierwszych serii motocykli Sokół i SHL 125 ccm już równocześnie z „egzaminowaniem“ ich na trasach raidów i wyścigów.

Nie znaczy to, by niedoceniono wartości „próby życia“ pierwszych polskich maszyn wyprodukowanych po wojnie, jednak ze względu na brak czasu i palącą potrzebę jak najszybszego zbadania nowego produktu, rozszerzono tę praktyczną próbę w ten sposób, że przeprowadzali ją również i nabywcy pierwszych serii.

Nie trwócie się więc, gdy tu i ówdzie usłyszycie głosy, że w SHL-kach pękały ramy, że „nawalała“ instalacja zapłonowa, że to i owo... Tak, to fakt — skonstruowany przeze mnie osobiście, — że w SHL-kach pękały ramy. Widziałem szereg takich maszyn z pierwszych serii. To fakt, że „nawalała“ instalacja zapłonowa. Niejeden z pierwszych nabywców doświadczył

tego na sobie. Ale faktem też jest, że wprowadza się stałe zmiany i ulepszenia w nowych seriach, że dzisiaj już nie tylko specjalne, ale nawet seryjne Sokoły i SHL-ki uzyskują świetne wyniki w ciężkich raidach szosowych i terenowych ba! — nawet w wyścigach.

POCZĄTEK MAMY ZA SOBA

Od przeszło roku zorganizowany jest w SHL specjalny Wydział Doświadczalny, prowadzony przez jednego z naszych czołowych jeźdźców motocyklowych. Pierwsze półtora roku pracy tego Wydziału przyniosło trzy doświadczalne typy maszyn: raidówki model RJ1 oraz RJ2 i wyścigówkę — pierwszą w Polsce od wielu lat! — model WJ2. (wszystkie o pojemności 125 cm).

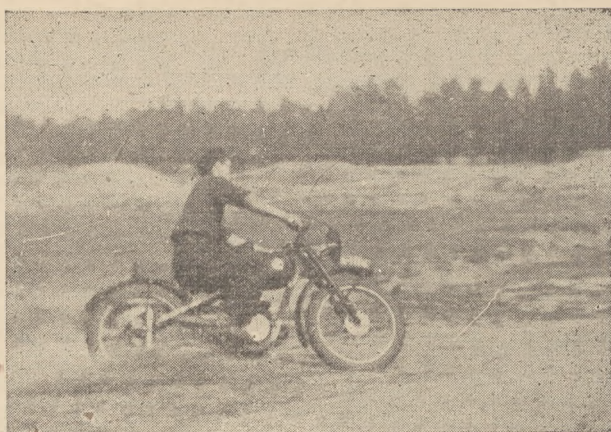
Próby tych maszyn oraz ich sukcesy w najważniejszych zawodach motocyklowych wykazały zalety wielu nowych ulepszeń konstrukcyjnych, które stopniowo będą adoptowane w motocyklach seryjnych. Dziś bowiem, po wstępnym okresie pracy wytwórni, powstawanie nowych modeli SHL-ek, czy Sokołów odbywa się kolejno, przez wszystkie etapy, o których wspomnieliśmy.

Trudno jest w tej chwili określić, kiedy znajdą się na rynku polskie 125-ki zaopatrzone w teleskopowy przedni widelec, w resorowanie tylnego koła i inne ulepszenia, ale już dziś możemy powiedzieć, że w roku 1950-yh zobaczymy nie cztery, a kilkadziesiąt specjalnych SHL-ek, które dosiadcane przez naszych czołowych motocyklistów będą zdawać dalszy egzamin swej konstrukcji i jakości wykonania.

Niezależnie od tego już obecnie wykonywane serie 125-ek różnią się w wielu szczegółach od tych, które dwa lata temu zobaczyliśmy po raz pierwszy na drogach i ulicach. Nie darmo rzucone zostało naszemu przemysłowemu hasło: „produkujemy więcej, lepiej i oszczędniej“. Polepszenie jakości produkcji krajowego przemysłu obserwujemy wszędzie. Nasze polskie motocykle nie pozostają pod tym względem w tyle.

Nieraz już opisywaliśmy zasadniczy model SHL i Sokół 125 cm. Obecnie podamy kilka szczegółów o wykonanych dotychczas specjalnych modelach motocykli SHL, które są zalążkiem przyszłych nowych typów naszych 125-tek.

W sprawozdaniach z zawodów motocyklowych w r. 1947 przeczytaliśmy po raz pierwszy wiadomość o sukcesach polskich SHL w V Międzynarodowym Raidzie Tatrzańskim w Zakopanem. Każdy orientujący się cokolwiek w sporcie motocyklowym wie dobrze czym jest Raid Tatrzański, jak wielkie wymagania stawia on i ludziom i maszynom. I oto w r. 1947 SHL-ki, zaopatrzone wprawdzie jeszcze w silniki Villiersa 100 cm,

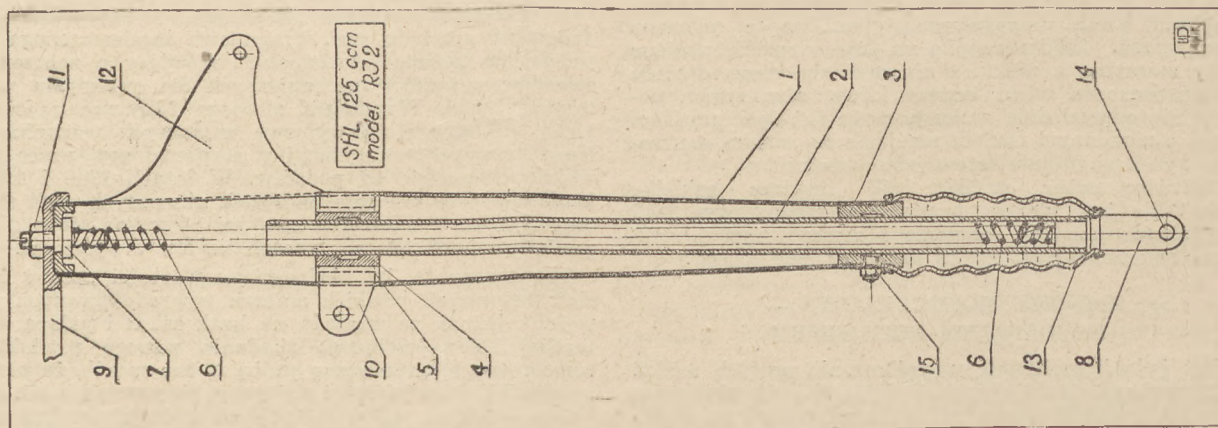


Raidowe SHL-ki doskonale spisują się nawet w ciężkim piaszczystym terenie. Na zdjęciu J. Jankowski — zawodnik i konstruktor specjalnych modeli SHL w jednej osobie — w czasie próby w terenie.

poza tym jednak wykonane całkowicie w kraju, uzyskały, mimo ciężkich warunków raidu i mocnej konkurencji, wspaniały sukces: w klasyfikacji zespołowej na I miejscu znalazł się zespół AZS Gliwice, dosiadcający SHL-ek 100 cm.

Wiosną roku 1948-go zorganizowany został w zakładach produkujących SHL Wydział Doświadczalny. Kierownik Wyd. Doświadczalnego zakładów produkujących SHL w krótkim czasie zaprezentował pierwsze dzieło swych rąk. Zespół SHL uzyskał ponowny sukces w Raidzie Tatrzańskim 1948, zwyciężając równie przekonująco, jak w r. 1947. Tym razem akademicy z Gliwic startowali na maszynach SHL 125 cm zaopatrzonych w silniki polskiej konstrukcji — wykonane całkowicie w kraju.

Debiutujące w VI Raidzie Tatrzańskim SHL-ki mod. RJ1 miały już szereg ciekawych ulepszeń i nowości konstrukcyjnych. Nawojowa rączka gazu, specjalna kierownica (obecnie produkowana już seryjnie!), specjalne błotniki, zmieniona dźwignia hamulcowa, siodełko z 1-punktowym zawieszeniem, „tamany“ kick-starter, górą poprowadzona rura wydechowa — oto ważniejsze zmiany w stosunku do modelu seryjnego. Oczywiście silnik został skorygowany i specjalnie przygotowany do tak ciężkiego raidu. Zmieniony został również widelec przedni: inna długość blach, wyższe zamocowanie kierownicy, co w efekcie dało lepsze prowadzenie maszyny i ułatwiło wykonywanie skrętów.



Przekrój teleskopowego widełca SHL mod. RJ 2: 1 — pochwa teleskopu, 2 — rura prowadzona, 3 — dolne prowadzenie, 4 — górne prowadzenie, 5 — uchwyt górnego prowadzenia, 6 — sprężyna resorująca, 7 — górne zamocowanie sprężyny, 8 — dolne zamocowanie sprężyny, 9 — łącznik górny, 10 — dolny uchwyt widełca, 11 — nakrętka, 12 — uchwyt reflektora (najaśnicy), 13 — osłona gumowa, 14 — uchwyt ośki koła, 15 — smarownicza syst. „tecalemit“.

Ciekawą inowacją było proste i dowcipne urządzenie do chwywania łańcucha przy demontażu tylnego koła, zapobiegające spadaniu łańcucha na ziemię, przez co uniknąć można było koniecznego czyszczenia łańcucha, bez potrzeby brudzenia rąk przy jego zawieszaniu.

Pierwsza próba nowych SHL-ek dała wiele ciekawego materiału. Jak już podaliśmy wyżej niektóre z ulepszeń, jak np. nowy typ kierownicy zastosowano do modeli seryjnych. Z innych, jak np. „łamany“ kickstarter, zrezygnował sam konstruktor.

Po za sukcesami w Raidzie Tatrzańskim nowe SHL uzyskały wiele innych zwycięstw, zwłaszcza na Śląsku (Raid KM Pogoń Katowice).

SHL MOD RJ 2 — ZACZĄTKIEM NOWYCH MODELI SERYJNYCH

Rok 1949 przyniósł nowy, jeszcze ciekawszy model SHL, nazwany RJ 2. Wprawdzie nie poczyniono zasadniczych zmian w silniku, po za wykonaniem specjalnych cylindrów o zwiększonej powierzchni chłodzenia (cztery górne żebra), oraz specjalnych głowic również lepiej chłodzonych, no i zwiększeniem stopnia sprężania do 1:7,3, jednak zastosowano opadowy gaźnik Amal z uniwersalną komorą pływakową SHL. Rura wydechowa podobnie jak w mod. RJ 1 poprowadzona została górą i zaopatrzona w specjalne chłodzenie. Powrócono do sztywnych kick-startersów. Oba koła otrzymały oski przetykawe, przyczem dla tylnej oski zastosowano urządzenie ustalające — znakomicie przyspieszające zakładanie koła, bez potrzeby każdorazowego ustalania jego położenia.

Najciekawszym ulepszeniem wprowadzonym w modelach RJ 2 był teleskopowy widelec przedni oraz resorowanie tylnego koła. Rozwiązanie resorowania tylnego koła zaliczyć można do klasycznych i ogólnie znanych, nie będziemy więc opisywać go szczegółowo i ograniczymy się do podania skoku, który wynosi 60 mm. Warto też zaznaczyć, że na Raid Tatrzański, odbywający się na ciężkiej górskiej trasie, obfitującej w kamieniste ścieżki, leśne dróżki pełne korzeni, urwisk itp., startujące w nim SHL-ki otrzymały dodatkowo przy resorowaniu tylnego koła amortyzatory cierne, podobnie zresztą jak np. włoskie motocykle Sertum podczas Sześciodniówki 1947 r.

Zupełną natomiast nowością jest opracowany przez Jankowskiego teleskopowy widelec przedni o skoku 100 mm. Jego wielką zaletą jest prostota konstrukcji i łatwość wykonania warsztatowego w połączeniu z dużą wytrzymałością.

Nie możemy się powstrzymać, by nie opowiedzieć w tym miejscu historii ciekawych prób tego widełca, doskonale charakteryzującej zresztą Jankowskiego i jego podejście do zagadnienia. Wprawdzie wszystkie

obliczenia wykazały, że nowy widelec będzie wystarczająco mocny, jednak Jankowski postanowił wypróbować go aż do ewentualnego złamania. W tym celu ubrał się odpowiednio i przygotował na podwórzu fabrycznym pryzmę kamieni ułożoną przed kupą piachu, kilkakrotnie wjeżdżał na tę pryzmę z wcale niezłą szybkością 40 km. godz. Widelec wytrzymał próbę. Ale to nie zadowoliło Jankowskiego. Zaatakował on z kolei na badanej SHL-ce wysoki mur fabryki i dopiero wówczas uznał swą konstrukcję za dość mocną...

Rysunek przekroju widełca obrazuje dostatecznie jasno jego działanie. Stosunkowo długa sprężyna dwustronnie działająca jest nisko obciążona, co oczywiście dodatnio wpływa na jej trwałość. Rura teleskopu prowadzona jest na stosunkowo długim odcinku i nie jest elementem trudnym do wykonania. Po za drobnymi częściami jak uchwyt koła, tuleje prowadzące, nakrętka itp., nie mówiąc oczywiście o sprężynie i rurze prowadzonej — całość wykonana jest z blachy prasowanej i spawana.

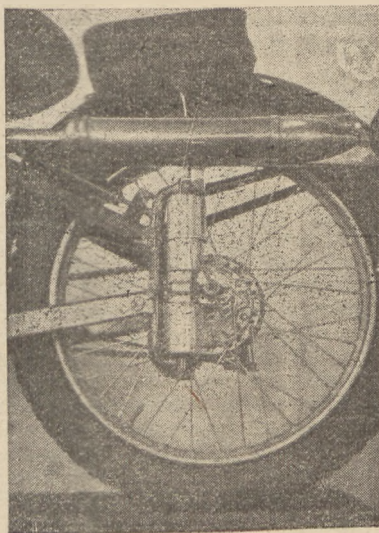
Przełożenia SHL mod. RJ 2 pozostawione zostały bez zmian, również nie zmieniono seryjnej instalacji elektrycznej i zapłonowej. Dodano natomiast amortyzator skrętu kierownicy, a przez odpowiednie przygotowanie silnika zwiększono jego moc do 5,6 KM przy 5500 obr./min., co pozwoliło na osiągnięcie szybkości maksymalnej do 80 km/godz. Waga specjalnie przygotowanej raidówki RJ 2 wynosi 82 kg netto.

Z drobnych ulepszeń warto wymienić jeszcze błyskawiczny zamek cięgła hamulcowego. O zaopatrzeniu raidówek w butle ze sprężonym powietrzem, przedstawieniu podnóżków i ich wzmocnieniu zwłaszcza na „Moto - Cross“ nie trzeba chyba wspominać, bo jest to koniecznością przy nowoczesnych maszynach raidowych. Przed „Moto - Crossem“ otrzymały SHL-ki specjalne siodełka podwyższone o 8 cm.

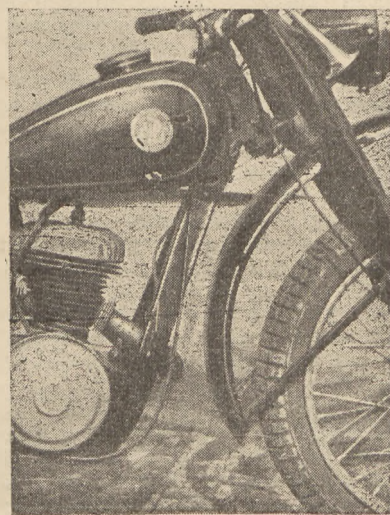
PIERWSZE WYNIKI

Po raz pierwszy wystąpiły modele RJ 2 w Raidzie Świętokrzyskim. Drugi raz widzieliśmy je na trasie raidu do Gdyni, dalej na VII Raidzie Tatrzańskim i wreszcie dwa miesiące temu na „Moto - Crossie“. Wyniki tych imprez mówią same za siebie. Wprawdzie nie wszystkim jeźdźcom fabrycznego zespołu SHL wiodło się równie dobrze, zwłaszcza częste były defekty świec, jednak rezultaty uzyskane przez Markiewicza, Bruna i Jankowskiego — którzy w tym sezonie tworzyli zespół fabryczny Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych — były godne uwagi.

Najslabiej wypadł dla SHL-ek Raid Świętokrzyski. Wykorzystano jednak szybko doświadczenia z tego raidu tak, że w parę tygodni później Raid WKS Legia na trasie Warszawa - Gdynia przyniósł ekipie SHL pełny sukces. Mimo ciężkiej konkurencji SHL-ki obsa-



Z lewej: resorowanie tylnego koła w raidowej SHL mod. RJ 2 rozwiązane jest w sposób klasyczny. Dzięki solidnej konstrukcji resorowanie tylnego koła SHL-ek nie zawiodło w żadnej z tegorocznych eliminacji motocyklowych mistrzostw Polski



Z prawej: dzięki zwiększeniu powierzchni chłodzonej cylindra i głowicy raidowych SHL mod. RJ 2, silniki tych maszyn zdały dobrze egzamin w najcięższym raidzie w Polsce — w VII Międzynarodowym Raidzie Tatrzańskim w Zakopanem

dziły trzy pierwsze miejsca, przyczym Brun, Jankowski i Markiewicz uzyskali złote medale, kończąc raid bez punktów karnych!

Raid Tatrzański wprowadził obfitował na pierwszym etapie w liczne defekty świec (ulewa, błoto, niskie ciśnienie atmosferyczne, b. ciężkie warunki jazdy!) ale.. znów na pierwszych miejscach znaleźli się Markiewicz, Jankowski i Brun, zdobywając jednocześnie jeden srebrny i dwa brązowe medale oraz Wielką Nagrodę Tatr ufundowaną przez min. Rabanowskiego. Zespół SHL zebrał najmniejszą ilość punktów karnych z pośród wszystkich zespołów, z których wiele startowało na nowych maszynach zagranicznego pochodzenia, o większym litrażu silników.

„Moto - Cross“ w Warszawie zakończył się znów sukcesem SHL dosiadaną przez Markiewicza, który, w wyniku czterech eliminacji, po zwycięstwie w Warszawie, zdobył tytuł mistrza Polski w kl. do 125 ccm.

Pisaliśmy wyżej, że w r. 1950 wypuszczona zostanie próbna seria nowego modelu SHL 125 ccm. Wszystkie maszyny tej serii otrzymają teleskopowy przedni widelec, który bez zarzutu zda egzamin w ciężkich tegorocznych próbach. Z wprowadzeniem do serii resorowania tylnego koła wstrzymano się narazie, ponieważ nie jest ono palącą koniecznością. Bez wątpienia resorowanie tylnego koła zwiększa komfort jazdy, ale... podraża też wybitnie koszt produkcji i zwiększa cenę maszyny. Mimo więc, że resorowanie to doskonale spało się w mod. RJ 2, oglądać je będziemy nadal jedynie w specjalnych raidówkach.

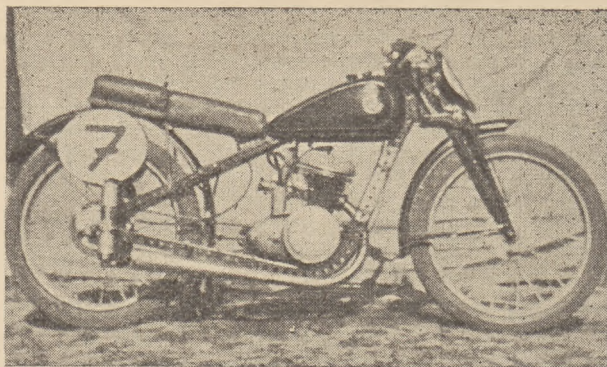
Nie potrzeba już chyba, po wszystkim co zostało tu napisane, udowadniać wielkiego znaczenia obu decyzji: pierwszej — w wyniku której powstał w wytwórni SHL Wydział Doświadczalny, ani drugiej, która przesądziła wyprodukowanie w r. przyszłym serii SHL-ek z teleskopowym widelcem oraz z szeregiem inych drobniejszych ulepszeń. Rok 1950 będzie dalszym etapem prób, w wyniku których narodzi się nowy seryjny model przyszłej 125-tki SHL.

EGZAMIN SPECJALNIE TRUDNY

O ile w raidach przechodzą ciężką próbę motocykle seryjne i zbliżone do nich specjalne, o tyle w wyścigach, gdzie startują maszyny przeważnie zdecydowanie różniące się od motocykli użytkowych, eksperymentuje się specjalne rozwiązania konstrukcyjne. Wyścig szosowy bądź uliczny — to próba szczytowych możliwości maszyny, próba prowadzona przy pełnym obciążeniu silnika i pozostałych zespołów motocykla, próba która obnaża bezlitośnie wady materiału i konstrukcji. Pisaliśmy już kiedyś o wpływie wyścigów na rozwój konstrukcji motocykla użytkowego. Podawaliśmy przykład, że pierwsze resorowania tylnego koła, zanim znalazły zastosowanie w motocyklach seryjnych — użytkowych, odbywały próbę w modelach maszyn wyścigowych.

Wyścigi mają dla przemysłu motoryzacyjnego znaczenie nie mniejsze niż raidy, to też z prawdziwą radością widzieliśmy w tym roku na starcie dwóch eliminacji mistrzostw wyścigowych Polski pierwszą polską maszyną wyścigową SHL 125 ccm mod. WJ 1. SHL-ka i tu spisała się doskonale, podobnie jak jej konstruktor i kierowca — zarówno w Krakowie, jak i w Warszawie Jankowski zwyciężył swych wszystkich rywali (a byli wśród nich niepokonani od wielu lat Henkowie na specjalnie przygotowanych DKW 125 ccm), przy czym w Warszawie zwycięstwo jego było tak bezapelacyjne, że wzbudziło ono podejrzenie u konkurentów, czy aby litraż SHL-ki jest napewno prawidłowy.

Z prawdziwą niecierpliwością oczekiwali wszyscy orzeczenia Komisji Ekspertów, która pod przewodnictwem inż. W. Rychtera bezpośrednio po wyścigu zbadała silnik SHL-ki. Wynik potwierdzony przez całą prasę sportową i codzienną jest dziś powszechnie znany. SHL mod. WJ 2, która startowała w Warszawie z nu-



Wyścigowa SHL mod WJ 2 po zwycięstwie w Warszawie. Na tej maszynie Jerzy Jankowski ustanowił nowe rekordy trasy dla kl. do 125 ccm, podczas wyścigów w Warszawie i w Krakowie.

merem startowym 7, jest 125-tką i ma jeszcze nieco zapasu na szlif!

Doskonałe wyniki najmniejszej ze startujących w Polsce maszyn wyścigowych są tym cenniejsze, że przy budowie modelu WJ 1 wykorzystano wiele elementów seryjnych SHL-ek! Rama wyścigówki SHL 125 ccm jest dziurowana dla ulżenia wagi. Widelec przedni seryjny — lekko dziurowany. Resorowanie tyłu identyczne jak w modelach RJ 2. Kierownica specjalna z dźwigienkami z lekkiego metalu, o nowym kształcie. Gaźnik Amal, rura ssąca jak w mod. RJ 2. Siodełko specjalne, typu wyścigowego. Nożna dźwignia zmiany biegów przeniesiona na prawą stronę, z odwrotnym kierunkiem zmiany przekładni („jedynka“ do góry), natomiast hamulec z cięgłami bowdenowskimi przeniesiony na lewą stronę. Przednia ośka koła normalna (seryjna), zaś tylna przetykowa, jednak bez ustalenia położenia koła (waga!). Brak kick-startera, małe specjalne błotniki, instalacja zapłonowa seryjna podobnie jak zbiornik paliwa.

Cylinder i głowica specjalne, bogato uźebrowane, przyczym na wyścigu w Warszawie zastosowano głowicę dwuświecową. Tłok i mechanizm korbowy — seryjne. Kanały silnika zostały skorygowane, oraz oczywiście wypolerowane. Silnik modelu WJ 2 daje w ostatnim swym wykonaniu 7,2 KM przy 6200 obr./min i umożliwia rozwinięcie szybkości 93 — 99 km/godz.

Wygląd zewnętrzny wyścigowej SHL bardzo ładny, podobnie jak i raidówek. Byłem wielokrotnie świadkiem zapytań widzów, przypadkowych przechodniów i innych, czy maszyny te są do sprzedania i gdzie można by takie kupić? Właściwie można by już dzisiaj dać na to pytanie odpowiedź.

BĘDĄ NOWE MODELE POLSKICH MOTOCYKLI

Będzie je można kupić, może prędzej nawet, niż się spodziewamy. Będą do sprzedaży w sklepach „Motocyklisty“ polskie 125-tki będące ostatnim krzykiem techniki, będą może i polskie wyścigówki oczekiwane z niecierpliwością przez licznych sportowców — motocyklistów. Oczywiście nie nastąpi to dziś, czy jutro. Wypadnie poczekać jeszcze kilkanaście miesięcy, nim nowe modele polskich maszyn przejdą wszystkie etapy żmudnej drogi, która musi poprzedzać masową produkcję każdego nowego motocykla.

Bądźmy więc cierpliwi. Wiemy, że każda seria SHL-ek, czy Sokołów lepsza jest od poprzedzającej ją. Wiemy, że każda z dalszych będzie jeszcze lepsza. Motocykl jest dziełem mózgów i rąk wielu inżynierów, robotników i nawet sportowców — zawodników. Ambicją tych wszystkich, którym powierzono wytwarzanie polskich motocykli jest by było ich jaknajwięcej i aby były one jaknajlepsze! Zadanie jest trudne, o wiele trudniejsze niż wydaje się laikom, jednak wierzymy, że zostanie ono wykonane!

Władysław Pietrzak

ADOLF BUJOK

NIEPOŻĄDANE HAŁASY W SAMOCHODZIE

Dzisiejsze nowoczesne samochody są tak budowane, by jak najmniej wydawały nieprzyjemnego hałasu, pod warunkiem jednak, że jest przeprowadzona regularna konserwacja. Każdy kierowca wie dobrze, że wszelki hałas, grzechot, stukanie, skrzypienie i piski są wielce nieprzyjemne i czynią jazdę denerwującą. Samochód nie może być stale w idealnym stanie, gdyż ulega normalnemu zużyciu i jeśli do tego jeszcze kierowca niedbale konserwuje pojazd, to z biegiem czasu samochód staje się więcej hałaśliwy. Zwykle kierowcy dbają tylko o silnik zapominając o reszcie pojazdu, skąd przeważnie pochodzą te denerwujące hałasy.

Źródła wszelkich hałasów są proste. Dla przykładu możemy chociażby rozpatrzyć samo nadwozie przeciętnego samochodu osobowego, które zawiera co najmniej 19 ruchomych większych części, jak: czworo drzwi, osiem ruchomych okien, wieko bagażnika, maskę silnika, nastawne przednie siedzenie itd. Każda z tych części zawiera znowu dużą ilość mniejszych składowych części, tak, że w sumie otrzymujemy setki drobnych części składowych. O wszystkie te części należy dbać, gdyż one często wywołują hałaśliwą pracę, szczególnie gdy są zabrudzone i zardzewiały.

Wszelkie możliwe hałasy, które powstają podczas jazdy, można podzielić na dwie grupy: hałasy przerywane i hałasy ciągłe.

HAŁASY PRZERYWANE

Resory. Najczęściej objawiającym się hałasem przerywanym jest hałaśliwa praca resorów. Źródłem hałasu pochodzącym z resorów mogą być: suche, zabrudzone i zardzewiałe pióra resorów; niedokręcone należycie nakrętki opasek resorowych; wyrobienie się sworzni resoru w tulejkach; zbyt wielki luz boczny ucha resoru w strzemieniu resorowym.

Suche, zabrudzone i zardzewiałe powierzchnie piór resorów należy oczyścić i nasmarować. W tym celu, przy pomocy podnośnika, podstawionego pod ramę (a nie pod oś), należy podnieść samochód. Rama zostanie uniesiona, resory, oś i koła zwisną pod nią, zaś pióra nieobciążone — a już nieco rozchylone — można przy pomocy śrubokrętu lub specjalnego przyrządu jeszcze więcej rozchylić, dla łatwiejszego wyczyszczenia i nasmarowania.

Smarowanie piór skutecznia się przez wtłaczanie rzadkiego oleju grafitowego, który nie tylko usuwa skrzypienie resorów, ale również zmniejsza tarcie oraz zabezpiecza powierzchnie piór przed rdzewieniem.

Luźne osadzenie ucha w strzemieniu powoduje grzechotanie, zaś usunąć je można przez dokręcenie nakrętki sworzni strzemienia. Nie

należy zbyt silnie dokręcać nakrętki, gdyż utrudni to swobodną pracę resoru i spowodować może pęknięcie górnych piór.

Wyrobione sworznie i tuleje resorowe należy zastąpić nowymi. Jeśli sworznie resorowe są wyposażone w smarowniczki, to należy je napełniać co 400 — 800 km.

Podłużny drążek kierowniczy. Jeśli przeguby kulowe podłużnego drążka kierowniczego są zupełnie suche, to wydają one również przerywany zgrzyt, szczególnie na wyboistej drodze, kiedy przednia oś podnosi się lub opada. Nasmarowanie złącza kulowego jest środkiem zaradczym.

Maska silnika. Stan taśm, zawiasów i zaczepów jest wskazówką, czy stąd hałas nie pochodzi. Jeśli taśma jest twarda i nosi ślady wyszlifowania, a zawiasy i zaczepy są suche, to na pewno maska wydaje hałas. Posmarowanie taśm, zawiasów i zamków cienką warstwą oleju grafitowego usunie hałas.

Drewniana podłoga. Gdy podłoga drewniana skrzypi, należy ją natrzeć rzadkim olejem.

Stukanie silnika. Nowoczesny silnik spalinyowy, będący w dobrym stanie, działa stosunkowo cicho. Wszelkie wzmożone szmery lub stuki są objawem zużycia współdziałających części silnika.

Szmery lub stuki mogą wywoływać następujące części: koła zebate, mechanizm rozrządczy i zawory; tłoki i gładź cylindrów; łożyska korbowodów; łożyska wału korbowego.

Luz zaworowy, czyli odległość między końcem trzonka zaworu a popychaczem, względnie przy silnikach górnozaworowych — wahadłem zaworowym, powinien być wielkości podawanej przez wytwórnię. O ile luz ten jest zbyt duży, to zawór będzie pracował hałaśliwie. Dla usunięcia tego hałasu należy zmniejszyć luz, pamiętając, że regulację zaworów należy sprawdzać i przeprowadzać według przepisu. Dla bardziej rozgrzewającego się zaworu wydechowego luz zaworowy musi być zazwyczaj większy, niż dla zaworu ssącego. Również przy górnym rozrządzie stosuje się większe luzy niż przy dolnym.

Prócz tych stuków metalicznych, często silnik stuka z winy zapłonu tzn. stukanie spowodowane jest zbyt wczesnym zapłonem.

Do wykrywania stuków lub innych metalicznych grzechotów najlepiej użyć zwykłego prętu metalowego lub lepiej prętu z przylutowanym lekkiem blaszanym. Przykładając koniec pręta do różnych części silnika w czasie jego pracy, a drugi koniec (lub lejek) do ucha, uzyskamy wzmocnienie szmerów i grzechotów, a zaś przez przesuwanie pręta szybko można odnaleźć źródło tych szmerów.

Dla odróżnienia stukania spowodowanego

wczesnym zapłonem od stukania wywołanego zużyciem łożysk wystarczy zapłon opóźnić, a wtedy stukanie „zapłonowe” natychmiast ustanie.

Luz w łożysku głowy korbowodu objawia się w g'uchym, metalicznym stukaniu. Stukanie to wyraźniej występuje na niskich obrotach i nie znika przy wyłączonym zapłonie (wyłączenie przez umyślne zwarcie świecy) badanego cylindra.

Tłumik i rura wydechowa. Pod wpływem wstrząsów nakrętki śrub łączących luzują się i mogą odkręcić się całkowicie, a wtedy luźna rura wydechowa lub tłumik uderzając o metal hałasuje. Przez nieszczelności tłumika lub rury wydechowej uchodzą spaliny, które nagle rozprężając się są powodem silnego hałasu. Dokręcenie połączeń, wymiana uszczelek między - azbestowych w połączeniach, oraz zalatanie przepalonych miejsc usunie wszelki wzmożony hałas. Częsty przegląd, połączony z odpowiednią konserwacją i naprawami, nie tylko usunie hałas, ale również zabezpieczy rurę wydechową lub tłumik przed urwaniem się.

Przesuwany dach. Trące i skrzypiące powierzchnie dachu winny być naolejone.

B'otniki. Luźne lub oderwane b'otniki wydają nieprzyjemny trzask i zgrzyt. Oczyszczenie z brudu, nasmarowanie, dokręcenie śrub i naprawa pęknięć usunie hałas.

Zawiasy, klamki. Wszelkie zabrudzone i suche klamki i zawiasy, powodują zgrzyty i dlatego należy je oczyścić z brudu i nasmarować rzadkim olejem. Zamków w drzwiach lepiej nie smarować. Kiedy zamek jest zabrudzony, należy do środka wstrzyknąć benzyny, a potem powietrzem przedmuchać. Zawiasy do których jest trudny dostęp, można nasmarować, używając do tego drutu, po którym olej może ściekać do zawiasów.

Podkładki gumowe. Nadwozie jest przymocowane do ramy, a dla absorbowania wstrząsów używa się podkładek gumowych. Jeśli podkładki są przyśrubowane zbyt mocno, to guma traci swoją elastyczność i nie spełnia roli amortyzatora, a jeśli znów zbyt luźno, to nadwozie doznaje zbyt dużych, hałaśliwych drgań, które również powodują dodatkowe naprężenia w konstrukcji.

Na szczególną uwagę zasługuje zawieszenie silnika w podwoziu. To zawieszenie silnika jest elastyczne, a ma na celu amortyzowanie wstrząsów pochodzących od nierówności drogi oraz impulsów wybuchów w czasie suwu pracy. Jako amortyzatora używa się najczęściej klocków gumowych, ściągniętych pionowymi śrubami. Przez nieumiejętne dociągnięcie śrub, oraz przez oblewanie klocków gumowych olejem lub benzyną, traci się elastyczność połączeń i otrzymuje się hałaśliwe stukanie.

HAŁASY CIĄGŁE

Hałasy ciągle objawiają się, gdyż silnik jest w ruchu, a przybierają na sile, gdy obroty silnika wzrastają.

Prądnica. Wadliwie przylegające szczotki prądnicy do powierzchni kolektora są częstym powodem ciągłego hałasu. Szczotki należy dokładnie obejrzeć i — o ile są nierówne lub mają twardą szklistą warstwę, to należy je spiliować i wyrównać. Jeśli szczotki są nadmiernie zużyte, należy je zastąpić nowymi, a jeśli kolektor jest zbyt zużyty, to należy go wyjąć, przetoczyć na tokarce i wypolerować. Przez naprawę tych niedomagań, usunie się przede wszystkim iskrzenie, jak również hałaśliwą pracę prądnicy.

Suche łożyska prądnicy również są powodem hałasu i należy je smarować jedną lub dwoma kroplami oleju co każdych 1500 km. Łożyska prądnicy nie wolno smarować zbyt obficie.

Pompa wodna i wentylator. Suche łożyska wałka pompy i koła pasowego wentylatora są również powodem hałasu wzrastającego wraz ze wzrostem obrotów silnika. Łożyska te należy smarować przynajmniej raz na miesiąc.

Pas wentylatora powinien być odpowiednio naciągnięty. Pasek zbyt mocno naciągnięty powoduje szybkie zużycie łożysk, co w rezultacie daje nieszczelność pompy i stukanie w łożysku. Pas trzeba sprawdzać raz na miesiąc.

Gaźnik i rury. Nieszczelność gaźnika, rur ssących i wydechowych jest powodem silnego świstu. Dokładne uszczelnienie wszystkich połączeń usunie to świstanie.

Tylny most. Hałaśliwa praca tylnego mostu spowodowana być może przez: zbyt gęsty olej; niewłaściwe zazeźbienie stożkowego koła zębaty z kołem talerzowym lub satelistów; wyrobienie zębów kół zębatych; wyszczerbione lub wyłamane zęby kół.

Zbyt gęsty olej w tylnym moście powoduje hałas podobny do ciągłego sapania, lecz to objawia się tylko w początkach jazdy, po długim nie używaniu samochodu.

Chcąc zbadać zazeźbienie stożkowych kół zębatych, należy zęby jednego z kół pokryć cienką warstewką bieli ołowianej, a po kilku obrotach zbadać ślady na zębach wszystkich kół. Ślad bieli ołowianej na zębach pokrywa się z polem współpracy. Pole na rys. 1a i b.

Niewłaściwe zazeźbienie pracującej i niepracującej powierzchni zęba jest wtedy, gdy pole współpracy jest przesunięte ku: tyłowi zęba (rys. 2); przodowi zęba (rys. 3); podstawie zęba (rys. 4); wierzchołkowi zęba (rys. 5).

Niewłaściwe zazeźbienie stożkowego koła napędowego z kołem talerzowym występuje zarówno przy zazeźbieniu zbyt głębokim, jak i przy zbyt płytkim. Regulację stożkowych kół zębatych przedstawia rys. 6 a, b, c, gdzie poszczególne schematy przedstawiają zazeźbienie:

a) prawidłowe; b) zbyt głębokie; c) zbyt płytkie.

Wyrobite zęby można poznać po: dużych, jasno błyszczących polach współpracy, zadzi-
orach na brzegach; braku śladów mechanicznej obróbki.

Jeśli jedno z kół zębatych lub jego część wy-
rabia się szybciej niż inne, to wada ta powstaje
wskutek nieodpowiedniej obróbki cieplnej da-
nego koła.

Często hałas pochodzi nie z wyrobienia się
kół zębatych, a z nadmiernego wyrobienia się
tulejek satelitów. Wyrobione tulejki należy wy-
mienić na nowe.

Koło zębate z wyszczerbionym lub wyłama-
nym zębem należy natychmiast wymienić, gdyż
wyłamanie jednego zęba pociąga za sobą wyła-
manie innych.

Środkiem zaradczym na hałaśliwą pracę wy-
robionych kół zębatych jest jedynie wymiana
obu kół zębatych, współpracujących ze sobą.

Skrzynka przekładniowa.

Przy skrzynce przekładniowej można mieć do
czynienia z hałaśliwym przełączaniem biegów
lub z hałaśliwą pracą i drganiami przy pracy
na przekładniach pośredniczących.

Powodem hałaśliwego przełączenia przekład-
ni może być wadliwa regulacja hamulca sprzę-
gła, lub sklejanie się tarcz sprzęgła. Hamulec
sprzęgła spotyka się w starszych typach lub
w dużych samochodach ciężarowych. W tym
przypadku silne zgrzyty spowodowane są przez
ocieranie się o siebie kół zębatych, gdy kierow-
ca usiłuje przełączyć bieg, a wałek napędzają-
cy skrzynki przekładniowej obraca się w dal-
szym ciągu. Dokładne wyregulowanie hamulca
sprzęgła usunie to niedomaganie.

Przy sklejanu się tarcz sprzęgła, tarcze na-
pędzające pociągają za sobą tarcze napędzaną,
nawet przy naciśnięciu pedału sprzęgła. To
niedomaganie sprzęgła suchego można usunąć
przepłukując sprzęgło benzyną. O ile to nie
jest sprzęgło suche, należy go wypełnić świe-
żym olejem o przepisanej gęstości.

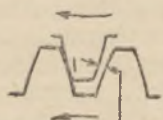
Niedoświadczony kierowca, który z reguły
zmienia przekładnię w hałaśliwy sposób, przez
niewłaściwie posługiwanie się skrzynką prze-
kładniową, powoduje wyszczerbienie i ścieranie
się kół zębatych. Skrzynka przekładniowa pra-
cuje coraz więcej hałaśliwie i, aby ten błąd
usunąć, należy skrzynkę rozebrać, wyjąć koła
zębate, a zadziory na zębach zeszlifować. Za-
dziory i nierówności można wyczuć dotykiem,
przesuwając palcami po powierzchniach zębów.

Niektóre skrzynki przekładniowe, nawet no-
we, pracują hałaśliwie na przekładniach po-
średnich z powodu wad konstrukcyjnych. Wa-
da może leżeć w długich wałkach, które ugi-
niają się pod obciążeniem, albo też wada leży
w niewłaściwych kształtach zębów kół. W tym
przypadku kierowca nie jest w stanie usunąć
tego błędu.

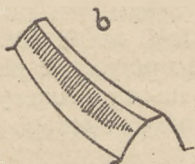
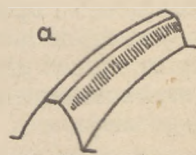
Brak smaru lub niewłaściwy smar jest rów-
nież przyczyną hałaśliwej pracy skrzynki prze-
kładniowej. Olej zbyt rzadki zostaje wyciśnię-
ty z pomiędzy zębów, zaś olej zbyt gęsty nie
dostaje się pomiędzy zęby, gdyż koła zębate



Tył zęba stanowi
jego grubizny koniec,
przód zaś cieńszy



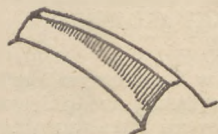
Luz międzyzębny
0,2 - 0,3 mm



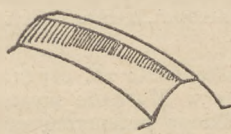
Rys. 1.

Prawidłowe pole
współpracy na zębie
koła napędzającego.

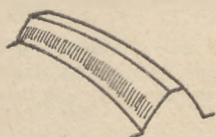
Prawidłowe pole
współpracy na zębie
koła napędzanego.



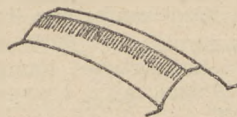
Rys. 2. Pole współpracy
przesunięte ku
tyłowi zęba.



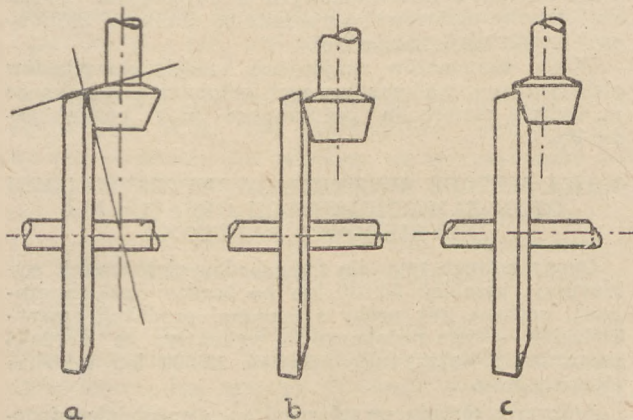
Rys. 3. Pole współpracy
przesunięte ku
przodowi zęba.



Rys. 4. Pole współpracy
przesunięte ku
podstawie zęba.



Rys. 5. Pole współpracy
przesunięte ku
wierzchołkowi zęba.



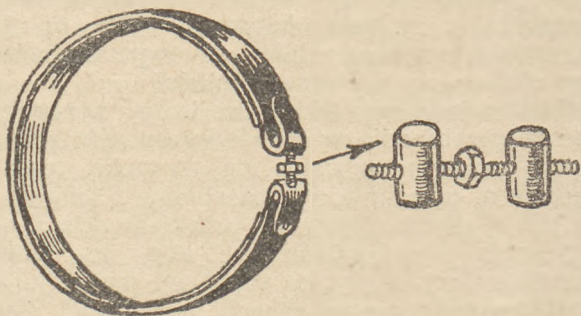
Rys. 6. Regulacja przekładni stożkowej osi pędnej.

obracać się tworzą bruzdy w oleju. W obu przypadkach powierzchnie zębów pracują bez smaru, a zatem następuje bezpośrednie tarcie się metalicznych powierzchni. Zapobiec temu można przez użycie właściwego gatunku oleju i wypełnienie nim skrzynki przekładniowej do przepisanej poziomu.

Jeśli skrzynka początkowo pracowała cicho i cały czas była właściwie smarowana, a z biegiem czasu zaczyna pracować hałaśliwie, to należy ją rozebrać i dokładnie przejrzeć. Przy przeglądzie sprawdzić zęby kół zębatach, luzu łożysk i widełki wózków. Wyrobione łożyska są powodem promieniowego przesunięcia się kół zębatach, co w skutku daje niewłaściwe ich załączanie się. W nowoczesnych samochodach wałki przeważnie są łożyskowane w łożyskach kulowych lub wałkowych i, w przypadku nadmiernego luzu w łożyskach, łatwo hałas usunąć przez wymianę łożyska lub jego regulację.

Hamulce. Zgrzytanie i piszczenie zdarza się dosyć często przy hamowaniu. Gdy hamulce działają hałaśliwie, to powód może leżeć w następujących niedomaganiach: niedostatecznie sztywna budowa bębna hamulcowego; rdza wewnątrz bębnow hamulcowych; zbyt luźno osadzone szczęki; woda i brud wewnątrz bębnow; nadmierne zużycie okładzin, wskutek czego nity lub powierzchnie szczęk stykają się z powierzchnią cierną bębna; wyrobione sworznie i otwory w rozwidlonych końcówkach cięgieł prowadzących od wałków poprzecznych układu hamulcowego do hamulców kół.

Niedostatecznie sztywną konstrukcję bębna



Rys. 7. Taśma dla tłumienia drgań bębna hamulcowego.

hamulcowego można wzmocnić stalową taśmą, którą nakłada się na zewnętrzny obwód bębna i mocno ściga (rys. 7).

Rdza wewnątrz bębnow powstaje zwykle w samochodzie przez dłuższy czas nie używanym. Rdza lub brud powodują tylko chwilowy hałas, który jednak powinien ustać po kilkukrotnym użyciu hamulców. Jeśli nie ustaje, to wystarczy doprowadzić do bębnow trochę proszku grafitowego lub kilka kropli oleju grafitowego.

Nadmiernie zużyte okładziny należy wymienić na nowe. Na zmniejszenie hałaśliwości pra-

cy hamulców wpływa również skośne ścięcie końców okładzin.

Hałas pochodzący z wyrobionych sworzni i otworów w rozwidlonych końcówkach cięgieł można doraźnie usunąć przez zastosowanie sprężynki napinającej. Jeden koniec sprężyny należy przymocować na końcu cięg-a, zaś drugi w takim punkcie podwozia, aby sprężyna zawsze znosiła powstałe luzu. Chcąc jednak naprawdę przeprowadzić solidnie, trzeba rozwinąć otwory w rozwidleniach cięgieł, a sworznie wymienić. Połączenia cięgieł powinny być naoliwione.

Szybkościomierz. Szybkościomierz jest napędzany giętkim wałkiem, który składa się z wewnętrznego wałka napędzającego i opancerzenia. Jeśli wałek obraca się w suchym opancerzeniu, to powoduje pisk. Aby to usunąć giętki wałek należy odłączyć od szybkościomierza i wlać w niego ciepłego rzadkiego oleju.

Adolf Bujok

Wiadomości z ZSRR

WYSTAWA RADZIECKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO I TRAKTOROWEGO W MOSKWIE

W listopadzie r.b. otwarto — w Centralnym Parku Kultury w Moskwie wystawę poświęconą osiągnięciom radzieckiego przemysłu samochodowego i traktorowego.

Zgromadzone ekspozyty ilustrują rozwój przemysłu samochodowego począwszy od 1924 roku, kiedy to w Moskwie i w Jarosławiu rozpoczęto produkcję samochodów ciężarowych.

Zakłady Samochodowe im. Stalina „ZIS” znacznie przekroczyły przedwojenny poziom produkcji samochodów. Obecnie produkują one zarówno samochody ciężarowe jak i komfortowe limuzyny.

Konstruktorzy „ZIS” opracowali nowy model szybkiej i komfortowej limuzyny, o pięknych kształtach aerodynamicznych i wygodnych urządzeniach dla kierowcy.

Przeszło trzykrotnie wzrosła, w porównaniu z latami przedwojennymi, produkcja Zakładów Samochodowych w Gorkim, — jednej z największych fabryk samochodowych w Europie, która słynie z produkcji samochodów ciężarowych i osobowych o dużej wytrzymałości na ciężkie drogi.

Wystawa zapoznaje zwiedzającego również z sukcesami Zakładów Samochodowych w Jarosławiu. Potężne 7-tonowe ciężarówki poruszane są silnikami najnowszej konstrukcji radzieckiej.

Wśród ekspozycji znajdujemy modele samochodów elektrycznych, wielomiejscowych autobusów, pierwszego na świecie samochodu poruszanego przy pomocy pary itp.

NOWA METODA ZWIEKSZENIA WYTRZYMAŁOŚCI OPON SAMOCHODOWYCH OPRACOWALI INŻYNIEROWIE RADZIECCY

Opony nowego typu dla samochodów ciężarowych wytrzymują przebieg 30.000 km po bardzo ciężkich drogach, podczas gdy próby z oponami produkcji amerykańskiej — typu podobnego — wykazały, że produkt zagraniczny wytrzymuje zaledwie 18.000 km takich ciężkich dróg.

Jednym z zespołu wynalazców opon specjalnie odpornych na złe drogi jest główny konstruktor Moskiewskich Zakładów Samochodowych — Eugenja Kapustina.

ZBIGNIEW PEKEL

CZY SILNIKI TEŻ MARZNĄ?

W artykule tym zajmiemy się sprawą regulacji temperatury silnika.

Zagadnienie regulacji temperatury silnika spalinowego jest zagadnieniem niezmiernie ważnym, w większości wypadków u nas niedocenianym i mało popularnym. Dziwimy się często, że nowe samocnody wymagają naprawy głównej już po 18.000 km czy 20.000 km. Szukamy przyczyn takiego stanu rzeczy, a nie zdajemy sobie sprawy, jak poważny wpływ na przedwczesne zużycie wozu ma niewłaściwa regulacja ciepłoty silnika. Zapoznajmy się więc dokładniej z tym, tak ważnym zagadnieniem, aby na przyszłość zapobiec przykrym skutkom jazdy z z.mnym silnikiem.

Zima będzie dla nas egzaminem, czy podane tu wskazówki zostały zrozumiane i wprowadzone w życie. Nasze materiały pędne są, jak wiadomo, płynami złożonymi, a nie jednorodnymi — nawet czysta benzyna składa się z najróżniejszych cząsteczek węglowodorów. Są cząsteczki, których temperatura wrzenia leży poniżej $+40^{\circ}\text{C}$, a równocześnie cały szereg innych, których temperatura wrzenia dochodzi do $+200^{\circ}\text{C}$.

O ile temperatura silnika spada poniżej $+200^{\circ}\text{C}$ to cząsteczki o wysokiej temperaturze wrzenia nie parują, względnie wykazują skłonności do gęstnienia. Dostają się one wraz z powietrzem, w postaci mglistej mieszanki z mniejszymi lub większymi kropelkami, do cylindrów naszych silników. Nie powinno nas to dziwić, gdyż nawet w czasie letnich upałów panuje w rurze ssącej tak niska temperatura, że może się na niej ukazać szron. Powodem tej niskiej temperatury jest fakt, że kropelki paliwa w drodze z dyszy do cylindra, parując pochłaniają dużą ilość ciepła z powietrza.

Zimno utrudnia dalsze parowanie, na które jednak nieco korzystnie wpływa podciśnienie panujące w rurze ssącej. Ale jasnym jest chyba, że w zimie parują cząsteczki paliwa trudniej niż w lecie, na skutek czego dostaje się do cylindrów gorzej spreparowana mieszanka paliwa i powietrza. Do cylindrów dostaje się przeto więcej wilgoci.

Cząsteczki paliwa wpadające do cylindrów z szybkością około 700 km/godzinę, rozbijają się na ich ścianach. Im większe są te cząsteczki — a są one jak powiedzieliśmy w zimie większe niż w lecie, na skutek słabszego parowania — tym większą posiadają one siłę bezwładności i z tym większą mocą uderzają one w ściany cylindrów.

Szkody spowodowane przez nie, są tym znaczniejsze, im niższa jest temperatura ścian cylindrów i ich wnętrza. Robione doświadczenia wykazały, iż $+125^{\circ}\text{C}$ — to krytyczna temperatura ścian cylindra. O ile temperatura ich jest

niższa, to w ściany cylindrów uderza tak wielka ilość kropelek paliwa, że zagrażają one poważnie powłoce oleju cylindrów. Im wyższa jest temperatura, tym większa ilość kropelek paliwa paruje. Dobra benzyna paruje w 60% przed osiągnięciem temperatury silnika $+125^{\circ}\text{C}$, a dobry benzol nawet w 100%.

Bez regulacji ciepła w silnikach chłodzonych wodą, jest rzeczą niemożliwą utrzymanie temperatury nawet w okolicy $+100^{\circ}\text{C}$.

O ile chodzi o silniki chłodzone powietrzem, a szczególnie o silniki motocyklowe, to z łatwością osiągnąć można temperaturę do $+180^{\circ}\text{C}$, a nawet wyższą. Równocześnie należy stwierdzić, iż cylindry chłodzone powietrzem osiągają tę temperaturę dużo szybciej, niż chłodzone wodą. To też oznaki zużycia silników chłodzonych powietrzem nie są w zimie tak wyraźne, jak silników chłodzonych wodą, pomimo, iż i te silniki cierpią bardziej niż w lecie, na skutek długiego okresu czasu, potrzebnego do osiągnięcia wysokiej temperatury.

Paliwo osadzające się na ściankach cylindra nie tylko zmywa olej, ale dostaje się wraz z nim do miski olejowej i tam go rozcieńcza.

Należy w tym miejscu dodać, że w lecie temperatura oleju w misce olejowej wzrasta do tego stopnia, iż większość paliwa, które dostało się do miski, natychmiast wyparowuje, co przeciwdziała z kolei rozcieńczaniu oleju. To samooczyszczanie się oleju prawie odpada w zimie, ponieważ olej nie osiąga przeważnie temperatury powyżej $+50^{\circ}\text{C}$.

Oto powody dla których należy w zimie utrzymywać tak wysoką temperaturę silników chłodzonych wodą, jak tylko to jest możliwe.

Ale ponieważ woda wrze przy $+100^{\circ}\text{C}$, a już poniżej $+100^{\circ}\text{C}$ silnie paruje, można doprowadzić jej temperaturę tylko do około $+85^{\circ}\text{C}$ do $+90^{\circ}\text{C}$, zwłaszcza zaś w górach, na dużych wysokościach, gdzie woda wrze, na skutek zmniejszonego ciśnienia, już przy niższej temperaturze.

Stwierdzono, iż przeciętnie temperatura wyjściowa wody silnika około $+85^{\circ}\text{C}$ — mierzona przy górnym wylocie silnika — odpowiada temperaturze cylindra około $+125^{\circ}\text{C}$. Dlatego też należy regulować ciepłotę wody w silniku (szczególnie w samochodach, których fabryka nie zaopatrzyła w samoczynnie działający termostat) żaluzją na chłodnicy, względnie pokrowcem, posługując się dla kontroli termometrem samochodowym.

Ale co się dzieje gdy zawiedzie termostat? A może się to zdarzyć na skutek kamienia kotłowego w zaniedbanych silnikach.

Kierowca nie spodziewa się niczego, aż do czasu, gdy już jest za późno. Dlatego też jest rzeczą niesłychanie ważną, szczególnie przy sil-

nikach zaopatrzonych w termostaty, dodawanie do wody, od początku eksploatacji wozu, środka „rozmiękczającego” wodę, względnie specjalnego oleju przeciw osadzaniu się kamienia kotłowego. Olej taki pokrywa całą powierzchnię wewnętrzną systemu chłodzącego cieniutką powłoką i uniemożliwia całkowicie osadzanie się kamienia.

W taki środek powinno się zaopatrzyć każdy nowy samochód. Są nawet wytwórnie, które wypuszczają swe wozy ze środkiem przeciw osadzaniu się kamienia w systemie chłodzenia.

Gdy zaniedbało się dodania do wody takiego środka na samym początku eksploatacji, można być pewnym, iż po dłuższym okresie używania wozu, na ściankach koszulki wodnej osadziła się grubsza warstwa kamienia kotłowego, którą bezwzględnie należy usunąć, przed dodaniem do wody wyżej wymienionych środków zapobiegawczych.

Osadzenie się warstwy kamienia kotłowego może spowodować zarówno zbyt niską, jak i zbyt wysoką temperaturę silnika. Pierwsze zjawisko występuje wówczas, gdy proces osadzania się kamienia nie jest zaawansowany i powoduje jedynie zacinanie się i stałe otwarcie termostatu. Drugie natomiast zjawisko — występuje, gdy na skutek kamienia kotłowego wstrzymany zostanie obieg wody. Wywołane tym przegrzanie silnika jest równie szkodliwe, jak jego niedogrzanie.

Należy jeszcze wspomnieć, iż środki przeciw zamarzaniu na podłożu glikolu względnie gliceryny, chronią równocześnie system chłodzenia i przed osadem, tak, iż dodawanie innych środków specjalnie w tym celu, jest zbędne.

Kierowca, posiadający termometr samochodowy jest zawsze o tyle w dobrym położeniu, iż zostaje na czas ostrzeżony, o ile chłodzenie zawodzi.

Inną przyczyną nadmiernego zużycia silnika w zimie jest zbyt długie używanie zasysacza. Do cylindra dostaje się zbyt bogata mieszanka, która nie może zostać całkowicie zużyta. Powoduje ona bardzo silne splukiwanie ścianek cylindra i równocześnie rozcieńczenie oleju w misce olejowej. To też gdy silnik ruszy, należy wsunąć zasysacz i próbować podnieść obroty silnika przyspiesznikiem.

Wielu jest jeszcze kierowców, którzy obawiają się oleju zimowego, uważając go za zbyt rzadki. Kierowcy ci jeżdżą na oleju przejściowym, a nawet letnim. Jest to z gruntu niewłaściwe.

Ogólnie panuje teraz przeświadczenie, że nawet w lecie rzadkie oleje mają przewagę nad gęstymi. Dostają się one szybciej do miejsc wymagających smarowania, krążą wiele prędzej w silniku, jak oleje gęstsze i chłodzą się same w ten sposób lepiej. Gęsty olej jest w zimie bardzo stężyły i potrzeba stosunkowo długiego czasu, nim dostanie się on do prawie suchych łożysk i ścian cylindrów. A w pewnych warunkach olej letni tężeje w zimnym silniku na galarete i nie daje się wogóle „ruszyć” z miejsca.

W lepszym położeniu pod tym względem są posiadacze dwusuwowych silników, w których olej dodaje się do paliwa. Posiadacze silników czterosuwowych muszą pogodzić się faktem, iż w zimie, pomimo wszelkich ostrożności, silniki ich będą zużywały się bardziej, właśnie z powodu konieczności dłuższego doprowadzania ich do wyższej temperatury.

Częściowo jeszcze można zaradzić złu przez dodanie do oleju grafitu koloidalnego, względnie stosowanie górnego smarowania.

Nie należy w tym przypadku postępować jednak jak chory, który wypija od razu całą flaszkę lekarstwa, aby natychmiast wyzdrowieć, bo za dużo grafitu czy górnego smarowania może być bardzo szkodliwe. **Zbigniew Pekel**

Sport w ZSRR

MOTOKLUBY W KOŁCHOZACH

MOSKWA. W piśmie „Czarnomorska Komuna” ukazało się wyzwanie kołchozu im. Budiennego z okręgu odeskiego do zakładania klubów motocyklowych w pozostałych kołchozach okręgu. Wyzwanie poparte zostało przez K. P.(b) U. (Komunistyczną Partię Bolszewików Ukrainy), która — podkreśliwszy znaczenie sportu motocyklowego — wezwała ze swej strony miejskie i powiatowe komitety partii do popierania nowostających klubów motocyklowych na wsiach i w kołchozach. W krótkim czasie zorganizowane zostały liczne wiejskie kluby motocyklowe, które jako zadanie postawiły sobie uprawianie sportu motocyklowego, szkolenie teoretyczne i praktyczne oraz ideologiczne. Wiele klubów powstało przy licznych stacjach traktorowych. Jak widać z powyższego sport motocyklowy w ZSRR jest w pełnym tego słowa znaczeniu masowy.

O klubie motocyklowym w Kołchozie im. Budiennego przynosi również bliższe wiadomości czasopismo „Sowieckij Sport”. Jest to pierwszy wiejski klub motocyklowy na Ukrainie. Założyli go kołchoźnicy, którzy z oszczędności swych zakupili 15 motocykli. Członkami klubu są kołchoźnicy, traktorzyści, mechanicy i kierowcy wozów ciężarowych. Klub organizuje wycieczki turystyczne oraz zawody sportowe, a zwłaszcza jazdy terenowe na trasie w pobliżu wsi Onorówka. Dużą uwagę zwraca się na opanowanie techniki jazdy na motocyklu, oraz szkolenie praktyczne (montaże i demontaże, usuwanie defektów). Patronat nad klubem objął Automobilklub w Odesie. M. in. zorganizowali członkowie Automobilklubu Odeskiego wspólnie z motocyklistami kołchozu wyścig terenowy w pobliżu Onorówki.

Wartoby pomyśleć i w Polsce o rozszerzeniu zapoczątkowanej na Śląsku współpracy klubów motocyklowych miejskich z sekcjami motocyklowymi Ludowych Zespołów Sportowych, no i o zwiększeniu liczby tych sekcji. (wlp.)

MOTOCYKLIŚCI RADZIECCY BIJĄ REKORDY

Znany motocyklista radziecki Ptaszkin ustanowił dwa nowe rekordy ZSRR w kategorii maszyn do 125 cm w czasie zawodów w Moskwie, które odbyły się w listopadzie r.b. Na próbie 1 km ze startu z miejsca Ptaszkin osiągnął szybkość 92,568 km na godzinę. Na próbie 1 km ze startu lotnego Ptaszkin uzyskał szybkość 120,2 km/godz. Oba wyniki uznać należy za doskonałe.

Dwa tygodnie wcześniej specjalista od wyścigów motocykli z wózkami — Lorent poprawił rekord ZSRR dla maszyn do 500 cm z wózkami, osiągając na dystansie 1 km ze startu lotnego doskonały czas 23,5 sek. Tym samym Lorent poprawił poprzedni rekord ZSRR (ustanowiony poprzednio przez tegoż zawodnika) o 0,5 sek.

ANDRZEJ ŻYMIRSKI

BLASKI I CIENIE XXIV SZEŚCIODNIÓWKI

Doroczna najcięższa raidowa impreza świata, rozgrywana przez motocykle solo i z wózkami, zakończyła się wspaniałym sukcesem sportowców i przemysłu bratniej Czechosłowacji. Po wygranej w roku ubiegłym przez Anglię XXIII Sześciodniówce, przemysł motocyklowy CSR i najlepsi zawodnicy raidowi, zrozumieć doskonale, że XXIV Sześciodniówka, zarządzana przez odwiecznego konkurenta eksportowego jakim jest Anglia, nie będzie należała do lekkich, choćby z tego powodu, iż odbywać się będzie na terenie Wielkiej Brytanii. Dlatego też przygotowania sprzętu motorowego, narzędzi, ubiorów, ogumienia i wielu, wielu detali tej przyszłej walki o wykazanie przewagi czeskich motocykli i jeźdźców, przeszły swą dokładnością i wkładem pracy wszelkie dotychczasowe podobne zamierzenia.

Gdy wszystko było na czas przygotowane wysłano do Anglii 17-tu najlepszych zawodników — na wszechstronnie wypróbowanych maszynach, w towarzystwie zespołu mechaników, menagerów i przedstawicieli Autoklubu RCS. Cała ekipa licząca 29 osób, wyjechała samochodami ciężarowymi i jednym osobowym. Po blisko czterech tygodniach Czechosłowacy wrócili jako triumfatorzy, przywożąc ze sobą „Srebrną Wazę” — drugą główną nagrodę Sześciodniówki, zdobytą przez zespół B, na motocyklach CZ-125 w składzie: Blaha, Marha i Krcmar, oraz drugie miejsce w walce o „International Trophy” uzyskane przez zespół narodowy w składzie: Vitvar, Dusil, Stanislav, Kohlíček i Pastika.

Wynik osiągnięty przez Czechosłowację staje się naprawdę podziwu godnym, gdy zastanowimy się, że na 17-stu startujących zawodników ukończyło raid 16-tu, a w tym 13-tu ze złotym medalem, jeden ze srebrnym i dwóch z brązowymi. Osiem startujących motocykli CZ-125 dojechało do celu w doskonałym stanie technicznym, wykazując iż są najlepszymi 125-kami na świecie. Z dziewięciu motocykli Jawa — dojechało do celu osiem, w tym siedem bez punktów karnych.

Wynik tak doskonały nie ma sobie równego w historii sześciodniówek. Nie było jeszcze narodu, którego reprezentacja mogłaby się pochlubić procentowym stosunkiem zdobytych złotych medali do liczby startujących, takim jak Czechosłowacja — a wynosi on 70 proc. (następne miejsce Anglia 44 proc.) oraz tak małym procentem zawodników nie kończących, jak właśnie reprezentacja RCS — nie ukończyło bowiem tylko 15 proc. Czechów, podczas gdy Anglików odpadło 36 proc.



Powyżej przedstawiłem pobieżnie zestawienia wyników. Dalszym celem artykułu jest zapoznanie Czytelników nie tylko z sukcesem i uczuciem słusznej dumy i radości Czechosłowaków, lecz także przedstawienie niezbyt jasnej strony organizacyjnej, sportowej i re-

Medal FICM w wykonaniu złotym, srebrnym lub brązowym.



gulaminowej XXIV Sześciodniówki. Niedociągnięcia Angielskiego Związku Motocyklowego — ACU, jako gospodarza i organizatora, zaczęły się dawać we znaki ekipie czechosłowackiej już od pierwszych kroków na ziemi brytyjskiej. Pomijając stronę, którą można nazwać „gospodarczo - żywnościową”, zajmę się wyłącznie rozpatrzeniem niedociągnięć i mankamentów sportoworegulaminowych.

Zaczęło się od dosyć poważnego uchybienia regulaminowego, mianowicie kierownictwo ekipy czechosłowackiej dowiedziało się w sekretariacie ACU w Londynie, że organizatorzy przyjęli zgłoszenia kilku zespołów fabrycznych, złożonych z zawodników występujących równocześnie w teamach narodowych. Widząc to, Czechosłowacy zgłosili team Jawa i CZ — na takich samych warunkach.

I cóż się stało? Otóż na pierwszym zebraniu komisji sportowej w Llandindrod (baza główna Sześciodniówki) przedstawiciel ACU powiedział, że niestety zgłoszeń nie przyjęto, gdyż termin składania minął przed 16-u dniami. Tak więc, zawodnicy czechosłowacy zorientowali się szybko, że tylko suche paragrafy regulaminów, a nie duch prawdziwej sportowej walki panuje w Llandindrod (pamiętam, że podczas XXII Sześciodniówki w Zlinie, Czechosłowacy przyjmowali zgłoszenia do dnia poprzedzającego start!)

Z chwilą przybycia Czechosłowaków do głównej bazy w Wali, okazało się, że nikt z ACU nie może dać gościom ani programu ani regulaminu ani mapki trasy. Były to bardzo nieprzyjemne braki organizacyjne. Zawodnicy czechosłowacy kupili sobie regulaminy i programy w... najbliższej księgarni.

Z niedowierzaniem przysłuchiwali się rozmowom, z których wynikało, że motocykle będą parkowane w



Z lewej: zwycięski zespół czeski B, od lewej: Blaha, Krcmar i Marha



Z prawej: P. H. Alves z teamu narodowego Anglii, w terenie

stodołach. Okazało się jednak, że informatorzy mówili prawdę — regulaminowy „park zamknięty i strzeżony dla maszyn przyjętych przez komisję techniczną” przedstawiał się w postaci dwóch dużych (i przewiewnych) stodoł stojących na skraju miasteczka!

Miejsce startu musi być blisko parku maszyn, więc organizatorzy zrobili je pomiędzy stodołami a rampą kolejową, gdzie wyładowuje się stale wozy gospodarskie i maszyny rolnicze (Walia jest bowiem okręgiem wybitnie rolniczym). W konsekwencji okazało się, że przez sześć dni co ranka, uczestnicy najpoważniejszej imprezy świata, ruszają z placu, gdzie na metrze kwadratowym leży około 10-ciu gwoździ!

Komisja Techniczna, przyjmując motocykle pracowała bardzo chaotycznie. Regulamin przewiduje bowiem plombowanie, lub znaczenie pewnych części motocykla celem uniemożliwienia zamiany ich podczas trwania raidu. Komisja jednak znakowanie przeprowadzała dowolnie. Paru Czechosłowakom oznaczono na przykład ramki reflektorów i lampki tylne, a innym nie. Najciekawsze — a propos reflektorów — było to, że dwie trzecie motocykli, w tym wszystkie angielskie, nie posiadały lamp, prądu i baterii — całkowicie, wbrew regulaminowi Sześciodniówki.

Po ostrym proteście Szwajcarów, na zebraniu Komisji Sportowej przedstawiciele ACU wytłumaczyli to w sposób iście brytyjski. Mianowicie, że skoro Kongres FICM ustalił na początku 1949 r. że podczas przyszłej Sześciodniówki nie będzie się karać punktami za niepalące się światła (co w poprzednich Sześciodniówkach groziło nawet dobrym zawodnikowi, jadącym bez punktów karnych, że „złapią” punkty ujemne za urwane włókno żarówki), Anglicy uznali, że nie potrzeba wozic ze sobą kilku kilogramów sprzętu elektrycznego. To że Konwencja Międzynarodowa z 1926 r. tego wyraźnie zakazuje, nie obchodzi przedstawicieli ACU. Czy to jest aby przykładem fair play?

Przechodząc do samej organizacji na trasie i podczas trwania zawodów, trzeba być smutkiem i ku przestrodze innych organizatorów dużo mniejszych imprez (mam na myśli krajowe) podać, że:

1) nie było żadnej pomocy sanitarnej, co zmusiło nieraz zawodnika, który przewrócił się na początku etapu, do jazdy ze zdartym naskórkiem lub nieopatrzoną raną przez cały dzień w kurzu, lub deszczu aż do mety;

2) trasa była oznaczona w sposób stosowany tylko w „pogoni za lisem” — kolorowym proszkiem, zamiast strzałkami i tablicami,

3) znaki ostrzegawcze zakrętów w prawo lub w lewo były tak blisko skrzyżowań, że 80 proc. wypadków powstało na skutek niemożności wyhamowania na tak krótkiej przestrzeni;

4) punkty kontroli czasu były tak źle oznaczone i umieszczone w tak niewidocznych miejscach, że zawodnicy mijali je, aby po kilku kilometrach wracać w poszukiwaniu ich, co przy wąskich drogach brytyjskich spowodowało poważne zderzenia;

5) zegary na punktach kontrolnych różniły się od siebie pierwszego dnia, aż do pięciu minut;

6) służba drogowa tzw. „Route Marshal” nie знаła regulaminu i na przykład zabrała węgierskiemu zawodnikowi kartę drogową za to, iż pobrał paliwo od przygodnego samochodu, nazywając to obcą pomocą;

7) właśnie ci sami „Route Marshal” wiedząc, iż to jest zakazane, towarzyszyli zawodnikom brytyjskim wskazując trasę, gdy deszcz i wiatr zmył „cudowny proszek kolorowy”;

8) zawodnikom, którzy zagubili karty drogowe nie chiano stemplować kart zastępczych, pomimo że regulamin to przewiduje;

9) kilometrów niektórych odcinków na kartach drogowych był mniejszy o cztery — pięć km, od rzeczywistego, co powodowało nieprzewidziane spóźnienia, a w następstwie protesty;

10) międzynarodowych komisarzy sportowych, czyli przedstawicieli narodów, biorących udział w Sześci-

odniówce, nie chciano wpuścić na teren parku maszyn, gdy chcieli przeprowadzić kontrolę;

11) wyniki poszczególnych etapów były ogłaszane dopiero po prawie dwudziestu godzinach (w Czechosłowacji po dwóch!);

12) wreszcie — podanie ostatecznych — całkowitych wyników nastąpiło w dziewiętnaście dni (!!) po zakończeniu Sześciodniówki.

Sądę, że powyższa „litania” wystarczy do wyrobienia sobie odpowiedniego sądu o przebiegu XXIV International Six Days Trial.

Tak więc, wszyscy członkowie ekipy czechosłowackiej, którzy obserwowali na miejscu przebieg imprezy i 17-tu zawodników, którzy brali w niej udział przyznają, że okoliczności w jakich odbyła się Sześciodniówka i kulisy jej organizacji wystarczają zupełnie do otrząśnięcia się z iluzji na temat zdolności organizacyjnej Anglików, sławnego fair play oraz ducha sportu motorowego w państwie, które bądź co bądź uważa się za kolebkę i królestwo motocyklizmu.

Sukces przemysłu i sportowców Czechosłowacji, nie pozwoli Czechom spocząć na laurach, tylko będzie niewątpliwie mocnym bodźcem do dalszej wyteżonej pracy z celem wygrania nie tylko Srebrnej Wazy, ale i International Trophy w XXV Sześciodniówce, a wtedy organizując u siebie XXVI nie wątpię, iż pokażą znowu całemu światu, a specjalnie Anglikom jak wygląda prawdziwy sport i organizacja na poziomie.

(Opracowano na podstawie prasy sportowej państw Demokracji Ludowych.)

Andrzej Żymirski

KONGRES MIĘDZYN. FED. MOTOCYKLOWEJ W PARYŻU

Kongres Międzynarodowej Federacji Motocyklowej obradował w Paryżu w dniach 6 — 10.XI rb. Na Kongresie reprezentowani byli delegaci 19 krajów. Polskę reprezentował mjr. Fred Better, piastujący również mandat reprezentanta Rumunii.

Jednym z ważniejszych punktów Kongresu była sprawa Niemiec, które niektórzy delegaci wysuwali jako kandydata do M. F. M. Ostatecznie nie przyjęto Niemiec do Federacji. Natomiast M.F.M. wyłoniła trzyosobową komisję, która z ramienia Federacji ma wyjechać do Niemiec i na miejscu zbadać całokształt sportu motorowego tego kraju. Do komisji tej jednogłośnie wybrano Polaka, pozatym Szweda i Holendra.

Na Kongresie wybrano nową Międz. Komisję Sportową powiększając jej grono do 11-u osób. Do M.K.S. wszedł m. in. delegat Czechosłowacji, znany nam dobrze przyjaciel polskiego sportu motorowego — redaktor „Svet Motoru” — inż. Tuma. Przewodniczącym Międz. Kom. Sportowej jest Holender — Nortier, znany przed wojną zawodnik.

Na Kongresie powołano siedmioosobową Międz. Komisję Techniczną, w której również zasiada delegat Czechosłowacji. Ustalono nową punktację mistrzostw świata, a mianowicie: 8, 6, 4, 3, 2, 1.

W kalendarzu międzynarodowych imprez motocyklowych na rok 1950-y zatwierdzono dwie imprezy polskie: lipiec 1950 — Grand Prix Polski oraz sierpień 1950 — Międzynarodowy Maraton Motocyklowy (MMM), którym interesują się niemal wszystkie państwa europejskie.

W czasie obrad kongresowych niejednokrotnie podkreślano żywiołowy rozwój sportu motocyklowego w Polsce. Delegaci nasi otrzymali szereg propozycji w stosunku do polskich zawodników. Nazwiska Bruna, Żymirskiego, Mielocha oraz Smoczyka są dobrze znane działaczom z areny międzynarodowego sportu motocyklowego i bardzo przez nich cenione.

Warto jeszcze dodać, że w rozmowach informacyjnych z członkami F.I.A. (Międz. Feder. Automobilonowa), którzy interesowali się obradami MFM., poruszono sprawę subwencji dla Automobilklubu Polski w postaci trzech samochodów wyścigowych. Jest możliwe, że pomoc taką A. P. otrzyma.

(t.)

36-TY SALON SAMOCHODOWY W PARYŻU

W roku bieżącym Salon Paryski zgromadził aż 1100 wystawców osprzętu oraz 135 różnych typów samochodów.

Specyficzną cechą Salonu jest wydłużony aero - dynamiczny kształt.. Nawet konserwatywny Rolls-Royce zmienił swój tył. Lecz piękność to jeszcze nie wszystko. 36-ty Salon Samochodowy to przejaw planu Marshalla, to likwidacja przemysłu samochodowego w Europie, to uwypuklenie atrakcyjności przemysłu anglo-amerykańskiego.

Francja i Włochy jedynie poszczycić się mogą pięknymi nadwoziami, wyrabianymi przez małe przedsiębiorstwa karoseryjne — jak Saoutchik lub Balbo, nakładane na stare podwozia Delahay'a lub Fiata.

Na „pożyczone“ od Europy nowości techniczne mają tylko patent Anglia i Stany Zjednoczone.

Przemysł samochodowy krajów europejskich faktycznie jest zduszony, przejawia się jedynie w aerodynamicznej formie nadwozi, która staje się pomocnym wzorem dla przemysłu anglo - amerykańskiego.

Obserwując baczniej wystawione samochody można zauważyć specyficzną każdego państwa. Tak np. Anglia tchnie konserwatyzmem i dokładnym wykończeniem. Włochy — piękną linią i ciekawą konstrukcją samochodów wyścigowych. Ameryka — radiem, pseudo-komfortem i.. reklamą. Francja — precyzją konstrukcji oraz ekonomią wykonania.

Konserwatywna Wielka Brytania może się poszczycić pewnym postępem. Poważny wysiłek przemysł brytyjski włożył w produkcję wozów eksportowych — na przykład Jaguara reprezentują dwa typy eksportowe: jeden posiada silnik 2½ litrowy 6-cio cylindrowy o stopniu sprężania 7,3, drugi posiada silnik 3½ litrowy 6-cio cylindrowy o stopniu sprężania 6,75.

„Austin — przedstawia typ H. 40 z silnikiem cztero cylindrowym o litrażu 1.200 ccm 40 KM. 4.300 obr./min.

Rover 75 — jest wyposażony w silnik 6-cio cylindrowy o specjalnej konstrukcji głowicy i ciekawym rozwiązaniu przedniego mostu.

Bentley i Rolls-Royce, które są uważane za najlepsze samochody, nie wniosły nic nowego. Wyposażone są one w silniki 6-cio cylindrowe o litrażu 4.257 ccm.

Humber Hawk — przedstawia samochód o nowej linii z silnikiem dolno zaworowym, 4-ro cylindrowym 1944 cm³. Podwozie ładnie wykończone.

Włochy — wyprodukowały piękne karoserie, bazując się na starych typach podwozia „Fiat“ 500, 1100, 1500.

Lancia — również zmieniła tylko swoją szatę zewnętrzną.

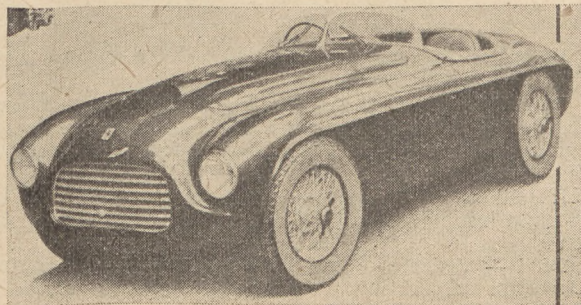
Ferrari — jest jednym z najpiękniejszych wozów Salonu. Posiada on silnik 12-tu cylindrowy 1995 cm³, 6.000 obr./min., 140 KM.

Alfa — Romeo — przedstawia swój typ zeszlorzony z silnikiem 6-cio cylindrowym.

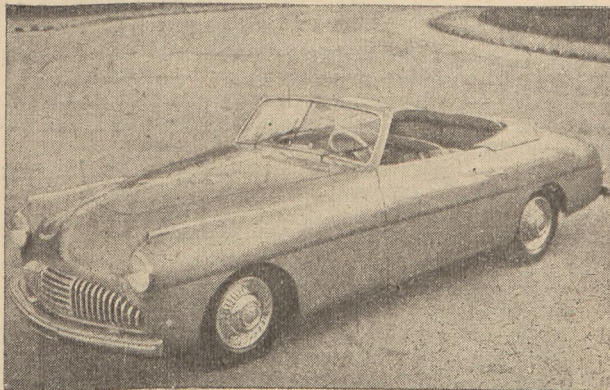
Francja. Claveau „Descartes 52“ przedstawia prototyp samochodu o aero-dynamicznej linii, silniku 8-mio cylindrowym V. 2.300 cm³, 85 KM, przy 4.200 obr./min.



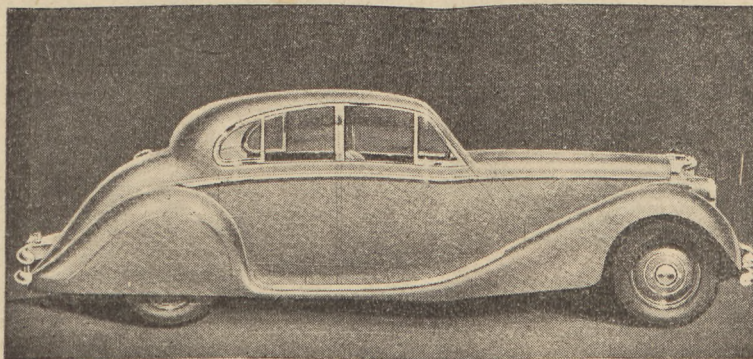
Wnętrze nowego typu autobusu Berliet — widok z tyłu



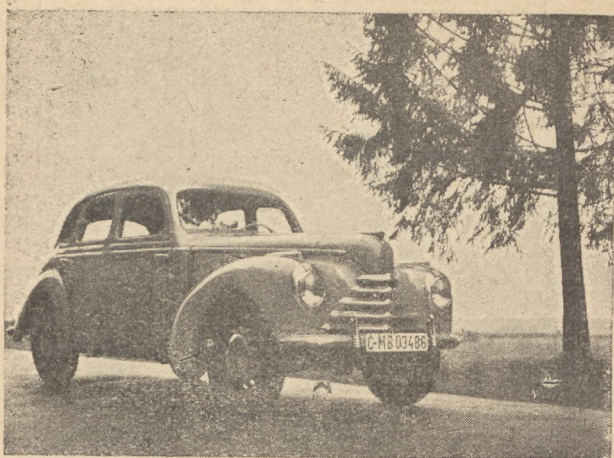
Ferrari — typ 166 — 1995 cm³ — 140 KM



Fiat 1500 — kabriolet typ 151/20



Jaguar typ Mark V 2,5 ltr — 102 b.h.p. — 4.600 obr./min.



Osobowa Skoda — typ 1101

Delage — reprezentuje wóz sportowy 3 litrowy o silniku 6-cio cylindrowym.

Delahaye — przedstawia najpiękniejsze wozy Salonu. Na starych podwoziach F-ma Sauchick wykonała aerodynamiczne nadwozia, które budzą podziw u zwiedzających zarówno linia jak i kolorami.

Hotchkiss — Gregoire — wypuszczony seryjnie samochód zaopatrzony jest w silnik „Gregoire” 1,998 cm³.

Ford — Vedette — jest obecnie jednym z popularniejszych samochodów we Francji; posiada silnik V 8-mio cylindrowy 2.158 cm³.

Panhard — wyprodukowały samochód ekonomiczny „Dyna” z silnikiem o pojemności 610 cm³. Karoseria czterodrzwiowa — aluminiowa. Samochodowi temu ręką dużą popularność.

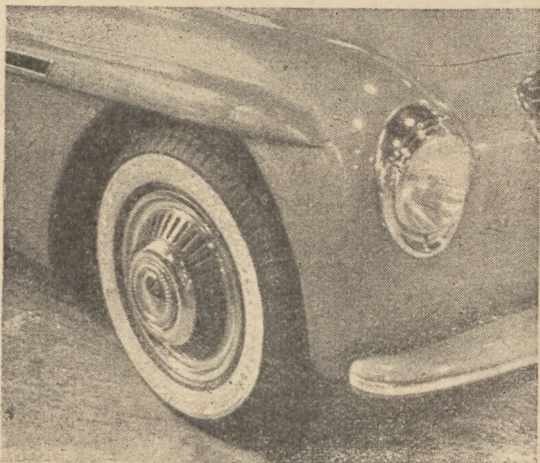
Rovin — wyprodukowały samochód miniaturowy; 2 miejsca, silnik 2 cyl., max. szybkość 75 km/godz.

Peugot — w roku bieżącym wogóle nie zmienił typu, silnik 1.290 cm³ 4-ro cylindrowy.

Renault — jedynie unowocześnił przód karoserii.

Talbot — również jak i inne wozy zmienił tylko szatę zewnętrzną, na opływową.

Citroen — interesującym eksponatem Salonu był mały Citroen wykonany całkowicie z blachy, o przednim napędzie. Silnik 2-u cylindrowy chłodzony powietrzem. Cena samochodu 330.000 franków.



Wszystkie włoskie samochody sportowe posiadają lekkie koła zapewniające wentylację bębnowych hamulcowych. Powyżej widok koła włoskiego samochodu sportowego, wyposażonego w urządzenie zapewniające wydajne chłodzenie bębna hamulcowego

Stany Zjednoczone — reprezentowało dwadzieścia firm jak: Chevrolet, Ford, Plymouth, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Dodge, Studebaker, Mercury, Hudson, Nash, Chrysler, Packard, De Soto-Cadillac, Kaiser, Lincoln, Willys, Frazer, Crosley. Wszystkie te eksponaty nie wniosły nic nowego. Wygląd zewnętrzny rażąco ciężki. Ładniejszą linią wyróżnił się jedynie Studebaker.

Czechosłowacja — wystawiła znane u nas samochody Aero — Minor, Tatrę 87 i Skodę 1101.

Samochody ciężarowe były reprezentowane przez 25 firm, między którymi wyróżniało się podwozie Berliet.

36-ty Salon Paryski nie przyniósł w tym roku żadnych bardziej interesujących eksponatów.

KONGRES F. I. A. W PARYŻU.

Kongres F.I.A. w roku bieżącym (odbył się w Paryżu) był bardzo liczny, gdyż zgromadził 37 państw z całego świata. Polskę reprezentowali Prezes Automobilklubu Polski — Cz. Oryński oraz Sekretarz Generalny A. P. — J. Toruńczyk.

Celem F.I.A. jest jednoczenie zrzeszonych członków we wspólnym wysiłku dla:

- 1) rozwoju automobilizmu na terenie międzynarodowym;
- 2) regulowania odpowiednimi przepisami sportu i turystyki automobilowej;
- 3) uzgodnienia przepisów o ruchu samochodowym — oraz obrony zarówno materialnej jak i moralnej interesów automobilizmu we wszystkich krajach.

Niestety delegaci polscy otrzymali wizę francuską z dwudniowym opóźnieniem, na skutek czego w pracach przygotowawczych poszczególnych Komisji nie brali udziału.

Po uwierzytelnieniu delegacji walne zgromadzenie zajął Sekretarz F.I.A. — inż. Freville dziękując wszystkim narodom za przybycie na kongres. W sprawozdaniu swoim inż. Freville specjalnie wyróżnił aktywną pracę Komisji Sportowej, która opracowała przepisy międzynarodowe, poświęcając specjalną uwagę wozom seryjnym o pojemności 500 cm³. W zakończeniu sprawozdania inż. Freville podał wyniki inż. Taruffi na wozie 500 cm³: 1) ze startu stojącego 116,978 km/godz.; 2) z rozbiegu 207,373 km/godz.

Ciekawymi sprawami zatwierdzonymi przez F.I.A. były:

- a) uznanie tryptyku F.I.A. przez Komitet Ekonomiczny dla Spraw Europejskich;
- b) projekt wymiany turystycznej pomiędzy klubami F.I.A.;
- c) F.I.A. i A.I.T. zostały uznane przez O.N.Z. jako organizacje z głosem doradczym;
- d) termin Międzynarodowego Raidu w Polsce został zatwierdzony między 5—12.IX.1950 r.

Do członków konsultacyjnych Komisji Sportowej z ramienia Polski został wybrany inż. Toruńczyk. Do Sądu Odwoławczego z ramienia Polski weszli Cz. Oryński i F. Better.

We wnioskach zgłoszonych o przyjęcie do F.I.A. zatwierdzono kluby: Meksyku, Filipin i państwa Izrael. Odłożono do następnej sesji sprawę przyjęcia klubów: Rumunii i Panamy.

Najbardziej ożywną dyskusję wywołała sprawa fuzji F.I.A. i A.I.T., które to organizacje mają wspólne cele — między innymi: dążenie do ujednolicenia dokumentów potrzebnych do dokonywania czasowych przewozów środków transportu oraz wydawanie i rozpowszechnianie dokumentów turystycznych i kartograficznych dla całego świata.

Sprawę połączenia obu organizacji odłożono do następnego Kongresu F.I.A.

Następna Konferencja F.I.A. odbędzie się w maju 1950 r. w Pradze.

inż. J. Toruńczyk.

Odbiorcom zalegającym z opłatą prenumeraty — wstrzymujemy wysyłkę pisma — ADMINISTRACJA.

Z życia Automobilklubów

AKADEMIA W AP Z OKAZJI 32-LECIA REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ.

W dniu 5 listopada r.b. odbyła się w lokalu Automobilklubu Polski w Warszawie — akademii obchodu 32-LECIA Rewolucji Październikowej.

Uroczystość nosiła charakter serdeczny i przyjacielski i zebrała czołowe grono działaczy i sportowców samochodowych.

Zebrań utworzył wiceprezes A. P. — inż. Jakub Toruńczyk, podkreślając historyczne znaczenie Rewolucji Październikowej, nie tylko dla narodów Związku Radzieckiego, ale również dla całego świata, który — wcześniej czy później — ale napewno znieśli przestarzałe formy rządów kapitalistycznych, wyzwalać całą ludzkość z ucisku, krzywdy i wyzysku.

Inż. Bohdan Lubiński — w krótkich słowach nakreślił spontaniczny rozwój sportu motorowego u naszego Wielkiego Sąsiada i dał wyraz nadziei, że idąc śladami Związku Radzieckiego, sport motorowy w Polsce zostanie umasowiony i z pomocą Państwa da tysiące uświadomionych, wytrwałych i wyszkolonych sportowców, których wiedza techniczna i przysposobienie sportowe będą oddane na usługi odbudowy i obrony socjalistycznej ojczyzny.

Mówca nakreślił obraz niedalekiej przyszłości, kiedy liczne rzesze motocyklistów i samochodziarzy staną w szranki współzawodnictwa w zawodach, raidach, wyścigach i crossach — na polskich motocyklach i polskich samochodach.

Następnie Prezes Polskiego Związku Motocyklowego dyr. Stefan Askanas odczytał uchwałę powziętą przez Zarząd Główny A. P. i PZM. (treść uchwały podajemy na str. 354).

Akademiję zakończył pokaz doskonałego filmu radzieckiego „Spotkanie nad Łabą”. (don.)

DONIOSŁE OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO A. P.

Pod przewodnictwem Prezesa Automobilklubu Polski — C. Oryńskiego odbyło się w Warszawie, w dniu 2 listopada br., posiedzenie prezydium Zarządu Głównego tego stowarzyszenia.

Przedmiotem obrad był szereg spraw o wielkiej doniosłości dla dalszego rozwoju sportu motorowego w Polsce.

Przed wszystkim przedyskutowana została znana uchwała Komitetu Centralnego PZPR. w sprawie spor-

tu. Prezydium postanowiło przystąpić do realizacji uchwały na odcinku sportu motorowego oraz ustalić konkretne tezy do jej wykonania przez A. P. i PZM.

Ustalono również plan przeprowadzenia połączenia AP z PZM. Połączenie to ma nastąpić w połowie grudnia r.b. w Warszawie, w terenie zaś — w połowie lutego 1950 r., przy czym inwentaryzacja i zamknięcie rachunków nastąpi na dzień 31 grudnia 1949 r. we wszystkich jednostkach organizacyjnych obu stowarzyszeń.

Omówiona również została sprawa nawiązania ścisłej współpracy z Biurem Turystyki Ministerstwa Komunikacji na polu turystyki. Postanowiono wystąpić do Ministerstwa Komunikacji o wprowadzenie Automobilklubu do Rady Turystycznej jako przedstawiciela turystyki motorowej oraz wyjednać włączenie AP do Planu 6-cio letniego na tym odcinku.

Rozważano także sprawę szkolenia działaczy w zakresie sportu motorowego. Postanowiono uwzględnić w sprawie szkolenia dwa momenty: czysto sportowy oraz społeczny. Program szkolenia ma również objąć i tworzenie obozów kondycyjnych przed wielkimi zawodami.

Prezydium wysłuchało również obszernego sprawozdania z Kongresu Międzynarodowego Związku Samochodowego tzw. FIA jaki odbył się w Paryżu w dniach 6 — 10 października 1949 r. Automobilklub Polski był na Kongresie tym reprezentowany przez Prezesa C. Oryńskiego i Sekretarza Generalnego inż. Toruńczyka (sprawozdanie z Kongresu FIA podajemy na innym miejscu).

Posiedzenie zostało zakończone uchwałą poparcia działalności Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej przez wstąpienie wszystkich członków AP do tego stowarzyszenia. (—e)

NOCNA JAZDA PATROLOWO ORIENTACYJNA AP WARSZAWA

W dniu 29 października w późnych godzinach popołudniowych zaroilo się od samochodów podwórzu domu, przy ulicy Nowy Świat 35.

Jazda Patrolowo - Orientacyjna organizowana przez A. P. Warszawa — atrakcyjna ze wszech miar, zgromadziła na starcie 25 zawodników. Polegała ona na przebyciu 3-etapowej trasy wyznaczoną drogą w określonym czasie, oraz wykonania zleconych zadań na trasie każdego etapu.

Dopuszczalna tolerancja w czasie na każdym etapie wynosiła 5 minut przyspieszenia i 2 minuty opóźnienia.

Opóźnienie ponad 30 minut eliminowało kierowcę z zawodów. Niewykonanie zadania, które polegało na zna-



W gmachu Wojewódzkiego Urzędu Kultury Fizycznej w Warszawie została otwarta wystawa dorobku sportowego wszystkich klubów polskich. Wystawa obrazuje dorobek klubów sportowych na przestrzeni lat 1945 — 1949.

Na zdjęciu z lewej strony stoisko Warszawskiego Okręgowego Związku Motocyklowego, w środku — Polskiego Związku Motocyklowego. (Fot. — J. Baranowski — Film Pol.).

lezeniu w terenie wymalowanych znaków „AP” i odpowiednich liczb karane było 10 punktami karnymi. Każda minuta opóźnienia w czasie lub przyspieszenia 1 punkt karny. — Czas preliminowany na objazd trasy i wykonanie zadania — około 4 godzin dla każdego zawodnika. Trasa przechodziła w odrębnych koncepcjach dla każdego zawodnika przez Ożarów, Błonie, Grodzisk, Radziejowice, Nadarzyn.

Również specjalne zadanie (8 wariantów) przewidywał regulamin. Jaką trasą ma jechać i co wykonać — o tym dowiadywał się zawodnik na kilka minut przed startem do każdego etapu, gdzie otrzymywał tajemniczą kartę w zaklejonej kopercie.

Mnie los przydzielił do Chevrolety Jana Hołomeja — (Ministerstwo Skarbu). — Pod nazwiskiem tego kierowcy podpisać można „Pewność i Zaufanie”. Między innymi J. Hołomej zdobył w poprzednich Jednioniówkach dwa drugie i jedno trzecie miejsce.

Start pierwszej maszyny o godzinie 18-ej. Następne wypuszczane były co 5 minut.

Nasza Chevroleta startuje dopiero jako numer 24-ty, otrzymana „instrukcja - rozkaz” brzmi: „Nadarzyn — meta I etapu przy zburzonym pałacu Radziejowice”. Droga świetna, Chevroleta niesie jak pullman, księżyc świeci, jazda aż miło! — Zbliżamy się do Nadarzyna, — instrukcja mówi: „2 km przed Nadarzynem mostek”. No i jakiś mostek wynurza się z poświaty księżycowej. Biegniemy co żywo na most. zaglądamy pod most, szukamy na łące... Ale oto już brzmi rozradowany głos towarzysza jazdy — p. Sitkowskiego: „jest, jest”... Pędzimy oglądać ten znak sławetny: przycałił się pod mostkiem w mało widocznym miejscu...

Wskakujemy do maszyny i pędzimy dalej. Niebawem drugie zadanie. Tym razem sprawa nie idzie tak gładko... Migają tylko nasze latarki wokoło szop i domostw, szukamy w rowach i na dachach „na słupach i w zaroślach, nie i nic... Hołomej biega jak 16-letni chłopak, reszta załogi zadyszana kręci się jak bąk około własnej osi. Wreszcie zawodnik raz jeszcze studiuję kartę i ledwie dostrzegalny znaczek „skrzyżowanie”; posuwamy się więc do pierwszego skrzyżowania i tu wreszcie odnajdujemy dobrze ukryty znak A.P.

Podobne „manipulacje” powtarzamy w odstępach co kilkanaście kilometrów; powtarzamy „taniec z lartarkami” w promieniu 50 metrów od znaku instrukcji, która lakonicznie mówi np. „naprzeciw cegielni w Grodzisku”.

Z tą cegielnią było masę kłopotu i śmiechu. W żaden sposób nie mogli zrozumieć zapytywani przez nas mieszkańcy Grodziska na co nam jest potrzebna cegielnia o tak spóźnionej porze (w nocy). Gdyśmy się wreszcie dowiedzieli, że cegielni jest aż trzy, Hołomej desperackim tonem spytał: „a nie macie ich więcej przypadkiem”?... Na co padła spokojna odpowiedź: „nam 3 cegielnie aż za dużo, ale poco one wam?”

Najzabawniejszym było zaalarmowanie milicji w Grodzisku przez zaniepokojonych obywateli tego spokojnego miasteczka, gdyż podejrzane im się zdawały manewry „biegających latarek”. Meldunek poszedł do Błonia wślad za samochodami, gdzie się wszystko wyjaśniło ku wielkiej radości uczestników.

Na 25 samochodów pilotowanych w 95 proc. przez kierowców zawodowych trzech tylko przyszło do ostatecznej mety bez punktów karnych, a mianowicie: Banasiak Wacław na Chevroletcie (Monopol Zapalczany); Jan Mateusiak na Skodzie (Sam. Centrali Rybnej) i Jan Wiśniewski na Fiacie 1100 (Monopolu Zapalczanego).

Jeden punkt karny otrzymał Jan Dąbrowski na Oplu (A. P.), a po dwa punkty karne Zygmunt Brunner na Adlerze (A. P.) oraz Fericz na Wilysie (A. P.).

Na zakończenie dodać jeszcze należy, że była to jedna z najbardziej udanych imprez sezonu. Organizacja wzorowa. Całej Komisji Sportowej z Komandorem Niziołkiem na czele, należy się najwyższe uznanie za tak sprawne zorganizowanie imprezy. (ml)

JEDNODNIOWE JAZDY KONKURSOWE A. P.

W całym kraju odbywały się J. J. K. organizowane przez poszczególne Oddziały Aut. Polski. Z nadesłanych nam przez poszczególne Oddziały sprawozdań możemy podać wyniki następujące:

Oddział Śląski — Katowice.

J. J. K. — kat. III odbyła się 7 sierpnia rb. Startowało 23 kierowców, z czego 21 na wozach państwowych.

Klasa do 1200 ccm: 1) Stanisław Marciniak — 45,7 pkt. (Cementownia Groszowice), 2) Eugeniusz Kupkowski — 47,5 pkt. (Zjedn. Zakł. Przem. Nieorgan.), 3) Ewald Opolka — 49,5 pkt. (Zjedn. Przem. Nawozów Sztucz.).

Klasa ponad 2200 ccm: 1) Eryk Renard — 58,1 pkt. (Centr. Zopatrzenia Hutnicz.), 2) Robert Szafron — 59,1 pkt. (Zjedn. Energet. Okr. Górnośląsk.), 3) Franciszek Czarny — 59,8 pkt. (Centr. Zarząd Przem. Chemicz.).

Zespołowo I miejsce zdobyło Zjedn. Fabryk Cementu w Sosnowcu — w obsadzie Stanisław Marciniak, Kazimierz Bielecki, Edmund Koziół; drugie miejsce Zjedn. Energ. Okręgu Górnośląskiego w obsadzie: Alfons Mazur, Ignacy Czajor, Robert Szafron.

J. J. K. — kat. II odbyła się 21 sierpnia rb. Startowało 22 kierowców.

Ogólna punktacja:

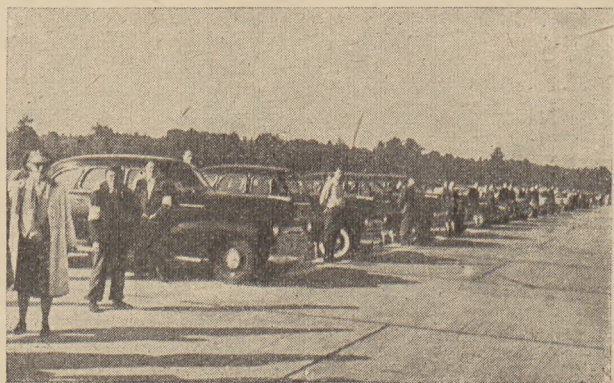
Klasa I — do 1200 ccm: 1) Jerzy Jarzyna (Skoda — Tudor) — 85,5 pkt., 2) Stanisław Marciniak (Skoda — Tudor) — 96 pkt., 3) Ludwik Dabiński (Fiat 500) — 97 pkt.

Klasa III — ponad 2200 ccm: 1) Franciszek Czarny (Chevrolet — Fleet) — 111 pkt., 2) Robert Szafron (Chevrolet Fleet) — 113 pkt.

Punktacja zespołowa: 1) Centr. Zarząd Przemysłu Chemicznego — Gliwice — 344,5 pkt., 2) Zjedn. Fabryk Cementu — Sosnowiec — 350 pkt., 3) Z. Z. Przem. Energetyczn. Okręgu Śląsk — Katowice — 383,5 pkt.



J. J. K. kat. Mistrzowskiej — Oddz. Śląskiego AP. Odprawa Komisji Technicznej



J. J. K. kat. Mistrzowskiej — Oddz. Śląskiego AP. Wozy w parku przed startem.

J. J. K. — kat. Mistrzowska odbyła się 25.IX. rb. przy udziale 16 kierowców ze Śląska, 6 kierowców krakowskich oraz 5 częstochowskich. Łącznie startowało 27 kierowców.

Za mistrza Okr. Śl. w klasie do 1200 ccm uznano ob. Eug. Kupkowskiego na Skodzie Tudor (Z. P. Nieorg. Gliwice), za pierwszego wicemistrza uznano M. Wróblewskiego na Fiacie 1100 (C. Z. P. H. Gliwice), za drugiego wicemistrza uznano J. Jarzynę na Skodzie Tudor (Z. P. N. Gliwice).

W klasie ponad 2200 ccm pierwsze miejsce zajął Jan Bukowski na Willysie (Z. Śl. Zakł. Mięsnych Bytom).

Oddział Częstochowski przeprowadził J. J. K. dla Sekcji młodych, która zgromadziła 14 zawodników. Pierwsze miejsce zajął Wiesław Lupa (Ford - Eifel), 2) Witold Chład (Hanomag), 3) Wiesław Kołodziejski (D. K. W.). W próbie tej wzięła udział Irena Adlerówna zajmując w ogólnej klas. piąte miejsce na sam. Skoda.

Oddział Wrocławski zorganizował J. J. K. kat. I w dniu 25.IX. rb. — jako trzecią eliminację do rozgrywek w kat. Mistrzowskiej.

Wyniki:

W klasie I — do 1200 cm³: 1) Konst. Pietkiewicz z PKP na Skodzie 49,9 pkt., 2) Henr. Hubicki z PKP na Skodzie 52,6 pkt., 3) Stan. Juszczyk z Zarządu Miejskiego na Skodzie 53,6 pkt., 4) Franc. Góral z Zarządu Miejskiego na Fiacie 54,5 pkt.

W klasie II — do 2.200 cm³: 1) Jerzy Ulatowski pryw. na Mercedesie 52,6 pkt., 2) Wit. Mieszkowski z PCH na Citroenie 53,9 pkt.

Różne

NOWI REKORDZIŚCI ZSRR

Znany dobrze z szeregu zwycięstw i doskonałych osiągnięć motocyklista Gringaut (Moskwa) w czasie zawodów motocyklowych o mistrzostwo Związków Zawodowych ustanowił nowy rekord szybkości ZSRR w kat. maszyn do 350 ccm. Na dystansie 1 km ze startu lotnego Gringaut osiągnął średnią 177,602 km/godz.

Należy zaznaczyć, że wszystkie nowe rekordy zostały osiągnięte na motocyklach produkcji radzieckiej.

Kierowca samochodowy Gleblin i mechanik Zatulín ustanowili nowy rekord szybkości ZSRR na dystansie 100 km dla samochodów małolitrażowych. Gleblin — Zatulín, jadąc na samochodzie radzieckiej produkcji „Moskwicz” przebyli trasę 100 km w czasie 1 godz. 1 min. 16,1 sek. — co daje przeciętną 97,229 km/godz. Zawody odbyły się na szosie mińskiej pod Moskwą. (t)

WYŚCIGI NA LODZIE W ZSRR



W ZSRR sezon motocyklowy trwa cały rok. Dużą popularnością cieszą się zawody na torze lodowym. Na zdjęciu fragment z tegorocznych zawodów motocyklowych na torze lodowym w Moskwie. W kl. do 350 ccm zwyciężył A. Buczyn w czasie 4 min. 11,6 sek. Dystans 5,5 km (Foto — AR)

Z kraju

OSTATNI Z PRZEWIDZIANYCH PLANEM TRZYLETNIM TRAKTOR opuścił warsztaty „Ursusa” w pierwszym dniu listopada br. W ten sposób Plan Trzyletni wykonano o 6 dni wcześniej niż ustalono w zobowiązaniu. Załoga „Ursusa” zobowiązała się wykonać do końca br. dodatkowo 480 traktorów.

ODBUDOWANO 7.517 KM ZNISZCZONYCH DRÓG, unowocześniono ponad 700 km dróg i wybudowano 1.107 km nowych dróg. Takie są osiągnięcia pracowników drogowych w okresie Planu Trzyletniego, którzy wypełnili nałożony przez Plan zadania już 31 października br. Trzyletni plan robót mostowych wykonano do dnia 1.X. br. w 100%.

Plan robót drogowych na rok 1949 wykonano do 31.X. br. w 96,5%, zaoszczędzając ponad 678 milionów zł.

POLSKI SILNIK KUTROWY został skonstruowany przez majstra stoczni rybackiej w Gdyni — Stanisława Kękawka oraz inżyniera Nagawieckiego. Komisja Napędów przy Politechnice Gdańskiej zatwierdziła projekt tego silnika.

OTWARCIE DROGI KRAKÓW — ZAKOPANE nastąpi 15 grudnia br. Przy budowie zastosowano nowoczesne maszyny — prace były w 90% zmechanizowane. Wybudowano 13 mostów żelbetonowych oraz ponad 22 km nawierzchni drogowej. Oszczędności przy budowie tej drogi wyniosły 84 mln. zł.

11 KM DROGI ŁĘCZYCA — KROŚNIEWICE wybudowano w ciągu 2 i pół miesiąca. Przeciętne tempo budowy wynosiło od 270 do 300 m bieżących nawierzchni dziennie, podczas gdy plan robót określał wysokość maksymalną na 120 m bież. dziennie. Sukces ten odniesiono dzięki szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu pomiędzy zespołami roboczymi.

W WARSZAWIE LICZBA WYPADKÓW — w porównaniu z latami przedwojennymi — znacznie spadła. Tak więc w roku 1938 zanotowano 3.036 wypadków (w tym 1.555 samochodowych, 351 — tramwajowych, 394 — z pojazdami konnymi oraz 736 wypadków motocyklowych i rowerowych), a w roku 1949 liczba ta wyniosła dotychczas tylko 222 wypadki, z czego największy procent (około 70%) stanowią wypadki tramwajowe.

SAMOCODY DO BEZPYLNEGO WYWOŻENIA ŚMIECI DLA ZOM-ÓW. Spośród zakupionych przez „Motozbyt” we Francji kilkunastu samochodów do bezpylnego wywożenia śmieci nadeszły dalsze wozy. Będą one przydzielone Zakł. Czystczenia Miasta niektórych większych miast Polski na podstawie rozdzielnika Ministerstwa Administracji Publicznej. Chodzi tu o samochody marki „Osem”, zmontowane na podwoziu Renault, 7 ton przez firmę „SEMAT”. Wozy te zaopatrzone są w silniki Diesla, a urządzenie do wsypywania śmieci dostosowane jest do typu kułów ulicznych, używanych w Warszawie. Pojemność wozu wynosi 12 m³ (kow).

BRAK TABLICZEK NA PRZYSTANKACH PKS

Często słyszy się utyskiwania pasażerów na brak tabliczek z rozkładem jazdy na słupach przystankowych PKS. Otóż niepodobna winić instytucji za wyczyny nieodpowiedzialnych huliganów, których niestety u nas nie brak. Częste zdzieranie tabliczek jest dziełem psotnych małych chłopaków, dla których tabliczki są widocznie doskonałym obiektem do zabawy. Pomimo stałych uzupełnień zerwanych tabliczek nowymi — braki są ciągłe b. dotkliwie.

Czas najwyższy, by nawet mali obywatele naszej Polski Ludowej zdawali sobie sprawę, że jak przydrożne drzewo owocowe, tak i wszelki sprzęt służący dobru publicznemu powinien być otaczany gorliwą opieką ogółu, a nie niszczone bezmyślnie. Wychowanie dzieci w tym względzie — to zakres działania rodziców i szkoły. (ml)

MOTOZBYT ORGANIZUJE SIĘĆ STACJI OBSŁUGI

Nie trzeba udawać, że prawidłowy rozwój motoryzacji w Polsce wymaga należytego postawienia kwestii obsługi pojazdów mechanicznych. Zagadnienie to jest niezmiernie ważne, ponieważ racjonalna obsługa przedłuża, dzięki odpowiedniej konserwacji — „żywot” pojazdów. Natomiast brak obsługi powoduje szybkie i przedwczesne zużycie sprzętu motorowego, a więc marnotrawstwo majątku narodowego.

W rozwiązaniu problemu obsługi sprzętu motorowego zasadnicza rola przypada w udziale Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, której powierzono zorganizowanie sieci Stacji Obsługi Samochodów (S. O. S.) na terenie kraju. Sieć stacji Obsługi zaopatrzona zostanie w najnowocześniejszy sprzęt techniczny.

Posiadany przez Stację Obsługi sprzęt diagnostyczny, jak i pozostałe urządzenia pozwalają na wysoką jakość przeprowadzanych napraw, jak i na dokonywanie ich w szybkim tempie.

Zadaniem Stacji Obsługi „Motozbytu” jest dokonywanie napraw zapobiegawczych i bieżących oraz przeprowadzenie przeglądów okresowych i gwarancyjnych. T. zw. „zabiegi kosmetyczne”, jak mycie i smarowanie wozów, wchodzi również w zakres prac S. O. S. stanowią jednak niejako uboczny zakres czynności stacji. Wychodzi się bowiem z założenia, że codzienne przeglądy, podobnie jak mycie i smarowanie wozu wykonano może kierowca w swoim garażu. Stacje Obsługi obejmą zaś rolę „ambulatoriów” sprzętu motorowego.

Dzięki istnieniu sieci S. O. S. każdy wóz będzie regularnie poddawany okresowym przeglądom i naprawom. Z biegiem czasu Stacje Obsługi będą kontraktowały samochody do stałej obsługi, tak, że w pracy S. O. S. odpadnie moment dorywczości i przypadkowości, ustępując miejsca systematycznej opiece, rozciąganej nad sprzętem motorowym.

„Motozbyt” dąży do budowy typowych Stacji Obsługi, dzięki czemu obniży się koszty w efekcie zastosowania elementów prefabrykowanych, jednocześnie zaś uzyska się obiekty najbardziej odpowiadające swemu przeznaczeniu, których odpowiednio rozplanowane wnętrza ułatwi i usprawni pracę. W okresie przejściowym pracować też jednak będą stacje nietypowe oraz tymczasowe, które z biegiem czasu ulegną likwidacji. Oczywiście pewne nietypowe stacje obsługi, które powstały celem wykorzystania już istniejących obiektów — pozostaną po możliwie najdoskonalszym przystosowaniu ich do potrzeb.

Przejawem wysiłku „Motozbytu” w kierunku rozwoju sieci S. O. S. jest uruchomienie Stacji Obsługi w Pabianicach, która aczkolwiek typu zastępczego — ma jednak do odegrania niezwykle doniosłą rolę z uwagi na trudną sytuację, w jakiej znajduje się sprzęt motorowy na terenie Łodzi. Sprzęt ten pozbawiony był dotąd zupełnie państwowych warsztatów naprawczych i nie rzadko dostarczać był musiał do Warszawy, celem dokonania przeglądów bądź napraw. Stacja pabianicka będzie mogła w pewnej mierze poprawić istniejący stan rzeczy, wykonując najbardziej pilne i potrzebne naprawy. Stacja wyposażona jest w nowoczesny sprzęt obsługowy, jednakże ze względu na ciasnotę pomieszczeń zakres jej pracy będzie z natury rzeczy ograniczony. (kow.).

CIĄGNIKI GĄSIENICOWE Z ZSRR. Ostatnio nadeszła do „Motozbytu” dalsza partia ciągników gąsienicowych „KD 35”. Ciągniki te są produkcji radzieckiej i sprowadza się je na zamówienie Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych. (kow.)

CORAZ WIĘCEJ WOZÓW KAROSUJEMY W KRAJU. Karosowanie w kraju wozów różnych typów czyni stałe postępy. „Motozbyt” zawiera już umowy, przewidujące dostarczenie na potrzeby kraju nie tylko autobusów, ale i wozów-basenów do przewożenia

nia ryb oraz sanitarek, karosowanych całkowicie w kraju.

Szczególnie ciekawie przedstawia się sprawa karosowania karetek sanitarnych, ponieważ chodzi tu o wykorzystanie pozostałego z demobilu sprzętu amerykańskiego, a mianowicie podwozi samochodów ciężarowych o nośności do $\frac{1}{4}$ tony. Części zamienne do tych wozów produkowane są już w kraju. Karosowanie rozpocznie się jeszcze w roku bieżącym. W roku 1950 zaś przewiduje się znaczne zwiększenie wyprodukowanych nadwozi, co pozwoli na dalsze zaoszczędzenie cennych dewiz.

Co do autobusów, karosowanych na importowanych podwoziach „Leyland”, to rok bieżący poświęcony był przede wszystkim na prace przygotowawcze włącznie z opracowaniem rysunków, natomiast w roku przyszłym produkcja autobusów i wozów-basenów ruszy pełną parą.

O 100% WZROSŁO ZAPOTRZEBOWANIE NA MOTOCKLE. Wprowadzenie przez „Motozbyt” ratulnej sprzedaży motocykli krajowych „SHL” i „Sokoł” 125 cm³ pociągnęło za sobą poważny wzrost popytu. W porównaniu z okresem poprzednim zapotrzebowanie wzrosło o ok. 70%. Pokrycie tego zapotrzebowania nie było rzeczą łatwą, gdyż produkcja nie mogła dokonać tak gwałtownego skoku, ponad to zaś „Motozbyt” musiał dostarczyć większe partie motocykli na zamówienie Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Ministerstwa Leśnictwa dla lekarzy weterynarii, instruktorów rolnych itp. Zaoferowanie im w sprzęt było niewątpliwie rzeczą pilniejszą, niż zaspokojenie potrzeb indywidualnych nabywców, nie mniej wykonanie tego zamówienia pociągnęło za sobą trudności w dostarczaniu motocykli wszystkim reflektantom.

Należy zaznaczyć, że produkcja motocykli SHL idzie bardzo sprawnie i w ciągu 3 kwartałów wyprodukowano przeszło sto maszyn ponad plan. Natomiast produkcja motocykli „Sokoł” walczyła z pewnymi trudnościami. Przed końcem roku oczekiwane jest wyrównanie powstałego tu niedoboru produkcyjnego i zaspokojenie potrzeb rynku. Nabywcy, reflektujący na kupno motocykla na raty, winni szczególnie wykorzystać okres zimowy, kiedy popyt sezonowy nieco spada.

Pocieszającym zjawiskiem jest poprawa jakości produkowanych w kraju motocykli, czego widomym dowodem jest zmniejszająca się ilość reklamacji. (kow.)

DALSZY SPRZĘT DLA PKS-u. W ciągu ubiegłych kilku tygodni „Motozbyt” otrzymał z Francji dalsze transporty sprzętu motorowego, przeznaczonego dla PKS-u. Dotyczy to zarówno autobusów „Chausson”, jak ciągników siodłowych „Panhard”, przeznaczonych wraz z zaczepami-wywrotkami „Titan” do szybkiego, międzymiastowego transportu towarów.

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Wydawca—Inst. Wyd. SIMP, W-a

Okazały się z druku trzeci, czwarty i piąty — zeszyty Poradnika Technicznego — **czwartego tomu**. Zeszyty te zawierają: ciąg dalszy rozdziału drugiego — kotły parowe oraz rozdział trzeci — silniki parowe tłokowe.

Poza tym ukazał się zeszyt pierwszy „Poradnika Technicznego” — **tomu drugiego, części pierwszej**. Zeszyt ten zawiera rozdział pierwszy — budowa materii, rozdział drugi — metaloznawstwo oraz część rozdziału trzeciego — badanie metali i ich stopów.

Jednocześnie ukazał się zeszyt pierwszy — **pierwszego tomu, części drugiej**. Zeszyt ten zawiera rozdziały — I — ogólne własności ciepła, II — wymiana ciepła, III — termodynamika i IV — gazy.

Opracowanie zbiorowe. *

W recenzji pracy pt.: „Ostrzenie Frezów” — zamieszczonej nr 10 — październik 1949 czas. Motoryzacja — wkraśli się błąd zecerski: nazwisko autora winno brzmieć — inż. Jerzy Witowski nie zaś Witkowski, jak omyłkowo wydr. — co niniejszym prostujemy.

OGŁOSZENIA

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. I Nr 7116, na nazw. Julian Chrzanowski, zam. w Będzinie, ul. Świerczewskiego Nr 77.

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, na nazw. St. Jazwian, zam. w Łodzi, ul. Marysińska Nr 25.

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. IV, na nazw. Józef Malinowski, zam. w Poznaniu, ul. Owiana Nr 8.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Kielcach, kat. IV, Nr 0148449 oraz dowód rejestr. Nr 7960 na motocykl SHL, na nazw. Tadeusz Bzowski, zam. w Kielcach, ul. Karczówkowska Nr 3a.

45. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Białymstoku, kat. IIIa, Nr 0447/49, na nazw. Jerzy Czerski, zam. w Białymstoku, ul. Pogodna Nr 55.

46. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe Nr 2691, na nazw. Henryk Bogdanowicz, zam. w Warszawie, ul. Powińska Nr 56.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Brzegu, na nazw. Władysław Malinowski, zam. w Zwanowicach, pow. Brzeg.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, na nazw. Jan Zajęc, zam. w Szczecinie, ul. Dworcowa Nr 52.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Warszawie, Nr. 0450, na nazw. Kazimierz Kurowski, zam. w Warszawie, ul. Grenadierów Nr 44b.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 8665, na nazw. Tadeusz Kubica, zam. w Sosnie, pow. Ostrów Wlkp. p-ta Sosno.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. III Nr 0039/49, na nazw. Adam Uniat, zam. w Złocieńcu, pow. Drawsko, ul. Witosza 15.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, amatorskie, na nazw. Jan Chmela, zam. w Woli Duchackiej k/Krakowa, ul. Probowimska Nr 5 m. 1.

53. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Łodzi, kat. II, Nr 0066, na nazw. Piotr Rędzikowski, zam. w Konstantynowie, pow. Łódź, ul. Gdańska Nr 16.

54. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Józef Wołowski, zam. w Warszawie, ul. Matejki Nr 5.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Krośnie, kat. IIIa, Nr 0063/49, na nazw. Ryszard Kopacz, zam. w Rogach, pow. Krosno.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wyd. przez starostwo w Aninie, kat. II, Nr 545, na nazw. Wacław Zieliński, zam. w Wawrze, ul. Dębowa Nr 11.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Poznaniu, kat. IIIa, Nr 2434/49, na nazw. Ignacy Woliński, zam. w Poznaniu, ul. Pierackiego Nr 4.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. IIIa, Nr 136/49, na nazw. Janusz Rutkowski, zam. w Poznaniu, ul. Gen. Umińskiego, Nr 5.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Józef Makarski, zam. w Krakowie, ul. Kawiorzy Boczna Nr 32.

60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. IIIa Nr 830, na nazw. Leon Sawicki, zam. w Tczewie, ul. Kolejowa Nr 2/.

61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IIIa, Nr 2055/49, na nazw. Bronisław Tokarz, zam. w Krakowie, ul. Wybickiego Nr 2.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. zawodowe, Nr 379, na nazw. Józef Zbikowski, zam. w Nasielsku, ul. Kościuszki Nr 12.

63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Katowicach, kat. II, Nr 0206/49, na nazw. Jan Kubis, zam. w Piotrkowicach Śl., pow. Katowickim.

64. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w W-wie, kat. amatorskie, na nazw. Jadwiga Grajner, zam. w Warszawie, ul. Promyka Nr 43.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wyd. przez starostwo grodzkie w Warszawie, kat. I, Nr 6645, na nazw. Zygmunt Małecki, zam. w Warszawie, ul. Stalowa Nr 28 m. 12.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr 38347, na nazw. Stefan Rękawek, zam. w Warszawie, Al. Jerozolimskie Nr 41.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Edward Mostela, zam. w Kobylroli — Browar.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Przyłokowski, zam. w Bochni.

69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Władysław Bułski, zam. w Gdyni.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Edward Kuś, zam. we Wrocławiu, ul. Jadwigi Nr 5.

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Ferdynand Madej, zam. w Tarnowie.

72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Zdzisław Lisiewicz, zam. w Gdańsku, ul. Portowa Nr 3.

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Walter Długosz, zam. w Rybniku.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Jan Stepiński, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska Nr 128.

75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Warszawie, kat. II, Nr W-5931 na nazw. Zdzisław Stryjewski, zam. w Warszawie, ul. Łakowa Nr 7.

76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorska, na nazw. Edmund Raczyński, zam. w Bydgoszczy, ul. Stefańskiego Nr 15.

77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie na nazw. Jan Urbaś, zam. w Katowicach, ul. Cynkowa Nr 18.

78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. II, Nr 7006, na nazwisko Jan Rodziejcz, zam. w Ossowo, gm. Błędkowo, pow. Nowogard k/Szczecina.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Marian Fiedorowicz, zam. w Braniewie, ul. Sportowa Nr 29.

80. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Bolesław Wierzejewski, zam. w Grodzisku Wlkp., ul. Warzyńska Nr 8.

81. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. kat. I na nazw. Henryk Roman Ciuciura zam. w Szczecinie ul. Mazurska Nr. 25 m. 29.

82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Poznaniu kat. I Nr. 842/49 na nazw. Wojciech Martyla zam. w Poznaniu ul. Szczepanowskiego Nr. 4 m. 1.

83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Poznaniu kat. I Nr. 637 na nazw. Włodzimierz Plutecki zam. w Kielcach Pl. Wolności Nr. 11.

84. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie kat. II Nr. 0451/49 na nazw. Walerian Mańkowski zamieszkałego w Szczecinie ul. Kapitańska Nr. 1 m. 4a.



PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

D Y R E K C J A:

Warszawa, Grójecka Nr 42a. Tel. 4.48.41,-2,-3,-4,-5

KONTA BANKOWE:

Narodowy Bank Polski—Oddz. Główny, Warszawa konto operacyjne 1030

w y k o n u j e:

stałą komunikację pasażerską na liniach autobusowych w myśl Urzędowego Rozkładu Jazdy. **Przewo-
zy towarów** na liniach towarowych PKS., obsługiwanych przez ekspedycje towarowe. **Wynajem samo-
chodów ciężarowych** dla transportów międzymiasto-
wych, lokalnych oraz na cele akcji masowych pań-
stwowych i publicznych, według zamówień przyjmo-
wanych w Stacjach PKS:

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

w Koszalinie
w Legicy
w Lublinie
w Łodzi
w Łomży
w Mragowie
w Olsztynie
w Opolu
w Ostrowiu Wlkp.
w Poznaniu
w Płocku

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