

Motoryzacja



Nr 5 – MAJ 1950 r. • CENA 100 zł.



OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, na nazwisko Mieczysław Stefan Kurpiewski, zam. w Gdańsku, ul. Biskupia Nr 20 m. 4.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Rzeszowie, kat. zawodowe Nr 3564, na nazw. Józef Czerpiński, zam. Łódź, ul. Kamienna Nr 18.

3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III z roku 1934, na nazw. Kazimierz Skowronski, zam. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego Nr 24 m. 20.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Zninie, kat. III na nazw. Ksawery Blochowiak, zam. w Poznaniu, ul. Rokossowskiego Nr 80 m. 6.

5. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Marian Fridrych, zam. w Warszawie, ul. Tyszkiewicza Nr 32 m. 7.

6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Walter Mieczysławski, zam. Gliwice, ul. Mikołowska Nr 40.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Rzeszowie, kat. IV, Nr 0037/49, na nazw. Zygmunt Homenda, zam. w Rzeszowie, ul. Langiewicza Nr 3a.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. IV, Nr 293/38, na nazw. Zdzisław Pachonki, zam. w Bielsku, ul. Matejki Nr 6.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, Nr 002049, na nazw. Kazimierz Nowacki, zam. we Włocławku, ul. Waryńskiego Nr 16.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Kazimierz Paluszek, zam. w Warszawie, Al. Jerozolimskie hotel „Central”.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 321, na nazw. Wincenty Tomaszewski, zam. w Zakroczymiu, ul. Warszawska Nr 20.

12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Edward Stołarski, zam. Żąbki k/W-wy, ul. Piłsudskiego Nr 44.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr 0010/48, na nazw. Józef Dzieciolowski, zam. w Tarnowie, ul. Nowy Świat Nr 3a.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. IIIa, na nazw. Wojciech Ciupiński, zam. w Bydgoszczy, ul. Grunwaldzka Nr 29.

15. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa, Nr 3771/49, na nazw. Eugeniusz Niebelski, zam. w Łodzi, ul. Nowotki Nr 37.

16. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa, na nazw. Lucjan Gabarkiewicz, zam. w Łodzi, ul. Lipowa Nr 78.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Chorzowie, kat. IIIa, Nr 0474/49, na nazw. Edward Leszczok, zam. w Chorzów-Batory, ul. Kościelna Nr 24.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Nowym Targu, kat. III, na nazw. Hieronim Jaskółka, zam. w Nowym Targu, ul. Sobieskiego Nr 12.

19. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Chorzowie, kat. IV, Nr 0126/49, na nazw. Konrad Szulc, zam. w Chorzowie, ul. Wolności Nr 5.

20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. II,

Nr 13382, na nazw. Edward Tylki, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 193 m. 3.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Poznaniu, kat. II, Nr 1272, na nazw. Mieczysław Stachowiak, zam. w Poznaniu, ul. Czesława Nr 16a m. 10.

22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, na nazw. Zygmunt Przezdziecki, zam. w Warszawie, ul. Ostrołęcka Nr 5.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. IV, Nr 12953, na nazw. Bronisław Seniura, zam. w Miłoszowie, Nr 44, pocz. Leśna, pow. Lubań D/Śl.

24. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, Nr 3304, na nazw. Alfred Landański, zam. w Gdańsku-Wrzeszczu, ul. Politechniczna Nr 5 m. 1.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Władysław Grurzecki, zam. w Krakowie, ul. Siemiradzkiego Nr 9 m. 6.

26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. amatorskie, na nazw. Marian Korczak, zam. w Warszawie, ul. Nowosielecka Nr 22 m. 34.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. zawodowe, Nr 2595, na nazw. Władysław Drzymała, zam. w Bydgoszczy, ul. Sokoła Nr 57 m. 1.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W3409/49, na nazw. Jerzy Dominiak, zam. w Warszawie, ul. Wiłńska Nr 25 m. 62.

29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. II, Nr 0073/48, na nazw. Adam Stawicki, zam. w Bydgoszczy, ul. Dworcowa Nr 73 m. 8.

30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. amatorskie, Nr 458, na nazw. Michał Szpringer, zam. w Rembertowie, ul. Al. Świerczewskiego Nr 40.

31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. IV, Nr 0082/49, na nazw. Zenon Wójcik, zam. w Szczecinie, ul. 5-go Lipca Nr 11 m. 3.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 7317, na nazw. Walter Klytu, zam. w Bytomiu, ul. Plekarska Nr 25.

33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Warszawa-Praga, kat. III, na nazw. Wiesław Arciszewski, zam. w Warszawie, ul. Żąbkowska Nr 2 m. 13.

34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II i IV, Nr 2034/49, na nazw. Jan Kwaśniewski, zam. w Łodzi, ul. Pełbianicka Nr 50.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IV, Nr 1202/49, na nazw. Janusz Krawczyński, zam. w Łodzi, ul. Tramwajowa Nr 3.

36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0144/49, na nazw. Stefan Małuszewski, zam. w Łodzi, ul. Słupska Nr 14.

37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IIIa i IV, Nr 3673, na nazw. Tadeusz Mikulowski-Pomorski, zam. w Krakowie, Pl. Groble Nr 8.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 16312, na nazw. Józef Karwowski, zam. we Wrocławiu, ul. Żeromskiego Nr 56 m. 16.

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. III b, Nr 2470, na nazw. Juliusz Paul, zam. w Lipowie, pow. malborskim, p-ta Nowy Staw.

40. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Tarnowie, kat. IV, Nr 0016/48, na nazw. Ryszard Kotzian, zam. w Mościcach, ul. Żeromskiego Nr 6.

Motoryzacja

O R G A N: MINISTERSTWA KOMUNIKACJI — DEPARTAMENTU SAMOCHODOWEGO, ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P., POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

WYDAWCA: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE” — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.
Redaktor Naczelny — Rakowski Romuald. — Komitet Redakcyjny: Askanas Stefan, Grabowski Tadeusz, Młodecki Wacław, Oryński Czesław, Skoczylas Ludwik

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 7-39-00. Konto czekowe P.K.O. — „Motoryzacja — czasopismo, Warszawa” Nr I-1955/110.

Czasopismo „Motoryzacja” można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportowców R. P., Zarządów Okręgowych Polskiego Związku Motorowego, Sekcji Motorowych Klubów Zrzeszeń Sportowych oraz Klubów Motorowych przy Ośrodkach Motorowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 270 zł, za pół roku 540 zł, za rok 1080 zł.

Rok V

MAJ 1950 R.

Nr 5

TREŚĆ ZESZYTU Nr 5 — MAJ

1 MAJA 1950 ROKU — Cz. Oryński	130	GLÓD MOTORU — A. O.	144
MECHANIZACJA CZYNNOŚCI ZAŁADUNKOWO-WYŁADUNKOWYCH — Inż. T. So- kołowski	131	Z KRAJU	145
SPRAWA WAŻNA I AKTUALNA — Tes.	135	WIADOMOŚCI Z ZSRR	146
ZNACZENIE PROFILAKTYCZNEJ KONSER- WACJI — Wł. Piszczykowski	136	JAK OPRACOWAĆ POMYSŁ USPRAWNIAJĄ- CY — J. Skrzywan	147
KONIECZNOŚĆ KONTROLI TECHNICZNEJ PRZY WYKONYWANIU WSPÓŁZAWOD- NICTWA DŁUGOFALOWEGO — Inż. Z. Andrzejewski	137	PORADNIK DLA RACJONALIZATORÓW	147
KADRY DECYDUJĄ O WSZYSTKIM — J. Kie- drzyn	139	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE	148
OSTROŻNIE — ETYLINA!	140	UMIEJĘTNOŚĆ SMAROWANIA SAMOCHO- DU — Z. Pekel	150
ZAPASOWE PANEWKI — Ryszard	142	ZASTĘPCZE POJAZDY MECHANICZNE — Agnis	152
UWAGA KIEROWCY AUTOBUSÓW — J. Za- rzecki	143	O DWUKOŁOWY LUDOWY POJAZD MECHA- NICZNY — A. Karo	154
SZYBKOŚĆ JAZDY POJ. MECHANICZNYCH— Kpt. dr E. Jaśko	144	SIODŁA NASZYCH MOTOCYKLI — K. Ro- ściszewski	157
		SPORT MOTOROWY	159

Technicy i inżynierowie — rozwijajcie polską technikę, szerzej korzystajcie z osiągnięć nowoczesnej techniki radzieckiej, budujcie wraz z klasą robotniczą potęgę gospodarczą Polski Ludowej!

1 Maja 1950 roku

1 Maja — Święto Proletariatu całego świata i narodu polskiego — w r. 1950 odbywa się pod hasłem walki o pokój. Milionowe masy robotnicze i chłopskie, złączone głębokim sojuszem, manifestują w tym Dniu swą wielką moc i solidarność oraz gotowość do czynnej walki o pokój, o zwiększenie wysiłków i wydajności pracy, o pogłębienie i utrwalenie sojuszu ze Zw. Radzieckim i krajami Demokracji Ludowych.

Dzień 1 Maja polska klasa robotnicza obchodzi od 60 lat. Lecz jak przed tym — Dzień ten był wyrazem buntu i walki o prawa dla robotnika, walki często okupionej krwią, tak obecnie Dzień ten stał się wyrazem radości, zwycięstwa i walki o pokój i socjalizm. W Dniu 1 Maja robotnicy z dumą stwierdzają, że cele i wytyczne, które stawiały przed sobą poprzednie pokolenia rewolucyjnych robotników, zrealizowane zostały obecnie i stały się wspaniałym zwycięstwem polskiej klasy robotniczej.

1-szego Maja dokonujemy przeglądu naszych osiągnięć we wszystkich dziedzinach gospodarki. Tysiące zobowiązań Pierwszo-Majowych, które szeroką falą popłynęły ze wszystkich zakładów pracy, świadczą niezbicie o wielkim zrozumieniu wielkiej sprawy odbudowy i rozbudowy Polski Ludowej przez klasę robotniczą. Zobowiązania te wnoszą do gospodarki naszej miliardowe oszczędności — stają się one najlepszą odpowiedzią, jaką polska klasa robotnicza rzuci w twarz imperialistom, usiłującym złamać światowy front pokoju.

Pracownicy transportu, jako nerw naszej gospodarki, wniosą wielki wkład w dzieło budowy socjalistycznej gospodarki narodowej i dadzą dowód, że, przez mobilizację wszystkich sił i solidarności transportowców z całą klasą robotniczą, stają w jednym szeregu z najlepszymi robotnikami Polski Ludowej.

Zobowiązania w transporcie samochodowym przybrały w roku bieżącym wielkie rozmiary. Zmierzają one do lepszej gospodarki i zaoszczędzenia sum w czasie i materiałach — dzięki współzawodnictwu, szerokiej akcji pomysłów racjonalizatorskich i udoskonaleniom, podniosły one wzrost wydajności pracy i zarobków. Podjęcie długofalowych zobowiązań przyniesie przedterminowe wykonanie planów usług w transporcie, które w skoordynowaniu z zobowiązaniami w produkcji i przemyśle przyczynią

się do przedterminowego wykonania pierwszego roku Planu 6-letniego.

W dniu 1 Maja wszyscy pracownicy transportu samochodowego w jednym szeregu z całą klasą robotniczą, zjednoczoną pod czerwonymi sztandarami marksizmu - leninizmu, manifestują swą wierność hasłom rewolucyjnym.

Robotnicze Święto musi nas skierować na zasadnicze zagadnienie wyszkolenia i zmobilizowania odpowiednich kadr, bez których nie wykonamy naszych planów usługowych. Musimy wysuwać więcej robotników na stanowiska kierownicze, wykorzystując tu przede wszystkim przedowników pracy, racjonalizatorów i wynalazców. Jeszcze zbyt mało robotników w transporcie samochodowym przeszło w ramach awansu społecznego na stanowiska kierownicze. Dlatego Święto klasy robotniczej musi nam przypomnieć, że kadry nasze należy uzupełnić przez awans społeczny i przeszkolenie.

Musimy wypowiedzieć ostateczną walkę niedostatecznej dyscypliny pracy, która w transporcie jest jeszcze nagminnym zjawiskiem. Walka z nałogowym opuszczaniem pracy i lekceważeniem obowiązków musi być prowadzona z całą bezwzględnością. Do zlikwidowania tych objawów przyczynić się muszą uczciwie pracujący robotnicy, którzy nie będą tolerowali obok siebie ludzi, których stosunek do pracy jest nie socjalistyczny.

Święto Robotnicze zacieśni więzy łączące robotnika z chłopem, które zostały już mocno związane przez bezpośredni kontakt załóg robotniczych ze wsią, przez przenoszenie zdobyczy kulturalno - oświatowych na wieś, udział w akcjach żniwnych oraz pomoc w Ośrodkach Maszynowych.

Dlatego niech Święto Robotnicze 1 Maja stanie się bodźcem dla tych pracowników transportu, którzy jeszcze nie dołożyli swej cegiełki do budowy sojuszu robotniczo - chłopskiego. Gromady wiejskie czekają na Was — towarzysze Transportowcy.

1 Maja 1950 r. masy pracujące naszego kraju skupiają się pod Sztandarami Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, manifestują swoją wierność hasłom rewolucyjnym oraz gotowość do walki o zwycięstwo Socjalizmu w Polsce.

Czesław Oryński

Przewodniczący Zarządu Głównego
Zw. Zaw. Transportowców

Plan 6-letni — to pokój, dobrobyt, socjalizm!

INŻ. T. SOKOŁOWSKI

MECHANIZACJA CZYNNOŚCI NAŁADUNKOWO-WYŁADUNKOWYCH

Wydajność robocza samochodu, mierzona w ton-km wykonanych w ciągu jednej godziny pracy, jest wprost proporcjonalna do szybkości technicznej, ładowności użytecznej, wykorzystania przebiegu i wreszcie zależy od stosunku samego czasu jazdy do sumy czasu jazdy i czasu postojów. Z powyższego określenia wydajności roboczej wynika, że będzie ona tym większą im większe będą: szybkość, ładowność użyteczna, im więcej będzie jazd z ładunkiem w stosunku do wszystkich jazd i im krótsze będą czasy potrzebne na naładunek i wyładunek oraz im mniej będzie postojów zbytecznych czyli szkodliwych.

Wobec tego, że szybkość handlowa jest równa ilości kilometrów wykonanych przez samochód w ciągu godziny, a szybkość techniczna jest ilością kilometrów wykonanych w ciągu godziny po odjęciu czasów postoju, to stosunek szybkości handlowej do szybkości technicznej równy jest stosunkowi czasu jazdy podczas godziny pracy do sumy czasu jazdy plus czas postojów. Przyjmując szybkość techniczną, ładowność użyteczną i wykorzystanie przebiegu za ilości stałe i niezmiennie, polepszenie lub pogorszenie wydajności roboczej będzie zależne tylko od czasu postojów.

Dla wyjaśnienia przyjętych założeń rozpatrzmy poniżej podany przykład.

Samochód 4 t, którego ładowność może być w pełni wykorzystana bowiem ma za zadanie przewóz ładunku sypkiego o wysokim ciężarze właściwym — jak np. żwir, wykonuje swe zadanie na różnych promieniach pracy (czyli odległościach jednej jazdy), zawsze z taką samą szybkością techniczną np. 18 km/godz., przy czym nie otrzymuje żadnego ładunku powrotnego, czyli że tylko połowa jazd jest ładowną. Czas potrzebny na ręczny naładunek i wyładunek wynosi łącznie 48 minut.

Samochód ten wykaże następujące wydajności robocze wyrażone w ton-km i przewiezionych tonach na różnych promieniach pracy:

Promień pracy km	szybkość handl. km/godz.	wydajność robocza	
		t/godz.	t-km/godz.
1	2,2	4,4	4,4
5	7,5	3,0	15,0
10	10,5	2,1	21,0
20	13,3	1,33	26,6
40	15,3	0,765	30,3
60	16,0	0,53	32,0
100	16,9	0,337	33,7
200	17,6	0,176	35,4

Z powyższej tabelki widzimy, że w miarę powiększania się promienia pracy szybkość handlowa wzrasta z początku bardzo wielkimi skokami, później coraz wolniej i — na promieniu pracy 200 km zbliża się do wartości szybkości technicznej, która wynosi według naszego założenia niezmiennie 18 km/godz.

Przedłużając promień pracy, szybkość handlowa będzie zbliżać się coraz bardziej do szybkości technicznej, ale nigdy z nią się nie zrówna. Oczywiście, że w praktyce szybkości techniczne będą różnić się pod wpływem zmiany promienia pracy. Tak na przykład założona szybkość techniczna 18 km/godz jest zbyt wysoka dla promienia pracy 1 km i zbyt niska dla promieni pracy ponad 10 km, jednakże pod warunkiem jednakowych warunków drogowych. Wobec tego, że w założeniach naszych, warunków drogowych nie przyjęliśmy jako stałych i niezmiennych, to możemy wyobrazić sobie, że warunki drogowe na każdym promieniu pracy są inne i powodują niezmienną szybkość technicznej. Założenie niezmienną szybkości technicznej pozwala nam uwypuklić znaczenie skrócenia czasów czynności naładunkowo - wyładunkowych.

Dalej widzimy, że przewóz mierzony w tonach na godzinę maleje wprost proporcjonalnie do odległości jazdy, co jest zupełnie zrozumiałe, zaś praca wykonana w ton-km wzrasta z początku bardzo wielkimi skokami w miarę powiększania się odległości jazdy, a następnie coraz powolniej. To zjawisko staje się zrozumiałym jeśli zważy się, że wzrastanie zarówno szyb-



Zmechanizowany naładunek wywrotki 3,5 t. (foto Państw. Przeds. Budowlane).



Zmotoryzowana koleba 6 ton.

kości handlowej, jak i pracy wykonanej w t-km, zależne jest od stosunku czasu jazdy do czasu pracy, to jest sumy czasów jazdy plus czas postojów.

Widzimy, że szybkość handlowa na małych promieniach pracy jest niezadawalająca, a pod jej wpływem niezadawalająca jest również i wydajność robocza, która decyduje, obok właściwości ekonomicznych samocnodu, o efekcie ekonomicznym czyli o koszcie własnym przewozu. Na dalszych odległościach jazdy szybkość handlowa zoliza się do szybkości technicznej i staje się prawie tylko od niej zależną.

Powstaje więc zagadnienie zwiększenia szybkości handlowej na krótkich odległościach jazdy. Jest to możliwe albo przez znaczne powiększenie szybkości technicznej, co z góry wyliczamy przyjmując szybkość techniczną jako stałą, albo przez znaczne skrócenie postojów. Przyjmując, że dzięki dyscyplinie pracy i dobrej sprawności samocnodu, przestojów szkodliwych nie ma wcale, pozostaje zagadnienie skrócenia czasów potrzebnych na czynności naładunkowo-wyładunkowe.

Wyobraźmy sobie, że zamiast samochodu o stałej skrzyni ładunkowej, posiadamy samochód z skrzynią wywrotną przechylaną pod takim kątem, który umożliwia samoczynne zsuniecie się ładunku — w danym wypadku żwiru. Wówczas wyładunek możemy skrócić do czasu potrzebnego na manewry mające na celu ustawienie samochodu w pozycji pozwalającej na samoczynny wyładunek przez przechylenie skrzyni i bardzo krótkiego czasu potrzebnego na zsuniecie się ładunku z przechylonej skrzyni. Jeśli również i naładunek odbędzie się nie ręcznie lecz przy zastosowaniu przeznaczonej do tego celu maszyny lub urządzenia, to możemy przyjąć, że czas potrzebny do wykonania czynności naładunkowo - wyładunkowych skróci się o 35 minut i wyniesie tylko 13 min.

Jeśli samochód - wywrotka zbudowany jest przy użyciu takiego samego podwozia jak poprzednio przytoczony samochód 4 t, to jego ła-

downość będzie mniejsza. Różnicę stanowić będzie ciężar mechanizmu przeznaczonego do przechylania skrzyni ładunkowej i różnica ciężarów skrzyni wywrotnej i stałej. Skrzynia wywrotna musi być całkowicie sztywna, ze względu na zmianę położenia podczas przechylania, i odporna na uderzenia przy mechanicznym naładunku przedmiotów twardych — jak kamienie, gruz, itd. W tym celu musi być wykonana całkowicie ze stali. Stosując się do norm ładowności jednego ze znanych nam samochodów przyjmujemy, że ładowność wywrotki wyniesie 3,5 t i że będzie ona, tak jak w poprzednim przykładzie, całkowicie wykorzystana.

Wywrotka wykaże, przy tej samej szybkości technicznej j. w. następującą wydajność roboczą:

promień pracy km	szybkość handl. km/godz.	wydajność robocza	
		t/godz.	t-km/godz.
1	6,0	10,5	10,5
5	12,5	4,4	22,0
10	15,0	2,64	26,4
20	16,4	1,435	28,7
40	17,2	0,75	30,0
60	17,5	0,61	30,6
100	17,76	0,51	31,0
200	17,98	0,157	31,5

Porównując obydwie tabelki wydajności roboczych widzimy, że, dzięki znacznemu skróceniu naładunku i wyładunku, osiągnęliśmy bardzo znaczną poprawę szybkości handlowej na małych promieniach pracy w stosunku do samochodu z ręcznym naładunkiem i wyładunkiem. Na odległościach jazdy 1 i 5 km zmniejszyła się znacznie różnica pomiędzy szybkością handlową i szybkością techniczną. Na dalszych promieniach pracy wartość szybkości handlowej w obydwu porównywanych przykładach zbliża się coraz bardziej do szybkości technicznej i staje się prawie całkowicie zależną od niej, a nie od czasu postojów.

Na promieniu pracy 40 km wydajności robocze obydwu porównywanych samochodów są prawie sobie równe, a na większych promieniach wydajność robocza samochodu z ręcznym naładunkiem staje się lepsza od samochodu - wywrotki ze względu na różnicę ładowności.

Promień pracy, na którym wydajności robocze porównywanych samochodów stają się sobie równe nazywamy granicznym promieniem pracy.

★

W praktyce jednak decyduje o racjonalnym zastosowaniu wywrotki nie promień pracy ustalony na podstawie porównania wydajności roboczych, lecz promień pracy obliczony przez porównanie kosztów własnych przewozu, gdyż poza wydajnością roboczą muszą być wzięte pod uwagę również i właściwości ekonomiczne porównywanych samochodów.

Dla lepszego objaśnienia postaramy się ustalić przypuszczalne koszty przewozu dla obydwu porównywanych samochodów. Koszty zależne od przebiegu wyniosą na 1 km: paliwo (benzyna) 35 l/100 km po 80 zł za 1 l = 28 zł/1 km; oleje 1,5 zł/1 km; ogumienie w cenie za komplet (6 opon i dętek) 415.000 zł, przy przebiegu do zużycia 35.000 km — koszt w zaokrągleniu 12 zł/1 km; umorzenie wartości samochodu przy cenie zakupu (po odliczeniu wartości ogumienia) — 2 350 000 zł. i przebiegu umorzeniowym 250.000 km wyniesienie na 1 km 9,4 zł.

Obsługa zapobiegawcza, naprawy bieżące i średnie oblicza się przy założeniu przebiegu między dwoma głównymi naprawami 80.000 km i przypuszczalnym nakładzie pracy na wykonanie napraw bieżących 1,5 rob-godz. na 100 km oraz przy ogólnym nakładzie pracy na naprawy średnie w ciągu całego przebiegu międzynaprawczego w wysokości 350 rob-godz, wreszcie przyjmując, że przeglądy okresowe odbywać się będą: pierwszy co 1000 km, a drugi co 5000 km, przyczem nakład pracy wyniesie na każdy pierwszy przegląd 6 godz. i 27 godz na drugi. Średni koszt rob-godziny brutto 100 zł. Uwzględniając koszty materiałów pomocniczych, smarów, części zamiennych jak również koszty umorzenia budynków i urządzeń, zużycia narzędzi, administracji stacji obsługi zarówno pod względem rzeczowym jak i osobowym — koszt obsługi zapobiegawczej i napraw bieżących oraz średnich wyniesie w przybliżeniu 12 zł na 1 km przebiegu. Koszt naprawy głównej zawarty jest w koszcie umorzenia wartości samochodu.

Razem koszty zależne od przebiegu wyniosą 62,9 zł/1 km.

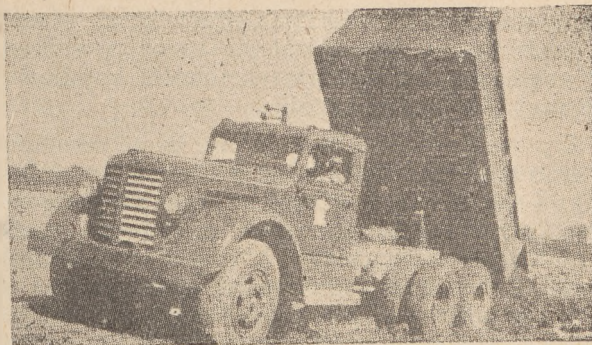
Przyjmując cenę wywrotki o 150.000 zł wyższą i ten sam przebieg umorzeniowy, koszt umorzenia wartości wywrotki wyniesie 10 zł.

Ze względu na dodatkową obsługę i naprawę mechanizmu przechylającego skrzynię obliczamy te same koszty dla wywrotki na 13,5 zł na 1 km przebiegu.

Razem zatem możemy ustalić w przybliżeniu koszty zależne od przebiegu dla samochodu zwykłego 4 t na okrągło 63 zł na 1 km i na 65 zł dla 1 km dla wywrotki 3,5 t.

Koszty niezależne od przebiegu są różne w zależności od charakteru organizacji przewozowej, do której samochód należy. Są one naogół wyższe w odniesieniu do jednego samochodu w takich organizacjach, które mogą wykorzystywać lepiej samochody (przewozy publiczne) i niższe w organizacjach, które używają samochodu w razie własnej potrzeby. Koszty niezależne od przebiegu odnosimy do 1 godziny pracy samochodu. W pierwszym przypadku będą one dzielone przez większą ilość godzin (lepsze wykorzystanie samochodu) niż w drugim.

Dla uproszczenia przyjmujemy, że do tych kosztów należy całkowite wynagrodzenie kierowcy, co będzie ściśle jeśli kierowca wynagra-



Wywrotka 6 t podczas wyładunku.

dzany jest wyłącznie za przepracowany czas. Wynagrodzenie kierowcy wraz z wszelkimi premiami i świadczeniami społecznymi przyjmujemy rocznie na 400.000 zł, zaś koszty administracji ogólnej szacujemy na 250.000 zł na 1 samochód rocznie. Przyjmując dalej, że samochód wykona w ciągu roku 1760 godzin pracy, otrzymujemy obciążenie każdej godziny pracy kosztami niezależnymi od pracy w wysokości 370 zł/godz.

Aby otrzymać koszt własny przewozu 1 tony na określoną odległość lub koszt własny wykonanej pracy 1-go t-km, mnożymy ilość kilometrów wykonanych przez samochód w ciągu jednej godziny pracy (równa się jego szybkości handlowej uwidocznionej na obydwu tabelkach) przez sumę kosztów zależnych od przebiegu i dodajemy sumę kosztów niezależnych od przebiegu ustalonych na jedną godzinę pracy. Sumę kosztów dzielimy przez wydajność roboczą według tabelki.

Naprzykład zwykły samochód 4 t, pracując na promieniu pracy 5 km, wykazał szybkość handlową 7,5 km/godz. Koszty zależne od przebiegu wyniosą 7,5 km $\times$ 63 zł = 472,5 zł. Koszty niezależne na godzinę wynoszą 370 zł. Razem koszty 472,5 + 370 = 842,5 zł. Wydajność robocza wynosi 15 t-km/godz, a zatem koszt 1 t-km 842,5 : 15 = 56,2 zł. Wydajność robocza wyrażona w t/godz wynosi na promieniu pracy 5 km, — 3 t/godz, a zatem koszt przewozu 1 tony na odległość 5 km wyniesie 842,5 : 3 = 281 zł.

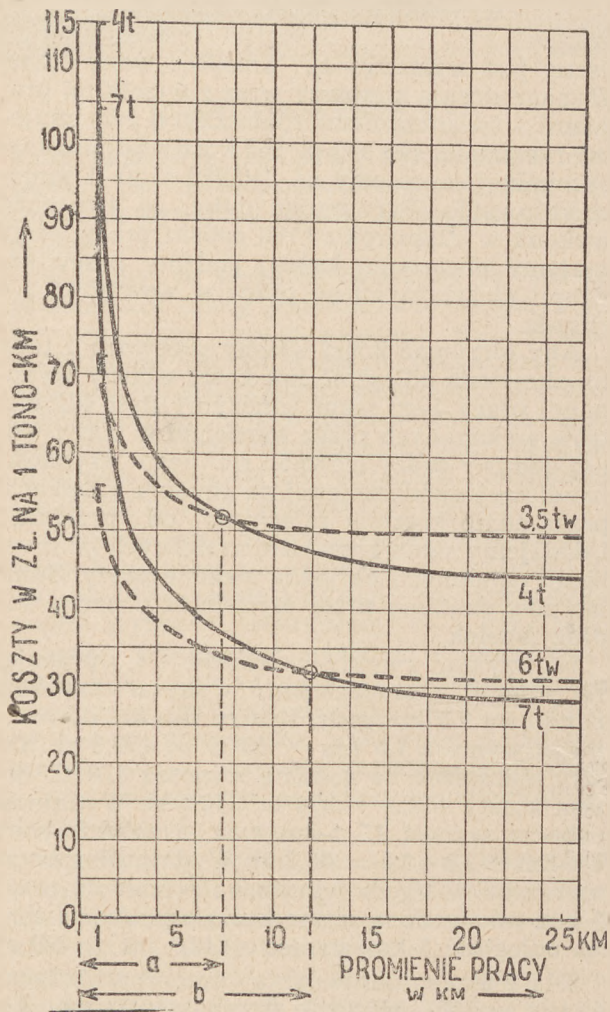
Dla lepszego porównania przeprowadziliśmy w ten sposób obliczenie przypuszczalnych kosztów własnych samochodów pracujących w założonych warunkach, przy niezmienniej szybkości technicznej 18 km/godz., przy promieniach pracy 1, 5, 10 i 20 km:

km	samochód 4 t	wywrotka 3,5	samochód 7 t	wywrotka 6 t
	gaźnikowe		utruckowe	
1	115,	72,5	107	55,5
5	56,2	54,0	41,5	35,0
10	49,0	51,0	33,6	32,5
20	45,5	50,0	29,0	31,4

(koszt własny podano w złotych na 1 t-km).

Na dalszych promieniach pracy koszt własny 1 t-km będzie zmniejszał się coraz powolniej, w zależności od stosunku szybkości handlowej do szybkości technicznej.

Z powyższej tabelki widzimy, że po uwzględnieniu nie tylko wydajności roboczych lecz również i właściwości ekonomicznych porównywanych samochodów, graniczne promienie pracy zmniejszyły się znacznie i leżą w porównaniu dwu samochodów gaźnikowych pomiędzy 5 i 10 km, a w porównaniu dwu samochodów wtryskowych (na olej gazowy) pomiędzy 10 i 20 km.



Wykres przedstawiający zależność kosztu własnego jednego tonokilometra od promienia pracy. 4 t — jest krzywą kosztów 1 tonokilometra dla samochodu 4 t z ręcznym ładunkiem i wyładunkiem (silnik benzynowy); 3,5 tw — jest krzywą j. w. dla wywrotki 3,5 t z mechanicznym ładunkiem; 7 t — j. w. dla samochodu ciężarowego 7 t z silnikiem Diesla; 6 tw — j. w. dla wywrotki 6 t z mechanicznym ładunkiem; a — odległość graniczna dla wywrotki 3,5 t; b — odległość graniczna dla wywrotki 6 t.

Powyższa tabelka porównania kosztów własnych przedstawiona jest na załączonym rysunku w sposób graficzny. Na osi poziomej (oś odciętych) uwidocznione są, wzrastające od lewej do prawej, różne promienie pracy, a na osi pionowej (oś rzędnych) uwidocznione są koszty

nowej (oś rzędnych) uwidocznione są koszty własne w zł na 1 tonokilometra.

★

Jak staraliśmy się udowodnić, polepszenie wydajności roboczej, a zatem lepszy efekt ekonomiczny przewozu na krótkich promieniach pracy, możemy uzyskać przede wszystkim przez skrócenie postojów ładunkowo - wyładunkowych, co daje polepszenie szybkości handlowej. Do osiągnięcia tego stosuje się środki techniczne, które przez mechanizację czynności ładunkowo - wyładunkowych przyczyniają się do ich znacznego skrócenia.

Środki mechanizujące ładunek i wyładunek są następujące:

1. Środki służące do skrócenia czasu ładunku.

a) **Znajdujące się na samochodzie.** Są to przyrządy i maszyny trwale złączone z samochodem, a zatem znajdujące się zawsze wraz z nim na miejscu ładunku. Do nich należą dźwigi i kołowroty (windy) umocowane na samochodzie, służące do układania ładunków w opakowaniu lub w sztukach na powierzchni ładunkowej otwartej ciężarówki. Stosowane są również ruchome tylne boki skrzyni, opuszczające się aż do ziemi pod wpływem mechanizmu hydraulicznego i podnoszące ułożone na nich towary do wysokości powierzchni ładunkowej. Wszystkie te urządzenia zmniejszają ładowność samochodu i stosuje się je tylko w wyjątkowych wypadkach.

b) **Znajdujące się poza samochodem,** na niektórych miejscach ładunku. Są to różne dźwigi znajdujące się stale lub czasowo na miejscach ładunku. Do nich należą maszyny umożliwiające szybki ładunek towarów sypkich i znośzących transport luzem bez przykrycia. Są to zatem koparki, czerpaki i rampy ładunkowe, pod które samochody podjeżdżają celem szybkiego nalożenia, zwykle z przechylonej kołomy. Tu należą również kołowroty (windy), stosowane w niektórych magazynach do wyciągania towarów w opakowaniu lub sztukach oraz dźwigi przewożone na wózkach silnikowych lub na samochodach, jak również transportery.

2. Środki służące do skrócenia czasu wyładunku.

a) **Znajdujące się na samochodzie.** Do wyładunku towarów w opakowaniu (skrzynie, kraty, bele, worki, pojemniki czyli kontenery) używa się tych samych dźwigów i urządzeń, które znajdują się na samochodzie i służą do skrócenia ładunku.

Dla wyladunku towarów sypkich i znoszących zmechanizowany wyladunek przez szybkie wysypanie z przechylonej skrzyni ładunkowej, stosuje się *samochody samowyladowywacze*. Do nich należą: Wywrotki przechylające skrzynię do tyłu, na boki lub w dwóch kierunkach. Działają one z reguły pod wpływem mechanizmu hydraulicznego otrzymującego napęd z silnika samochodu podczas postoju. Wywrotki z mechanizmem ręcznym są rzadko stosowane, bowiem nie zwalniają siły roboczej, która jest potrzebna do obracania korbą przez wielką przekładnię.

W wypadkach ręcznego naładunku towarów sypkich można z powodzeniem stosować ciągniki siodłowe z naczepami wywrotnymi. Ciągnik musi posiadać napęd do mechanizmu przechylającego skrzynię na naczepie. Ciągnik wyladowuje wywrotem bez odczepiania naczepy i po powrocie na miejsce naładunku odczepia próżny naczep po podstawieniu go pod ręczny naładunek, a przyczepia się do już naładowanego naczepy. Ilość naczepów zależna jest od promienia pracy, ładowności użytecznej, szybkości technicznej i czasów zaczepiania i odczepiania, (patrz artykuł pt. „Racjonalne wykorzystanie ciągników” w Nr 3 i 4 „Motoryzacji” z roku 1950).

Koleby zmotoryzowane o dużej ładowności i niewielkiej szybkości technicznej. Stosuje się je na najmniejszych promieniach pracy. Posiadają możliwość poruszania się w obydwu kierunkach jazdy bez manewrowania, co znacznie

skraca czas przewidziany na podstawienie pod naładunek i wyladunek. Koleba przechyla się pod wpływem ładunku i powraca w poprzednie położenie pod wpływem bezwładności z chwilą ruszenia pojazdu.

Samowyladowywacze dolnozsympne. Są to ciągniki siodłowe o największej ładowności (do 30 t). Naczep stanowi wielka, podłużna koleba, której podłoga jest otwierana i zamykana przy pomocy mechanizmu hydraulicznego, działającego podczas jazdy. Wyladowywanie podczas jazdy na pustych placach daje możliwość sprowadzenia czasu wyladunku do zera. Samochody takie stosuje się przy wielkich robotach ziemnych w razie konieczności wywozu mas ziemi na większą odległość.

b) Znajdujące się poza samochodem. Do nich należą te same urządzenia, które służą do naładunku i są wyliczone wyżej.

Mechanizacja czynności naładowczo-wyladowkowych wywiera dodatni wpływ na wydajność roboczą w transportach na małych odległościach. Stosowanie mechanizacji naładunku i wyladunku w transportach na większych odległościach nie ma wielkiego wpływu na kształtowanie się wydajności roboczej, lecz ma na celu zwolnienie cennej siły roboczej, zajętej przy uciążliwych pracach przy ładowaniu i wyladowywaniu różnych towarów, nieraz w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych. Sprawa ta stanowi jednak odrębne zagadnienie.

inż. T. Sokołowski

Sprawa ważna i zawsze aktualna

Przed dwoma laty, w kwietniowym numerze „Motoryzacji”, w artykule pod tytułem „Obsługa „Samochodów”, poruszyliśmy sprawę ważną i zawsze aktualną — sprawę utrzymania „w zdrowiu” taboru samochodowego. Zamierzaliśmy przywrócić uwagę na decydujące znaczenie obsługi profilaktycznej czyli zarobiegawczej, która jest środkiem do utrzymania taboru samochodowego „w zdrowiu”. Mierzalnym „zdrowia taboru” jest długość przebiegu między dwoma naprawami głównymi.

Pisaaliśmy przed dwoma laty: „należy zapobiegać we właściwym czasie uszkodzeniom, które zamiedbane mogą być przyczyną przedwczesnych napraw, a naprawa to kuracja, która nie zawsze całkowicie przywraca zdrowie”. I dalej: „diagnoza postawiona we właściwym czasie oraz wymiana zużytych części przedtem, zanim zużycie jednego organów pociągnie za sobą zużycie całości”. I wreszcie: „obsługa samochodu poza utrzymaniem czystości i smarowaniem polega na codziennej obsłudze niektórych organów i na okresowych rewizjach wszystkich organów. W wyniku tych rewizji wykonywane są regulacje albo naprawy, o ile rewizja wykazuje konieczność wykonania takich napraw. Przez stałą i konsekwentną codzienną obserwację i fachowo wykonywane rewizje przy użyciu potrzebnych do tego celu urządzeń, odgrywa się długie przebiegi między naprawami”. Przebiegi te były przytoczone w tablicy załączonij z jednego z znaniezych pism fachowych. — Cyfry zawarte w tej tablicy spotkały się oczywiście z niedowierzaniem i nie wiele narazie odniosły skutku.

Weźmy na przykład: „przebieg między naprawami głównymi czyli całkowitą odbudową” — dla samochodu osobowego: 96.000 — 160.000 km. Wydawało się to

fantazją. Po dwóch latach czytamy w miesięczniku „Awtoemobil”, będącym oficjalnym organem prasowym Ministerstwa Transportu Samochodowego w RSFSR, w artykule o. t. „Noweje podżozde i techniezskom obzuzhewenij i remontie awtoemobilow” (Nr 11/49), w tabelce na str. 11, że przebieg międzynaprawczy dla samochodu „Pobieda” wynosi 90.000 km, a dla samochodu osobowego ZIS-110 przebieg międzynaprawczy wynosi 170.000 km. Prosimy porównać to, jak również i inne, cyfry zawarte w tabeli w „Motoryzacji” z przed 2 lat i w cytowanym artykule „Awtoemobil”, który ukazał się prawie dwa lata później. Czemu należy zawdzięczać zgodność tych danych? Temu, że wszędzie na świecie sprawa utrzymania taboru samochodowego w zdrowiu jest sprawą ważną i zawsze aktualną.

W ciągu ubiegłych 2 lat staraliśmy się stale poruszać tę aktualną sprawę i informować naszych Czytelników o rosnących obrotach zapobiegawczej w Związku Radzieckim. Przypomniemy ustawę o planie pięcioletnim w ZSRR, która zawiera wskazanie: „rozwiniąć wyzyskanie zarówno samochodów, jak i ich obsługi technicznej”... i realizację jej przez uruchomienie na wielką skalę liczących „profilaktyczną” i produkcję urządzeń do wykonywania czynności obsługowych („GARO”). Obecnie cytując dane dotyczące nowych przebiegów międzynaprawczych w ZSRR podkreślamy, że osiągnięcie takich wyników zawdzięcza się nie tylko pełnemu zrealizowaniu spraw ważnych i zawsze aktualnej, o której mówimy, ale również realizacji słusznych założeń.

Poruszając w odpowiednim czasie sprawę „zdrowia taboru samochodowego” spełniliśmy nasz obowiązek i przyczyniliśmy się, w tym stopniu w jakim było to dla nas możliwe, do zrozumienia ważności zadania.

Z satysfakcją możemy stwierdzić, że za zrozumieniem nastąpiły pierwsze kroki — oczywiście najtrudniejsze — w dążeniu do realizacji słusznych założeń. Mamy na myśli: uruchomienie przy Biurze Studiów i Projektów Ministerstwa Komunikacji — Działu Projektowania Budowli Samochodowych, którego zadaniem jest opracowywanie projektów technologicznych dla wszelkich zakładów służących do eksploatacji transportu samochodowego oraz rozpoczęcie przez „Motozbyt” inwestycje mające na celu uruchomienie prawdziwych stacji obsługi ogólnego (publicznego) użytku w największych skupiskach samochodów.

Niestety o produkcji urządzeń i narzędzi potrzebnych do wykonywania obsługi n.c. n.e. slyszymy. Bez takiej produkcji, która, nawiasem mówiąc, istniała przed wojną, o czym wspominaliśmy w serii artykułów p. t. „Obsługa Samochodów”, (które były drukowane na łamach naszego pisma w 1948 r.), budowa i wyposażenie nowych stacji obsługi natrafi na niepokonane trudności.

Sprawa ta powinna znaleźć szybkie i radykalne rozwiązanie. Produkcja niektórych łatwych do wykonania, urządzeń pomocniczych do obsługi samochodów, przyczyni się do przyspieszenia i potaniaenia inwestycji w zakresie potrzebnym do utrzymania taboru samochodowego „w zdrowiu” i oczywiście przyczyni się do zmniejszenia wydatków na zakupy zagraniczne.

Przytaczając akcję inwestycyjną „Motozbytu” uży-

liśmy przymiotnika „prawdziwy” — dla określenia powstających stacji obsługi. Uczyniliśmy to celowo, aby odróżnić je od fikcyjnych stacji obsługi, jakie tu i ówdzie istnieją, dzięki niewielkim inwestycjom. Takie stacje obsługi, powstające bez projektu technologicznego, bez właściwego wyposażenia, a co najważniejsza bez programu pracy i bez wyszkolonych wykonawców, wprowadzają w błąd korzystających z ich usług i wyrządzają szkodę sprawie ważnej i zawsze aktualnej.

Kończąc tę „jubileuszową” wzmiankę, podkreślamy wielką rolę kierowcy w wykonywaniu obsługi stałej, to jest utrzymania w czystości samochodu i systematycznego obserwowania jego organów, a ponadto obowiązek jaki ciąży na kierowcach tych samochodów, których miejsce postoju leży daleko od skupisk, w których istnienie stacji obsługi może być opłacalne. Obowiązek ten polega na wykonywaniu programowych przeglądów, a nawet napraw bieżących mających na celu zapobieganie postępującemu zużyciu elementów samochodu. Przeglądów tych kierowca winien dokonywać własnoręcznie, w oparciu jednak o instrukcje i wskazówki, których powinny udzielać najbliższe stacje obsługi, wyposażone we wszelkie środki techniczne i prowadzone przez wysoko kwalifikowany personel.

Pamiętajmy, że „zdrowie taboru” to miliardy zaoszczędzone dla dobra ogółu. (Tes).

Znaczenie profilaktycznej konserwacji

Organizacja profilaktycznej konserwacji i napraw stanowi jedno z ważniejszych zadań stojących przed wszystkimi jednostkami transportowymi w kraju.

Jak podają źródła radzieckie (Naukowo - Badawczy Instytut Transportu Samochodowego) jednostka transportowa licząca 50 samochodów wymaga dla wszelkich rodzajów konserwacji i napraw 5,2 robotnikogodzin na 100 klm przebiegu lub 200 robotniko-dni rocznie na 1 samochód ciężarowy.

Koszt konserwacji i napraw, przyjmując przebieg roczny 30.000 klm, będzie wobec tego bardzo wysoki. Dlatego też należy przez właściwą organizację konserwacji i napraw polepszyć stan techniczny parku samochodowego i zwiększyć wskaźnik jego technicznej gotowości.

W dobrze postawionych parkach samochodowych wskaźnik gotowości technicznej parku sięga 0,85 — 0,90 a przestój samochodów spowodowany różnymi rodzajami konserwacji i napraw nie przewyższa 10 — 15% okresu ich pracy. W praktyce jednak w większości jednostek samochodowych przestój spowodowany konserwacjami i koniecznością remontów osiąga znacznie wyższy procent.

Zmniejszenie ilości dni przestoju samochodów w naprawie spowoduje to, że za pomocą nie zwiększonego taboru samochodowego można będzie przewieźć dodatkowo tysiące ton ładunku, co obniży koszt własny przewozu.

Podstawą organizacji prac remontowych winno być wskazanie Tow. Stalina na XVII Zjeździe WKP(b) że: „podstawą naprawy jest bieżący i średni remont, a nie naprawa główna”.

To wskazanie Tow. Stalina wymaga skoncentrowania uwagi przede wszystkim na problemie profilaktycznego konserwowania wozu i wykonywaniu drobnych napraw.

W konsekwencji plan rozbudowy naszego gospodarstwa narodowego powinien przewidywać rozbudowę szerokiej sieci zakładów naprawczych, których podstawowym zadaniem będzie zagwarantowanie bieżących i średnich napraw. Jednocześnie winna być możliwie szeroko stosowana metoda wymiany zespołów, podwyższająca znacznie wskaźnik techniczny gotowości parku samochodowego.

Stawiając sobie jako cel największe przedłużenie „życia” samochodów, musimy sobie powiedzieć wy-

raźnie, że aby ów cel osiągnąć należy rozwinąć szeroko ruch współzawodnictwa pracy, który podwyższy jakość napraw oraz zwiększy międzyremontowe przebiegi. Zadania stawiane przez Plan 6-letni, polegające na zapewnieniu dalszego technicznego postępu dla wszystkich gałęzi gospodarki narodowej, jest szczególnie aktualne dla transportu.

Obecnie konserwacja i naprawy samochodów są dokonywane w wielu wypadkach metodami nie odpowiadającymi nowym wymaganiom.

Urządzenia naszych stacji obsługi i zakładów naprawczych są niewystarczające, co stoi na przeszkodzie w rozpowszechnianiu właściwej metody konserwacji profilaktycznej.

Zaopatrzenie w części zamienne, też nie osiągnęło właściwego poziomu, przez co najbardziej ekonomiczna metoda wymiany zespołów, która skracza do minimum przestoje wozów i podwyższa wskaźnik technicznej gotowości nie została wykorzystana.

Samochód winien dostać się do zakładu naprawczego wtedy, gdy to jest konieczne i przebywać tam nie dłużej niż to jest konieczne, żeby w ten sposób nie zmniejszać i tak niedostatecznej przepustowości jednostek remontujących.

Biorąc powyższe rozważania pod uwagę, zadaniem najważniejszym byłoby ustalenie jednego systemu dla przeprowadzania profilaktycznej konserwacji z tym, że niezbędnym jest zaopatrzyć jednostki transportowe w zasadnicze zespoły wymienne oraz urządzenia garażowe. We właściwie urządzonych i zorganizowanych jednostkach naprawczych podnieś się wydajność pracy robotników oraz podwyższy się jakość wykonania.

Wielką rolę w ulepszeniu konserwacji i napraw samochodów, odegra współzawodnictwo pracy między kierowcami. Kierowcy przodownicy, przekraczający znacznie ustalone normy przebiegów przedremontowych i międzynaprawczych, dadzą przykład czego można dokonać dzięki właściwej profilaktycznej konserwacji. W Zw. Radzieckim — kolebce ruchu stachanowskiego, kierowcy stu-tysięcznicy mogą się pochwalić ogromnymi sukcesami w przekraczaniu normy przebiegu i oszczędności paliwa, a osiągnięcia te zawdzięczają codziennej, starannej i metodycznej pracy przy swoim warsztacie pracy, którym jest samochód.

Wł. Piszczoński

INŻ. ZYGMUNT ANDRZEJEWSKI

Konieczność kontroli technicznej przy wykonywaniu współzawodnictwa długofalowego

W ramach ogólnopaństwowego ruchu współzawodnictwa w podejmowaniu zobowiązań długofalowych, transport samochodowy ma jedno z najpoważniejszych zadań do spełnienia. Streszcza się ono w określeniu roli transportu i komunikacji przy realizacji Planu 6-cio letniego.

Inicjatywa podejmowania zobowiązań przez kierowców powiększenia jaknajwydatniej przebiegu samochodów do koniecznej naprawy, dowodzi z jakim zrozumieniem idea ta spotkała się u tych pracowników.

Akcja ta, mająca dać w wyniku duże oszczędności finansowe, inwestycyjne i terminowe dla państwa socjalistycznego, wykraczająca poza ramy dotychczasowych norm, przepisów i często przesądów, musi mieć oprócz jasno spretyczowanego celu społecznego i politycznego określony realizacyjny sens techniczny.

Cel polityczno - społeczny jest jasno postawiony i nierozdzielnie związany z podstawami naszej gospodarki socjalistycznej. Natomiast realizacja techniczna tej akcji nie jest, jak dowodzą tego liczne wypadki, niestety dostatecznie zrozumiana. Co więcej, niezdawanie sobie sprawy z warunków technicznych, które muszą być spełnione przy wypełnianiu tego rodzaju współzawodnictwa, prowadzi czasami do powstawania w taborze samochodowym nieodwołalnych szkód dla naszego Państwa, a może nawet stać się terenem dla działalności elementów wrogich naszemu ustrojowi, dążących świadomie do uszczuplenia stanu posiadanego taboru, co znalazło już swój odzwiek w uchwałach plenum KC PZPR.

Określimy założenia techniczne zwiększonego przebiegu kilometrażowego samochodów.

A więc przede wszystkim należy stwierdzić: przez podjęcie przez kierowcę zobowiązania długofalowego należy rozumieć, że określone dokładnymi wymiarowymi warunkami technicznymi, (podanymi w instrukcjach warsztatowych), zużycie elementów pojazdu, które warunkują konieczność przekazania go do okresowej naprawy, nastąpią nie po przejechaniu normalnej, przepisanej w ogólnych normach przebiegu, ilości kilometrów, lecz dopiero po wykonaniu przebiegu zadeklarowanego. Znaczący to, że należy uważać przeglądy okresowe i naprawy bieżące za normalną czynność obsługową, gwarantującą właściwe użytkowanie samochodu. Bez względu na ilość kilometrów przebiegu przyjętych w zobowiązaniu, warunki techniczne zużycia elementów pojazdu, które warunkują konieczność przeprowadzenia naprawy, pozostają bez zmiany.

Kierowca natomiast zobowiązuje się nieprzekroczyć norm zużycia przed przejechaniem zadeklarowanej ilości kilometrów i odwieść koniecz-

ność wykonania naprawy głównej możliwie jak najdalej.

Jakie to nakłada obowiązki na nadzór techniczny?

Takie, jakie są podane w instrukcji Min. Komunikacji — „Normy przebiegu międzynaправczego pojazdów mechanicznych“ SM-162, wydruk z Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacji Nr. 24 z dn. 2.7.1949 poz. 156.

Komentarz do par. 3 w. wzm. normy mówi:

„...Współzawodnictwo będzie się niejednokrotnie wyrażało w tendencji do największego przedłużania przebiegu międzynaправczego poza ustalone normy. Temu zjawisku należy oczywiście przyklasnąć. Nie może to jednak odbywać się kosztem nadmiernego zużycia zespołów, bo wtedy oszczędności osiągnięte na tej drodze będą oszczędnościami pozornymi, albowiem koszty zużycia zespołów, które w takiej sytuacji nie będą się już prawdopodobnie nadawały do naprawy, czy regulacji, przewyższy w wysokim stopniu oszczędności osiągnięte na przebiegach międzynaправczych.

Należy zatem, w interesie racjonalnej gospodarki samochodowej, pilnie baczyć, aby godne pochwały tendencje kierowców nie zamieniły się w bezmyślne niszczenie sprzętu, którym będzie się chciało za wszelką cenę osiągnąć jak największy przebieg bez napraw... (podkreślenia autora).

Powiedziano jasno i krótko, o co chodzi. Jakże stąd wnioski?

Ze względu na zaangażowanie się ambicio-nalne i finansowe kierowcy przyjmującego zobowiązanie, zawsze będzie istniała tendencja do „przemilczania“ uszkodzeń, bądź też wysę-pniających początkowych objawów nadmiernego zużycia. Dlatego pierwszym warunkiem podstawowym prawidłowego wykonania zobowiązań przebiegowych jest okresowa techniczna kontrola stanu technicznego samochodu, wykonywana nie po zakończeniu przyjętego w deklaracji zobowiązania, ale w czasie trwania zobowiązania.

Jest kwestią do dyskusji, przyjmując oczywiście za podstawę częstości przeglądów w zależności od ilości przejechanych kilometrów, po ilu kilometrach i w jakich odstępach ma się ta kontrola odbywać.

Należy przeprowadzić agitację przyjmowania zobowiązań przez pracowników warsztatowych — na obsługę techniczną samochodu, którego załoga podpisała deklarację dużego przebiegu. Wtedy nastąpi racjonalny podział funkcji, gwarantujący nie niszczenie sprzętu. Kierowca robi wysiłek zwiększenia przebiegu po przez odpowiedni sposób jazdy, a współpracujący z nim pracownik warsztatowy zobowiązuje się

specjalnie dokładnie wóz obsługiwać, zapobiegając lub usuwając, w czasie normalnego przebiegu dobowego, powstające drobne uszkodzenia, lub początki uszkodzeń poważniejszych.

Niezależnie od grupy współzawodniczącej kierowca - obsługa, musi być utworzona komisja, złożona z najlepszych fachowców jakimi jednostka taborowa dysponuje, która przeprowadza kontrolę stanu technicznego pojazdu w czasie wykonywania zobowiązania. Przykładem zrzucenia konieczności „zgrania” kierowcy z obsługą jest przyjęcie zobowiązania obsługowego przez kol. Stanisława Żurę z Ekspozytury Osobowo - Towarowej PKS w Katowicach, który zadeklarował utrzymanie w dobrym stanie technicznym autobusów marki „Leyland” tych kierowców stacji PKS Katowice, którzy zobowiązali się przejechać 200.000 km bez naprawy głównej.

Drugim podstawowym warunkiem prawidłowego wykonania zobowiązań jest podanie warsztatów, bazom, lub zajezdniom, (o ile prowadzą same naprawy), norm wymiarowych zużycia podstawowych elementów samochodów typów powszechnie eksploatowanych. Usunie to „względność” w ocenie stanu technicznego samochodu, którego kierowca przyjął na siebie zobowiązanie oraz związane z tym nieporozumienia.

Doświadczenia uzyskane z kontroli technicznych pojazdów, które wykonały zwiększony przebieg, dowiodły w pewnych wypadkach, że nie zawsze kierowca, obsługa i kierownictwo rozumieją warunki techniczne, jakie muszą być spełnione przy ocenie zużycia wozu w czasie wykonywania zadeklarowanego przebiegu.

Reasumując powyższe rozważania podkreślam: dla racjonalnego wykonywania zobowiązań koniecznym jest:

1) Zrozumienie roli warunków technicznych jakie muszą być jednocześnie spełnione.

2) Zwiększenie i rozszerzenie kontroli stanu technicznego pojazdu, na którym kierowca ma osiągnąć zwiększony przebieg, w czasie jego wykonywania, w oparciu o instrukcję wydaną przez M. K. SM-162.

3) Określenie wymiarowych dopuszczalnych norm zużycia, po przekroczeniu których pojazd bez względu na procent wykonania przyjętego zobowiązania musi być oddany do naprawy.

4) Stworzenie stałych komisji kontrolnych, od decyzji których zależy, czy pojazd przekroczył normy zużycia i czy ma być skierowany do naprawy.

5) Propagowanie podejmowania zobowiązań długofalowych przez personel obsługowy, o ile można, zespołowo z załogami kierowców.

Nie zapominajmy, że wysiłek kierowcy współzawodnika, pociąga za sobą konieczność uaktywnienia i powiązania z tą akcją personelu obsługowego i technicznego, jeżeli ma dać realny efekt oszczędności dla Państwa.

inż. Z. Andrzejewski

CZYN 1-MAJOWY ZAŁOGI „URSUSA”

Wśród meldunków o zobowiązaniach produkcyjnych, napływających z całego kraju, podejmowanych dla uczczenia Święta 1-go Maja przez załogi fabryczne, zespoły i brygady oraz poszczególnych robotników, na wyróżnienie zasługuje zobowiązanie załogi zakładów „Ursus” pod Warszawą, która zobowiązała się do wyprodukowania w okresie kwietnia rb. 33 ciągników ponad plan oraz do upłynnienia do 1-go maja środków obrotowych na kwotę 67 milj. złotych.

Deklaracja załogi „Ursus” brzmi następująco:

„Podkreślając solidarność z międzynarodowym proletariatem i siłami światowego frontu pokoju ze Zw. Radzieckim na czele, postanawiamy w ciągu kwietnia rb. wykonać ponad zaplanowaną produkcję 33 traktorów.

Jednocześnie postanawiamy osiągnięte w czynie pierwszomajowym tempo produkcji utrzymać w następnych miesiącach, aby przyczynić się do przebudowy naszej gospodarki rolnej, a tym samym do budowy socjalizmu w Polsce.

W ramach akcji przyspieszenia obrotu środków obrotowych, zobowiązujemy się przyspieszyć do 1 maja upłynnienie cennych remanentów na kwotę 67.000.000 zł. Wykonanie tych zobowiązań to nasz wkład w dzieło pokoju”.

MOTOROWCY STOLECZNI URUCHAMIAJĄ OŚRODEK MOTOROWY

Motocykliści i automobiliści zrzeszeni w Warszawskim Okręgu PZM uruchamiają Ośrodek Motorowy przy ul. Wawelskiej, na terenie dawnej zajezdni towarowej PKS.

W trzech barakach ulokują się: pokazowa świetlica motorowa, sala warsztatowo-garażowa oraz Ośrodek Myśli Technicznej. Ten ostatni przeznaczono do prac doskonalących racjonalizatorów i wynalazców z dziedziny motoryzacji.

Teren zajezdni będzie uporządkowany przez członków poszczególnych klubów w niedzielne popołudnia.

Przy organizowaniu pierwszego tego rodzaju Ośrodka w Polsce pomożcie również Wojsko Polskie oddanie do użytku całego szeregu pojazdów oraz dużej ilości sprzętu.

Ośrodki Motorowe traktować należy jako fundament podniesienia i umasowienia naszej kultury motoryzacyjnej.

ROBOTNICZY OŚRODEK MOTOROWY POWSTAJE W KIELCACH

Na Walnym Zebraniu Sekcji Motorowej „Stali” Kielce, uchwalono uruchomienie Robotniczego Ośrodka Motoryzacyjnego, gdzie każdy z członków sekcji będzie mógł dokonywać wszelkich poprawek i przeróbek pod opieką wysokokwalifikowanych mechaników.

Jednocześnie, dla uczczenia święta 1 Maja członkowie sekcji motorowej zobowiązali się zapracować każdy po 5 godzin, celem uruchomienia Rob. Ośrodka Motoryzacyjnego, a ponadto w ciągu br. zapoznać z jazdą na motocyklu i przepisami drogowymi 500 członków Ludowych Zespołów Sportowych na terenie woj. kieleckiego.

Poza tym kielczanie wezwali do podjęcia podobnych zobowiązań pierwszomajowych wszystkie kluby sportowe w Polsce, a w szczególności sekcje motorowe Zrz. „Stal”, Zw. „Skra” w Warszawie i Zw. KKM w Kielcach.

SPROSTOWANIE

W zeszytach nr 4 (kwiecień 1950 r.) na stronie 108 — wskutek błędu drukarskiego przedstawiono podpisy pod kliszami. Podpis: „Droga z pierwszeństwem przejazdu” winien znaleźć się z prawej strony, natomiast podpis: „Koniec drogi z pierwszeństwem przejazdu” — winien być wydrukowany z lewej strony pod znakiem przekreślonym czarnym pasem.

Kadry decydują o wszystkim

Pragnąc skoordynować i ułatwić pracę kierownikom transportu samochodowego Oddział Ruchu Drogowego woj. w Szczecinie wspólnie ze Zw. Zaw. Transportowców — Oddział w Szczecinie oraz z Pol. Zw. Motorowym wystąpili z inicjatywą zwołania narady wytwórczej kierowników transportu z terenu miasta Szczecina. Organizatorzy pragnęli zobaczyć jak kierownicy transportu patrzą na zagadnienie gospodarki samochodowej w naszym kraju.

Narada taka odbyła się 17 marca 1950 roku w Zarządzie Miejskim w Szczecinie. Omówiono zagadnienia oszczędności w transporcie samochodowym, rolę kierowników transportu i współpracę czynnika administracyjnego z kierownikami transportu i Radami Zakładowymi. Postanowiono zwoływać narady wytwórcze raz w miesiącu.

Najważniejszą sprawą poruszoną na naradzie okazało się zagadnienie roli kierowników transportu w gospodarce samochodowej. Przypuszczenia organów kontrolnych Oddziału Ruchu Drogowego odnośnie stanu kadr kierowników transportu, zostały w pewnej mierze potwierdzone. Okazało się, że część kierowników transportu nie czytuje Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych i Monitora. Znaleźli się nawet tacy, którzy nie wiedzieli, że czytanie Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych kierownika transportu obowiązuje, lub że tego rodzaju dziennik zawiera zarządzenia w sprawach gospodarki samochodowej.

Narada okazała się pożyteczna, cel swój spełniła, zacieśniła bowiem współpracę czynnika administracyjnego z kierownikami transportu, a po przez nich z rzeszami kierowców. Narada pokazała nadto, że istnieją poważne braki w dziedzinie szkolenia kadr kierowników transportu samochodowego. Narada dowiodła, że nie tylko na szczeblu wojewódzkim mamy niedociągnięcia. Niedociągnięcia, oraz brak fachowych kadr samochodziarskich, istnieją również na szczeblu centralnym. O tym świadczą wypowiedzi uczestników narady.

Gospodarka naszego państwa, opierając się na zasadach socjalistycznych, planuje — obok rozwoju gospodarczego — również szkolenie fachowych kadr, jako nieodzownego warunku tego rozwoju.

Czy stan kadr kierowników transportu samochodowego jest zadowalający? Na to pytanie na terenie miasta Szczecina udzieliła odpowiedzi ostatnia narada wytwórcza — w sensie negatywnym. Nie bez winy jest tutaj Oddział Ruchu Drogowego, jako organ administracyjny i kontrolujący gospodarkę samochodową na terenie województwa, który nie potrafił wcześniej znaleźć właściwego rozwiązania tego zagadnienia.

W skali krajowej znalezienie właściwego rozwiązania tego zagadnienia należy do Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji, jako organu administrującego gospodarką samochodową w całym państwie.

Był okres w Związku Radzieckim, kiedy Marszałek Stalin rzucił hasło: „Kadry decydują o wszystkim“. Czy my tego hasła nie powinniśmy stosować dzisiaj w dziedzinie transportu samochodowego? Czy nie powinniśmy dążyć do podnoszenia poziomu fachowego i ideologicznego naszych kierowników transportu, czy nie powinniśmy zaznajamiać ich z zagadnieniami gospodarki planowej?

Wielkie oszczędności zdobywa nasze państwo przez racjonalizatorskie i nowatorskie pomysły robotników. Nie mniejsze oszczędności może nam dać odpowiednie zorganizowanie gospodarki samochodowej w ramach poszczególnych przedsiębiorstw, przy wykorzystaniu wszystkich rezerw, jakie bezwzględnie w transporcie samochodowym istnieją.

Zwołanie narady wytwórczej kierowników transportu samochodowego w Szczecinie jest sygnałem, że tego rodzaju zagadnienie istnieje u nas i wymaga szybkiego rozwiązania, że szkolić należy nie tylko kierowców samochodowych, ale również kierowników transportu poszczególnych przedsiębiorstw.

Jan Kiedrzyń
Szczecin.

PIERWSZY W POLSCE WZORCOWY OŚRODEK SZKOLENIA TECHNIKÓW SAMOCHODOWYCH utworzyła dyrekcja PKS-u w Gliwicach w dniu 19 kwietnia r.b. Ośrodek mieści się w pięknie odnowionym gmachu. Kurs techników samochodowych trwać będzie 14 miesięcy. Wkrótce zostaną otwarte jeszcze dalsze kursy. Kursanci otrzymają całkowite utrzymanie, pomieszczenie oraz pełne, dotychczasowe pobory.

W IMIELINIE I WARSZAWIE mają powstać w roku bieżącym bazy motorowe dla szkolenia Ludowych Zespołów Sportowych. Gł. Rada Sportu Wiejskiego przewiduje zorganizowanie w r. b. ogółem 2000 nowych L. Z. S-ów, z czego 1000 w Pań. Gospod. Rolnych oraz 300 w spółdzielniach produkcyjnych.

NA TRZY KATEGORIE, POD WZGLĘDEM WIEKU, PODZIELIŁ MOTOCYKLISTÓW POL. ZW. MOT. A mianowicie: I — kat. młodych od 12 — 16 lat, II — kat. juniorów do 18 lat i III — kat. seniorów powyżej 18 lat. Młodzież będzie zapoznawała się ze sportem motocyklowym na maszynach do 100 ccm, które nie wymagają prawa jazdy. Juniorzy będą mieli uprawnienia jeżdżenie. Seniorzy otrzymają licencje w 4 klasach: IV kl. — po ukończeniu w sposób regulaminowy „I kroku“, III i II kl. — po odbyciu specjalnych eliminacji w okręgach, I kl. — mistrzowska, po odbyciu specjalnych prób wobec komisji Zarz. Gł. PZMot. — na jednej trasie dla wszystkich zawodników. Zawodnicy będą mogli korzystać ze sprzętu społecznego PZMot. Do tego celu Związek posiada 8 Jaw. Przepisy opracowuje Komisja Sportowa.

Ostrożnie — etylina!

Benzyzny etylizowane są dla odróżnienia ich od benzyn nieetylizowanych — barwione na kolor różowy lub niebieski.

Barwienie benzyn etylizowanych jest konieczne z uwagi na trujące właściwości zawartego w tych benzynach płynu etylowego.

Należy jednak stwierdzić, że nie tylko pary benzyn etylizowanych są trujące. Nawet pary czystej benzyny, nie zawierającej czteroeptyku ołowiu, są trujące i przy dłuższym wdychiwaniu wywołują mogą ostrą zatrucie organizmu. Objawy zatrucia występują w formie bólów głowy, osłabienia, a czasem objawów histetrii.

Zapach par benzynowych jest jeszcze przy koncentracji 0,05% benzyny w powietrzu — wyczuwalnym. Powietrze, które zawiera 0,01% do 0,30% par benzynowych — powoduje już po 14 minutach wdychiwania — objawy zatrucia. Jeszcze wyższa koncentracja par benzynowych np. w wysokości 1,2% do 2,4% powoduje już po 3 minutach wdychiwania — objawy osłabienia. Przy wyższych koncentracjach — ponad 2,2% — wystarczy 10 — 12 wdechów, by spowodować ogólne osłabienie i nie samopoczucie. Dłuższe wdychywanie mieszanin benzynowo — powietrznych prowadzi do gwałtownych objawów zatrucia i w końcu do śmierci. Tak długo jednak póki śmierć nie nastąpi — można chorego uratować przez doprowadzenie świeżego powietrza i przez stosowanie sztucznego oddychania.

Wrażliwość na skutki działania par benzynowych jest bardzo rozmaita u poszczególnych jednostek. W niektórych wypadkach schorzenia wskutek wdychiwania par benzynowych powodują długotrwały stan osłabienia, bezsenność i brak apetytu oraz podrażnienie dróg oddechowych i systemu nerwowego.

Trujące właściwości par benzynowych występują specjalnie ostro w benzynach pochodzących z rop o dużej zawartości siarki. Dlatego też długotrwałe wdychywanie par czystej benzyny jest również niebezpieczne.

Benzyzny etylizowane, w których zawartość czystego czteroeptyku ołowiu praktycznie nie przekracza granicy 0,3% wagi, w jednakowych warunkach i jednakowych koncentracjach ich par w powietrzu — wykazuje równie trujące właściwości, jak pary benzyny nieetylizowanej.

Ostre zatrucia parami benzyn etylizowanych mogą mieć miejsce tylko wskutek nieostrożnego obchodzenia się oraz częstego lub długotrwałego wdychiwania powietrza nasyconego dużą ilością tych par.

Skutki ostrego zatrucia parami benzyny etylizowanej są identyczne z zatruciami parami czystej benzyny. Pary benzyny etylizowanej nie różnią się wiele pod względem owych tru-

UWAGA!

BENZYNA ETYLIZOWANA (trująca)

zawiera dodatek 4-ro etylku ołowiu
grozi zatruciem organizmu a nawet

ŚMIERCIĄ!

UŻYWAĆ TYLKO DO NAPĘDU MOTORU!

Ostrożnie manipulować!

NIE ZMYWAĆ RĄK!

jących właściwości od par czystej benzyny. Tymaczy się to tym, że praktycznie w parach benzyny etylizowanej czteroeptyku ołowiu albo wcale nie ma, albo też jest go bardzo mało. Badania prowadzone w tym kierunku wykazały, że przy odparowywaniu pierwszych 30% benzyny etylizowanej, czteroeptyk ołowiu nie przechodzi w stan pary, lecz pozostaje w płynie, dopiero przy dalszym odparowywaniu benzyny t. j. dopiero po osiągnięciu pewnej określonej koncentracji, zaczyna czteroeptyk ołowiu powoli odparowywać, tak, że przy odparowaniu około 50% benzyny przechodzi w stan pary zaledwie 1% zawartego w benzynie czteroeptyku ołowiu.

Częste i długotrwałe zmywanie rąk benzyną etylizowaną — wywołuje podobne, jak i przy benzynie czystej stany zapalne skóry, a nawet uporczywą egzemę.

* * *

Środki ostrożności, które zachować należy przy wszelkich manipulacjach z benzyną etylizowaną dadzą się zatem sprowadzić do następujących punktów:

1. Należy unikać częstego względnie długotrwałego wdychiwania par etyliny.
2. Zabrania się wdychiwania spalin silników pracujących na etylinie.
3. Zabrania się zmywania rąk etyliną.
4. W wypadku przypadkowego oblania rąk etyliną należy ręce zmyć naftą, a następnie mydłem i wodą.
5. Zabrania się surowo zasysania etyliny ustami przy pomocy węży gumowych, celem przepuszczenia etyliny z jednego naczynia do drugiego.
6. W razie dostania się etyliny do oka, należy oko przemyć 1%-wym roztworem soli kuchennej w ciepłej wodzie, a następnie przemyć oko czystą ciepłą wodą.
7. Zabrania się stosowania etyliny do mycia samochodów, podłóg, prania odzieży i w ogóle do innych celów niż do celów spalinowych.
8. Wszystkie manipulacje z etyliną przeprowadzać należy ostrożnie, tak by nie

zachodziły wypadki oblewania odzieży etyliną. Odzież oblaną etyliną należy wymyć w naftcie, a następnie wymyć mydłem i wodą.

9. Osady powstające przy spalaniu etyliny w silniku są silnie trujące i dlatego też wszystkie prace dokonywane przy naprawie silników pracujących na etylinie — muszą być przeprowadzane przy zastosowaniu specjalnych środków ostrożności, t. j. w maskach, rękawicach gumowych i odzieży ochronnej. W tym kierunku należy specjalnie instruować kierowców i zaznajamiać z odpowiednim ustępem instrukcji.
10. Rozlewanie etyliny może być dokonywane tylko w pomieszczeniach wyposażonych w podłogę łatwo zmywalną. W pomieszczeniach tych znajdować się winien bezwarunkowo zbiorniczek z naftą do płukania oraz umywalnia.
11. Pomieszczenia, w których dokonuje się rozlewanie etyliny, powinny być zaopatrzone w doskonałą wentylację dolną i górną.
12. Przy wszelkich manipulacjach z paliwami etylizowanymi należy surowo przestrzegać, żeby nie dostawały się do nich najdrobniejsze ilości wody. Paliwa etylizowane nie zawierające wody, nie wykrępują żadnego korodującego działania na metale, w obecności wody natomiast wywołują korozję t. zn. rdzewienie.

Należy uprzedzić kierowców, że:

1. przed zapuszczeniem silnika drzwi garażu należy szeroko otworzyć;
2. silników zapuszczonych nie wolno ani przez chwilę pozostawiać w garażu;
3. samochód, po uruchomieniu silnika trzeba natychmiast wyprowadzić z garażu.

Benzyny etylizowane są obecnie szeroko i powszechnie stosowane, a doświadczenia zebrane w tym kierunku wykazały, że przy zachowaniu elementarnych środków ostrożności podobnych do tych, które są stosowane przy benzynie czystej — używanie benzyn etylizowanych nie przedstawia specjalnego niebezpieczeństwa.

Centrala Produktów Naftowych
Dyrekcja Naczeins.

Wyżej podane uwagi Centrali Produktów Naftowych na temat środków ostrożności obowiązujących przy używaniu etyliny, omawiają sprawę dość szeroko i teoretycznie wyczerpująco. Niestety tylko teoretycznie wyczerpująco.

W praktyce natomiast, sprawa wyglądać będzie gorzej. Warsztaty przeprowadzające naprawy silników pracujących na etylinie winny stosować specjalne środki ostrożności — to znaczy zaopatrzyć swych pracowników w maski, rękawice gumowe i odzież ochronną. Niestety — o ile nam wiadomo — bardzo nieliczna ilość warsztatów napawczych posiada te niezbędne środki ochronne. Wiele warsztatów nie przy otwóło się do zmiany paliwa, która nastąpiła 1 kwietnia br.

i nie dysponuje ani odzieżą ochronną ani maskami dla robotników zajętych przy naprawach silników pracujących na etylinie. Sprawa jest bardzo pilna — maski i odzież ochronna muszą być NATYCHMIAST rozdane gdyż inaczej wypadki zatrucia i poparzeń zbierać będą obficie żniwo.

Nie mniej drastycznie przedstawia się sprawa zasysania etyliny przy pomocy węży gumowych, celem przepuszczenia etyliny z jednego naczynia do drugiego. Niestety ten prymitywny lecz prosty i skuteczny sposób jest stosowany powszechnie zaówno przez warsztatowców, jak przede wszystkim przez kierowców będących w drodze.

W wypadkach kiedy w drodze kierowca potrzebuje nieco benzyny (np. do zalania gaźnika, kiedy inna ze silników chce zapalić), z reguły zasysa paliwo z tanki przy pomocy węża gumowego, którego jeden koniec umieszcza w zbiorniku. Tylko bardzo niewielki procent zapobiegliwych kierowców wozi ze sobą „żelazną kancję benzyny” w postaci np. 5-cio litrowej bańki Reza — nie tylko nie ma takiego zapasu „na wszelki wypadek”, ale od czasu do czasu zdarzają się przypadki stanięcia w drodze z powodu braku paliwa.

Konkludujemy — wypadki konieczności doraźnego przepompowywania paliwa ze zbiornika do bańki litrowej bardzo częste i zdiś się muszą przy najdłuższej posuniętej zapobiegliwości. Ponieważ „ściąganę” paliwa ustami, w wypadku etyliny, należy katęgorycznie wykluczyć, trzeba zastanowić przyczyn, który od dawna już uzyskał prawo obywatelswa w Związku Radzieckim.

Przyrząd ten jest bardzo prosty i składa się z gruszek gumowej zamocowanej do rurki metalowej, która ma trzy końce. Na jednym końcu lokujemy gruszkę, dwa pozostałe końce mocujemy w rurkach gumowych, których drugie końce umieszczamy w naczyniu z którym ściągamy paliwo i w naczyniu do którego przelewamy benzynę. Jest jasne że gruszka gumowa spełnia rolę ust przy piciu.

Przyrząd jest prosty. Dokładny opis wraz z rysunkami roboczymi, podaliśmy w zeszycie Nr 9 (wrzesień 1949 r.) czas. „Motoryzacja”. Ale niestety nie słyhać, żeby ten prosty i tani w wykonaniu przyrząd zo stał wyprodukowany lub choćby załcon u kierowców. Stosowanie tego przyrządu uchroni tysiące kierowców od oparzeń, których nabawią się MIMO OSTRZEŻENIA LEKU, w tych przypadkach, gdy uruchomienie wozu zależne będzie od „ściągnięcia” paliwa ze zbiornika, a przyrządu do ściągnięcia benzyny nie będą mieli z sobą.

Sprawa nie została na czas przygotowana, mimo że „Motoryzacja” sygnalizowała ją już we wrześniu 1949-go roku. Należy jaknajśzybciej wyrównać to niedopatrzenie, grożące niebezpieczeństwem ludziom pracy. (red.).

BRYGADY ROBOTNICZE WARSZAWSKICH CEN. WARSZT. SAM. NIOSĄ WYDAJNĄ POMOC WSI. Akcję pomocy rozpoczęto w kwietniu ub. roku na terenie pow. grójeckiego. Ekipy pracowników CWS urządziły świetlice w Michałowie Górnym i Lechonicach, zainstalowały natraski w Uniwersytecie Ludowym w Głuchowie oraz wyremontowały maszyny rolnicze w gromadzie Wola Worowska. Również dzięki staraniom załogi CWS kilkakrotnie wyjeżdżali w teren lekarze wojskowi i adwokaci Samopomocy Chłopskiej.

RYBY W SAMOCHODACH ODWIEDZAJĄ OSIEDLA PODWARSZAWSKIE. Centrala Rybna postarała się, aby ludzie pracy zostali dobrze zaopatrzeni w ryby morskie i ślaskowodne w okresie przedświątecznym. W tym celu samochody-celnie Centrali Rybnej sprzedawały ryby w szeregu osiedli podwarszawskich, których mieszkańcy musieli zaopatrywać się dotychczas w ryby w sklepach warszawskich. Akcja ruchomej sprzedaży ryb z samochodów bardzo odciążała sklepy warszawskie, pozwaając na znacznie lepsze, niż dotychczas, bezpośrednie zaopatrzenie ludzi pracy.

Nasze kłopoty

Zapasowe panewki

Jednym z naczelnych zadań każdego dobrego obywatela jest dbać o dobro państwowe, tak aby swoją wiedzą i pracą w każdej dziedzinie życia gospodarczego przyczynić się do oszczędzania i powiększania dóbr narodowego. Jednym z narodowych dóbr gospodarczych jest sprzęt motoryzacyjny. W sprawach związanych z motoryzacją mamy wiele do zrobienia. Należy postępować tak, aby ten drogi sprzęt spełniał swe doniosłe znaczenie w jak najdłuższym czasie. Jednak często zdarzają się wypadki stosunku wprost przeciwnego.

Poróżnij podajemy wypadek, który z jednej strony usprawiedliwi wielu kierowców, a jednocześnie pobudzi do czynu tych obywateli, którym leży na sercu nasza sprawa.

Z miasta powiatowego G. miała wyjechać grupa delegatów w liczbie 10 osób na zjazd do Warszawy (63 km). Ponieważ zjazd miał odbyć się o godzinie 9 rano, kierowca samochodu Sam. Chłopskiej PZGS otrzymał dyszczyce stawienia się na godz. 7 rano. Kierowca, zdając sobie sprawę z trudów podróży, po całodzienniej pracy wozu przygotował go do niedzielnej drogi. Uzupełniono paliwo, wodę, olej.

Następnego dnia kierowca stanął na wyznaczonym miejscu o godzinie 7.30 — brak było jeszcze 50 proc. pasażerów. Godzina 8-ma — brak 25 proc. pasażerów. Obecni denerwują się, bo już jest późno. Mijają minuty i kwadransy, coraz to zjawia się jakaś opóźniona „persona delegata”. Godzina 8.45 brakuje dwóch osób, które mieszkają o siedem km. od G. Sekretarz zdenerwowany klnie i wyzywa: „dam ja im szkołę!” Na zapytania innych oświadcza, iż o godzinie 7-ej wysłano po te dwie osoby Wilysa. Co się z nimi mogło stać?

Biegania wszystkich w koło wszystkich. „Wysłać gońca na motocyklu” — pada dyspozycja. Motocykl jest, brak znów kierowcy! Już jest 8.50, a delegat i delegatka nie zjawiają się. Mija znów kilka chwil i zapada decyzja: „odjazd”.

Kierowca otrzymuje pouczenie od sekretarza i innych, by zastosować „wycisk” do podstarzałej Kanadyjki 3 ton. Po ujeżdżeniu 1 km. drogi ukazuje się z tyłu „Wilys” goniąc Kanadyjkę we wścieklej jeździe i karkołomnych zwrotach na ulicach miasta.

Wilys dogonił delegację. Zatrzymano „Kanadę”, przerzucono dwie osoby z Wilysa. Uszczęśliwieni ruszyli w drogę w pełnym komplecie — była godzina dziewiąta.

Dla zmniejszenia opóźnienia jeden z jadących przesiadł się do kierowcy, by określać mu szybkość na oko. Jadący zdenerwowani swym opóźnieniem, wypowiadali różne słone epitety pod adresem kierowcy i samochodu. Wszyscy wołali, że samochód idzie jak zółw, że kierowca nadaje się do prowadzenia traktora, albo karawanu pogrzebowego, nie samochodu z delegacją, której zależy na czasie.

„Kanada” jednak sapala, dymiła, ale przebywała bez zmiany przekładni góry i górki.

Tak ujechano 26 km. Nagle na zupełnie gładkiej i równej drodze, ku wielkiemu zdziwieniu jadących — samochód stanął. Zaczęto pytać „co się stało?” — „Ot po prostu „nawali!”

Po dokładnym zbadaniu kierowca oświadczył: „dalej nie da rady jechać, bo nawaliły panewki”. Co robić? — wszyscy wściekli. Delegacja zostaje bez wyjścia. W uniesieniu gniewu chciano kierowcę „zamknąć” za defekt. Ktoś z grona powiada: „sabotaż”, inni znów obiecują wsadzić do paki dyspozytora PZGS-u. A inny znów uważa za słuszną werząc kierowcy kilkanaście batów „na gło”. Rozgniewani dopalają się zlej wołą kierowcy i w PZGSie.

Inny pasażer krzyczy: „a dlaczego nie macie zapasowych panewek — wsadź was!” i tp. Cóż było robić? Stało się, konferencja na nic! Piękny podarunek robotników Huty Szklanej Czechy wzięto na plecy i „ro-

jem” ruszono w dalszą drogę na konferencję i Zjazd delegatów do Warszawy...

Taki to los motoryzacji — „Kanada” została na szosie opuszczona przez delegację. Ale los chciał dobrze. W niedalekim Ośrodku Rolnym stał „Fordson” (czółto-rej tony). Żadnych przeszkód nie ma, można pożyczyć samochód. Sami swoi. Wszyscy znajomi. A to, że wóz należy do jakiejś tam instytucji, brak „szofera”, brak książki wozu — to wszystko drobiazgi! Przecież jest z nami taki kolega, który „da sobie radę”, a zresztą jedziemy na zjazd delegatów, to nas upoważnia do tego, by nie i nikt nie stanął ze swoim prawem naprzeciwko.

Kierowca z „Kanady” siadł z kolei za kierownicą „Fordsona”. Uzupełniono wodę, paliwo, olej i znów „do deski”, bo to wóz lepszy, nowszy, z lepszym ogumieniem. Jest już bardzo późno — jechaliśmy prawdziwie po kawalersku by nadrobić utracone godziny. Delegacja zadowolona, gdyż jest w posiadaniu „Fordsona”.

Minęło pięknie Miłosnę i nim się zorientowaliśmy, stanęliśmy na punkcie kontrolnym. Jakiś gładko poszło ku ogólnemu zdziwieniu (brak książki wozu). Opinia delegacji „on zawsze sobie radę da” — okazała się słuszną. Książka to „frajer”.

Z dwugodzinnym opóźnieniem zdążono na konferencję. Na drugi dzień „Kanada” stała już z wymontowanym silnikiem, a na trzeci dzień silnik odesłano do Warszawy celem naprawy. PZGS, miał przez to wielki kłopot ze środkiem transportowym, z powodużywionego ruchu przedświątecznego.

*

Uczestnicząc osobiście w tej historii wyciągnęłam przykre wnioski — zaznaczył się w tym przypadku brak zainteresowania społeczeństwa zagadnieniami transportu, brak zrozumienia pracy samochodu i jego możliwości.

Przykład cytowany wyżej jest typowym przykładem nie obywatelskiego zachowania się różnych delegatów, wycieczek i zjazdów, które nie przestrzegając punktualności, przyczyniają się w konsekwencji do marnowania drogiego taboru samochodowego, zmuszania kierowcy do wykonywania swej pracy wbrew przepisom o ruchu pojazdów mechanicznych i td.

Musimy poznać motoryzację praktycznie, a nie z ulicy, by każdemu była znana „panewka”, czas i miejsce jej wymiany dla ogólnego dobra taboru samochodowego w naszym Kraju.

RYSZARD

NADESZŁY NOWE TRANSPORTY „ZETORÓW”. W związku z akcją siewną nadchodzą w przyspieszonym tempie transporty czechosłowackich ciągników „Zetor 25”. Do końca roku nadejść jeszcze mają dalsze — znaczne transporty tych ciągników, co poważnie posunie naprzód proces mechanizacji rolnictwa w Polsce.

NOWA PARTIA MOTOCYKLI „JAWA”. Niezależnie od motocykli „Jawa 250” (w tym 100 specjalnych maszyn wyczynowych), jakie sprowadził z Czechosłowacji i rozdzielił w kraju „Motozbyt” z początkiem br.—zakupiono obecnie dalszą partię maszyn tej marki. Będą to motocykle produkcji seryjnej, które dostarczone nam zostaną w ciągu bieżącego roku. Z uwagi na ograniczoną ilość motocykli te nie znajdują się na wolnym rynku, lecz zostaną przydzielone przez „Motozbyt” odpowiednim instytucjom, względnie organizacjom, na podstawie rozdzielnika ministerialnego.

JERZY ZARZECKI

Uwaga kierowcy autobusów

Wśród powodów spraw, dotyczących wypadków samochodowych, jakimi są prześladowane sądy, coraz częściej zaczynają się zdarzać sprawy powstałe z wypadków z Chaussonami. Jest to dowód, że niektórzy kierowcy M. Z. K., dotychczas świecący przykładem pod względem stosowania się do przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, zaczynają ugać wpływom swych kolegów z innych instytucji, którym częste wypadki wyrobiły smutną sławę i zapominają o konieczności ostrożnego prowadzenia autobusów, licząc prawdopodobnie na to, że wielkość prowadzonych pojazdów daje im możliwość całkowitego panowania na jezdni.

Trzeba tu sprostować ich omyłkę — zdarzające się wypadki i późniejsze konsekwencje karne dowodzą czegoś wręcz odwrotnego. Dowodzą tego, że kierowca każdego pojazdu mechanicznego bez względu na jego wielkość musi się stosować do przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, aby w ten sposób uniknąć skutków tragicznych dla innych, a bardzo przykrych dla nich samych. Poniżej podane przykłady są wyjęte z sali sądowej i obrazują przykre konsekwencje karne dla kierowców Chaussonów, którzy byli winni spowodowania wypadków w czasie swej pracy zawodowej.

JEDŹ ZAWSZE PRAWĄ STRONĄ JEZDNI

W jednym z ubiegłych miesięcy około godziny 22 jechał ślimakiem przy ulicy Karowej w dół autobus MZK typu Chausson. W czasie zjeżdżania, kierowca chcąc sobie skrócić drogę, nie trzymał się prawej strony jezdni, lecz „ściął“ zakręty. W momencie, gdy ściał jeden z zakrętów i wyjeżdżał na środek jezdni — z przeciwnej strony, jadąc pod górę, wyjechał samochód — wywrotka. Ponieważ autobus był w trakcie zjeżdżania z lewej strony jezdni na jej środek, zawadził lewym swym boki o bok wywrotki. Na skutek zderzenia obydwu pojazdy zatrzymały się, przy czym Chausson doznał wgniecenia uderzeniowego boku.

Siedzący w autobusie na pierwszym lewym fotelu, tuż za kierowcą mężczyzna uległ skomplikowanemu złamaniu lewego podudzia. Ofiara wypadku została odwieziona do szpitala, gdzie musiano jej amputować lewą nogę.

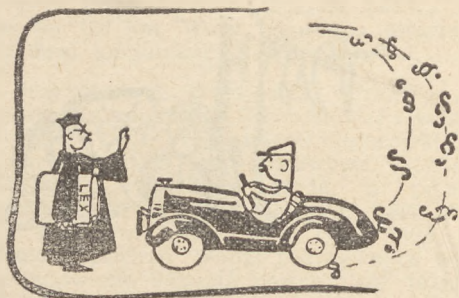
Biegły do spraw pojazdów mechanicznych stwierdził naruszenie § 58 p. 1 i p. 2 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych t. zn. prowadzenie samochodu na zakręcie lewą stroną jezdni przez kierowcę Chaussona. Ponadto stwierdzono, że hamulce autobusu słabo trzymały, jak również, że świateła przednie źle działały.

Przesłuchany w charakterze podejrzanego kierowca autobusu wyjaśnił, że ponieważ jezdnią była tego dnia śliska, wóz zaczął zarzucać i bojąc się zawadzić tyłem o słup, trzymał się bliżej lewej strony jezdni. Nadjeżdżającego z przeciwnej strony samochodu nie zauważył. Wobec tego, że mógł on jechać znacznie wolniej na zakrętach, przez co wóz przestałby zarzucać i wtedy mógłby trzymać się prawej strony jezdni, tłumaczenie jego nie znalazło uznania w oczach sądu i kierowca autobusu został surowo skazany z mocy art. 235 § 2 K. K. (nieumyślnie spowodowane trwałego kalectwa) na dłuższą „odsiadkę“ w więzieniu.

PAMIĘTAJ O ŚWIATŁACH NA CIEMNYCH ULICACH

Pewnego dnia o godzinie 23,30 znaleziono na jezdni ulicy Mickiewicza w Warszawie zwłoki mężczyzny, przejechanego przez samochód. W toku przeprowadzonego dochodzenia okazało się, że nieoświetloną jezdnią tej ulicy przejeżdżał autobus MZK z dość znaczną szybkością. Kierowca Chaussona, mimo ciemności, nie zapalił świateł do mijania, ani nie zwolnił szybkości jazdy, dlatego nie zauważył leżącego na jezdni pijanego mężczyzny i przejechał go.

Protokół oględzin sądowo-lekarskich wykazał u ofiary wypadku złamanie kilku żeber, rozdarcie wątroby,



śledziony, lewej nerki, złamanie miednicy i rozerwanie spojenia łonowego. Obrażenia te spowodowały natychmiastową śmierć przejechanego. Przesłuchany kierowca Chaussona wyjaśnił, że w czasie jazdy w miejscu wypadku czuł, iż koła samochodu przejechały jakąś przeszkodę, ale nie sądził aby to mógł być człowiek, nie widział bowiem nic na jezdni wobec braku oświetlenia. Sam nie zapalił świateł do mijania, gdyż znał trasę dokładnie. Natomiast nie umiał się wytłumaczyć dlaczego wóz nie zatrzymał gdy stwierdził, że koła przejechały przez jakąś przeszkodę, której przedtem jeżdżąc tylokrotnie nigdy nie zauważył.

Według wyjaśnień biegłego do spraw pojazdów mechanicznych kierowca nie zastosował się do § 62 p. 2 i 55 lit. g przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, gdyż nie oświetlił drogi przed sobą, ani nie zacząłować należytej ostrożności na odcinku jezdni, który ze względu na brak oświetlenia tego wymagał. W związku z powyższym kierowca został postawiony w stan oskarżenia z art. 230 § 1 K. K. i będzie również dłuższy czas przebywał w więzieniu.

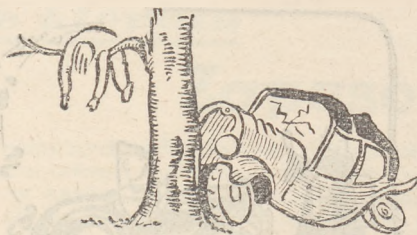
*

Przykłady powyższe wskazują, że u ukaranych kierowców możemy się dopatrzyć nie tylko lekkomyślności przy spowodowaniu wypadków, ale również dość **znacznego nasilenia złej woli** z ich strony przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych. W myśl bowiem § 67 (2) przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych kierowca jest odpowiedzialny za stan techniczny prowadzonego przez siebie pojazdu oraz za stosowanie właściwych urządzeń technicznych podczas jazdy. Kierowca z chwilą utrzymania prawa jazdy musi o tym dokładnie wiedzieć, a wiedząc powinien się do tego stosować. Jeżeli więc nie stosuje się do tego, to znaczy że nie chce się stosować, okazując w ten sposób swoją złą wolę i przez to naraża nie tylko siebie, ale i innych ludzi na śmierć lub kalectwo. Nic więc dziwnego, iż kierowcy u których stwierdzono wyrażoną złą wolę są dużo surowiej karani od innych, u których tej złej woli nie ujawniono.

SPROSTOWANIE

W wiadomości zamieszczonej w zeszycie Nr 3 (marzec, 1950 r.) na stronie 82 — u dołu z prawej strony — pod rysunkiem „Przeszkoda, która gubi!“ wkradła się nieścisłość, którą na prośbę Rady Zakładowej MZK w Gdyni prostujemy: skazany na 4 lata więzienia za spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym kierowca Jarkowski był pracownikiem **Betoniarńi Zarządu Miejskiego w Gdyni**, nie zaś — jak podał śmy — MZK w Gdyni. Rozprawa odbyła się w warsztatach MZK w Gdyni przy licznych udziałach pracowników MZK, ze względu na to, że — między innymi — oskarżony i skazany ob. Jarkowski spowodował wypadek z autobusem MZK. Kierowano się w tym przypadku względami wychowawczymi, wskazując na zgubne skutki picia wódki.

Nieścisłość jak widzimy, niezbyt „groźna“. Znacznie by nas bardziej uradowało sprostowanie, że w ogóle wypadku z przyczyny opilstwa nie było. Niestety!



SZYBKOŚĆ JAZDY POJ. MECH.

Z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych ustawodawca określa górne granice dopuszczalnej szybkości jazdy dla pojazdów mechanicznych.

Granice te są różne w zależności od budowy pojazdu mech., jego przeznaczenia i miejsca poruszania się.

§ 54 ust. 1) rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu poj. mech. na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 85/37, poz. 616) postanawia:

Szybkość poj. mech. powinna być taka by kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem.

Przepis ten kryje w sobie wielkie niebezpieczeństwo dla kierowcy. Ustawa nie daje kierowcy prawa do rozwijania wszelkiej szybkości, a tylko uśrednia go do wykorzystania szybkości samochodu, jeżeli warunki na drodze publicznej na to pozwalają. Nadmierna bowiem szybkość w nieodpowiednich warunkach jest jedną z najczęstszych przyczyn wypadków na drogach.

Przez szybkość nadmierną należy rozumieć nie tylko przekroczenie dopuszczalnej szybkości jazdy, ale także rozwinięcie dozwolonej szybkości w warunkach nieodpowiednich. W razie wypadku nie będzie żadnym argumentem fakt, że kierowca jechał z dozwoloną szybkością. W takim przypadku kierowca tylko pozerne będzie w zgodzie z przepisami ustawy. Kierowca będzie ukarany, jeżeli dochodzenie wykaze, że mógłby zatrzymać wóz we właściwym czasie, gdyby jechał z mniejszą szybkością.

Przy rozwijaniu szybkości kierowca powinien:

a) zwrócić baczną uwagę na warunki panujące na drodze;

b) nie polegać na stanie hamulców, gdyż zawsze trzeba liczyć się z tym, że mogą zawieść.

c) pamiętać należy o tym, że na zatrzymanie wozu potrzebny jest pewien odcinek drogi, tzn. że od momentu spostrzeżenia przez kierowcę przeszkody, do momentu zatrzymania wozu, przejedzie on jeszcze pewien odcinek drogi, który nazywa się drogą hamowania. Długość tego odcinka wzrasta niewspółmiernie w porównaniu ze wzrostem szybkości i nawet w dobrych warunkach wynosi mniej więcej:

przy szybkości	10 km/godz.	—	3 m
"	30 km/godz.	—	15 m
"	40 km/godz.	—	24 m
"	50 km/godz.	—	34 m
"	60 km/godz.	—	46 m
"	70 km/godz.	—	61 m
"	80 km/godz.	—	78 m
"	100 km/godz.	—	117 m

Na długość drogi hamowania składają się różne współczynniki. Przede wszystkim czas reakcji, tj. czas, który upłynie od momentu zauważenia przeszkody do momentu kiedy kierowca zorientuje się w sytuacji i „skoczy” na hamulec. Podczas czasu reakcji wóz przebędzie więc pewien odcinek drogi, którego długość będzie zależna od szybkości jazdy i przytomności umysłu kierowcy.

Od momentu naciśnięcia pedału hamulcowego do momentu, kiedy hamulec „chwyci”, wóz przebędzie pewien odcinek drogi podczas tzw. martwego biegu hamulca.

Od chwili „chwycenia” hamulców do chwili zatrzymania przebędzie wóz pewien odcinek drogi, którego długość zależna jest od szybkości jazdy, stanu opon i hamulców, rodzaju i stanu nawierzchni drogi (np. inne będą warunki hamowania na drodze wyłożonej kostką, a inne na asfalcie mokrym lub suchym).

Jak więc widzimy, suche cyfry ustawy zakreślają górne granice uprawnień kierowców odnośnie rozwijania szybkości jazdy, natomiast postanowienia § 54 ust. 1 cytowanego rozporządzenia podają sposób korzystania z tych uprawnień.

Kpt. dr E. JAŚKO

GŁÓD MOTORU

„Kraj potrzebuje motoru”, „Kraj żąda motoru” — coraz więcej tego rodzaju hasła słyszy się na zebraniach gospodarczych, oraz częściej tego rodzaju wołania zjawiają się na sztafach trasy codziennej. Jest rzeczą charakterystyczną, że tego rodzaju wołania coraz częściej słychać z ośrodków wiejskich. „Motor realnie zbliży więc do miasta” — oto hasło ośrodków wiejskich.

Spoleczeństwo rozumiejąc zaoferowanie motoryzacyjne Polski przedwrzesniowej, rozumiejąc, że stworzenie warunków i kultury motoryzacyjnej wymaga pewnego okresu czasu, rozmyślało i dyskutowało o sprawach motoryzacyjnych dotychczas ze spokojem i obojętnością. W ostatnich miesiącach obserwujemy silnie wzmagający się nacisk różnych ośrodków społecznych, które — informowane, o wspaniałych osiągnięciach motoryzacyjnych Związku Radzieckiego — coraz niecierpliwiej domagają się motorowych środków komunikacyjnych **produkcyj krajowej**, rozumiejąc, że „głód motoru” na dłuższą metę może jedynie zaspokoić wytwórczość rodzima.

Miedzy innymi mnożą się wypadki wysuwania myśli zorganizowania produkcji masowej lekkich samochodów, przy czym nie rzadko projektodawcy rzucają swoje własne „pomysły konstrukcyjne”, często nawiązujące do nieaktualnej techniki, ale tym nie mniej wyraźnie świadczące o rodzących się potrzebach na tym odcinku życia.

Tak więc ostatnio „Dziennik Zachodni” (Katowice) zamieścił wzmiankę, aby u pągu Planu 6-letniego rozpisz konkurs na model i sposób wykonania małego samochodu dla świata pracy, na który tak dawno czekała instruktorzy terenowi, weterynarze, lekarze i t.p.

Poniżej podajemy — dość naiwne przesłanie — warunki techniczne, którym winien odpowiadać, według autora wzmianki, w Dz. Zachodnim, taki samochodzik, który ochrzczono nazwą „Pionier”.

Samochodzik np. o nazwie „Pionier” musi być trzy lub czterokołowy, obudowany bardzo lekką karoserią. Maksymalna długość winna wynosić 280 cm, a szerokość 100 cm. Waga własna — do 100 kg. Obciążenie — 200 kg tzn. dwie osoby i bagaż. Silnik (np. dwutaktowy, 125 cm) — pozwalający na rozwinięcie średniej szybkości 35 km na godzinę. Żużycie benzyny na 100 km nie powinno przekraczać trzech litrów przy normalnym obciążeniu. Warunek ten jest najważniejszy ze względów ogólnonośtowych. Cena nie powinna przekraczać 130 tys. zł przy produkcji seryjnej. Warunek ten jest z kolei najważniejszy dla nabywców. Konieczne jest umożliwienie im uszczerpku należności także ratami. Biorący udział w konkursie winni mieć ze strony władz zapewnione ułatwienie w nabyciu potrzebnych materiałów.

Wypowiedzi te są niewątpliwie interesujące i godne uwagi. (A. O.).

Izby Rzemieślniczej, co pociągało za sobą zarówno zbędne obecnie formalności, jak i dodatkowe koszty. Sprzedaż wolnorynkowa zostaje dalej rozciągnięta na dółki samochodowe produkcji krajowej. Ma to również poważne znaczenie dla wsi, pozwala bowiem na zaopatrzenie w dętki opon wozów trakcji konnej, co do niedawna przysparzało jeszcze wiele trudności.

Ogumienie do samochodów ciężarowych porostaje jeszcze reglamentowane, jednakże system rozdzielnictwa został uproszczony. Użytkownik wozu otrzymuje obecnie bezpośrednio bon, upoważniający go do nabycia ogumienia w dowolnie wybranej placówce terenowej handlu detalicznego „Motozbytu”.

Podkreślić należy, że zaopatrzenie sprzętu motowego w ogumienie tych wymiarów, których poprzednio odczuwano brak — uległo poważnej poprawie. W szczególności zagwarantowane są niezbędne rezerwy ogumienia dla samochodów i ciągników produkcji krajowej.

Wiadomości z ZSRR

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW W ZW. RADZIECKIM STAŁE WZRASTA.

Popyt na osobowe samochody małolitrażowe „Moskwicz” oraz na komfortowe pięćosobowe wozy „Pobieda” stale wzrasta. Samochody coraz liczniej nabywają robotnicy i kolchoźnicy, naukowcy, artyści, literaci, dziennikarze i t. p. Zestawienia sprzedaży sporządzone za okres 1949-go roku wykazały, że w roku ubiegłym sprzedano na terenie ZSRR dwukrotnie więcej samochodów „Moskwicz”, aniżeli w roku 1948-ym. W ciągu pierwszych 20 dni lutego zakupiono także samochodów marki „Pobieda” ile sprzedano w okresie całego 1948-go roku.

Wzrastający popyt na samochody osobowe zmusza władze kierujące instytucją sprzedaży do rozbudowy sieci sklepów samochodowych oraz stacji obsługi dla wozów należących do osób prywatnych. Do istniejącej sieci sklepów, które istnieją w większych miastach, w najbliższym czasie przybędzie 26 nowych central sprzedaży samochodów osobowych.

NOWE TYPY MOTOCYKLI RADZIECKICH

Przemysł radziecki przystąpił obecnie do produkcji nowych modeli motocykli: turystycznych i sportowych. Nowe typy motocykli radzieckich wzbudziły wśród fachowców duże zainteresowanie przede wszystkim ze względu na ogromne możliwości w pokonywaniu ciężkich dróg jak np. tereny bagniste i piaszczyste, pola ośnieżone, strome wzniesienia itp.

Uwagę zwraca również stosunkowo niski ciężar motocykla w stosunku do mocy silnika — do budowy użyto lekkich, lecz trwałych materiałów.

Ogólna produkcja motocykli radzieckich w roku bieżącym będzie znacznie wyższa, niż produkcja roku 1949-go.

WZROST TABORU AUTOBUSÓW I TAKSÓWEK W MOSKWIE

W szybkim tempie wzrasta park samochodowy Moskwy, służący do przewozów pasażerskich. W roku 1949-ym park autobusów zwiększył się o 200 nowych, komfortowych autobusów typu ZIS-154 i ZIS-155. Otworzono wiele nowych linii autobusowych wiążących środek miasta z przemysłowymi miejscowościami podmoskiewskimi. W roku 1949-ym autobusy parku moskiewskiego przewiozły o 17% więcej pasażerów niż w roku 1948-ym.

Znacznie wzrosła ilość taksówek. Stare wysłużone typy samochodów — taksówek M-1 i ZIS-101 zostały zastąpione przez nowe, komfortowe wozy typu ZIS-110 i M-20 (Pobieda). Wybudowano dwa nowe, wielkie parki taksówkowe. Wzrosła znacznie sieć taksówkowych punktów rozdzielczych, co umożliwiło znacznie sprawniejszą obsługę komunikacyjną mieszkańców stolicy Związku Radzieckiego.

W roku 1950-ym nastąpi dalszy rozwój samochodowej pasażerskiej komunikacji w Moskwie — do ruchu wejdzie kilkaset nowych, wielomiejscowych autobusów. Rozpoczęto już budowę dwóch dużych zajezdni autobusowych (w Kułozowskiej i na Horoszewskiej drodze), z których jedna już wiosną r. b. będzie oddana do użytku. Rozpoczęto również budowę dużej zajezdni taksówek. Plan przewozu pasażerów przewiduje wzrost o 17% w stosunku do roku 1949-go.

Jednocześnie prowadzi się intensywne prace nad wyszkoleniem i przeszkoleniem kierowców. W chwili obecnej już 90% kierowców autobusowych Moskwy posiada prawa jazdy 1 i 2-jej kategorii. Pozostali szkolą się obowiązkowo na specjalnych kursach mających na celu podwyższenie kwalifikacji.

WYŚCIGI MOTOCYKLISTÓW NA ŚNIEGU

Radzieccy motocykliści nie prężną rąk i w zimie. Nawet przy dość dużym mrozie i ośnieżeniu rozgrywane są zawody motocyklowe. Zawody zimowe rozgrywane są zazwyczaj na torach wyścigów kennyh.

Interesujące wyścigi odbyły się tej zimy na hipodromie moskiewskim. Udział wzięli czołowi motocykliści lotnicwa wojskowego, poza tym startowali jeźdźcy zrzeszeń sportowych „Dynamo”, „Spartaka”, „Rezerwy Pracy” i innych.

Wyścigi były trudne ze względu na to że tor pokrywała dość gruba warstwa śniegu, a miejscami lód.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej i nagrodę Wszechzwiązkowego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu zdobył zespół lotnicwa wojskowego. Indywidualnie w klasie 350 ccm pierwsze miejsce zdobył M. Proszin ze zrzeszenia sportowego „Rezerwy Pracy”.

Ze świata

MOTORYZACJA NA TARGACH LIPSKICH

Na Międzynarodowych Wiosennych Targach Lipskich, które odbyły się w marcu r. b. i zgromadziły rekordową ilość — ponad 7500 wystawców, szczególną uwagę i zainteresowanie wiedzających wzbudziły działy ilustrujące rozwój przemysłu motoryzacyjnego Związku Radzieckiego, Krajów Demokracji Ludowej i Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

W wielkiej hali wystawowej Związku Radzieckiego rozokowano wszystkie modele samochodów ciężarowych, osobowych i motocykli — bieżącej produkcji.

Duże zainteresowanie fachowców budził dział pojazdów mechanicznych wyposażonych w urządzenia do prac specjalnych — dźwigi, holowniki, podnośniki, wozy warsztatowe, samochody — chłodnie itp.

Przemysł czechosłowacki wystawił cały zespół ciągników rolniczych od ręcznie produkowanego ciągnika ogrodniczego, aż do potężnej gąsienicowej Skody. W dziale samochodów osobowych Czechi wystawili znane modele Aero - Minor. Skoda 1101 i Tetrapiplan, w dziale motocykli: Manet, CZ 125, CZ 175, Jawa 250, Jawa 500 oraz najnowszy typ Jawy 250 z silnikiem czterosurowym.

Węgry wystawili autobusy marki Mavag i Lang, pięć rodzajów ciągników rolniczych i drogowych, samochody ciężarowe, ludowy samochód osobowy oraz znane dobrze motocykle marki Csepel 125 ccm i 250 ccm.

Niemiecka Republika Demokratyczna zademonstrowała szereg odmian ciągników rolniczych, autobusów i samochodów ciężarowych. W dziale samochodów osobowych pokazano nowe modele BMW i DKW, w dziale motocykli nowy model BMW.

ODBUDOWĘ I BUDOWĘ 10.000 KM DRÓG DLA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO w roku 1950-ym przewiduje plan gospodarczy Chin Ludowych. Praca transportu samochodowego skierowana jest w pierwszym rzędzie dla zaspokojenia potrzeb przemysłu i rolnictwa. W chwili obecnej sieć dróg nadających się do komunikacji samochodowej na terenie Chin Ludowych wynosi około 60.000 km.

JERZY SKRZYWAN

Jak opracować pomysł usprawniający?

Celem stworzenia odpowiednich warunków dla rozwoju masowego ruchu racjonalizacji i nowatorstwa, potężnej dźwigni w budowie podstaw socjalizmu w Polsce, wydano szereg zarządzeń regulujących opracowanie pomysłów i sposób postępowania przy ich zgłaszaniu, określających wynagrodzenie i ochronę prac racjonalizatorskich.

Należy rozgraniczać pojęcie usprawnienia od wynalazku, jako dwie odrębne rzeczy, różniące się tym, że: za wynalazek uważany jest przyrząd lub maszyna zbudowana na nowych zasadach, nigdzie nie stosowanych; natomiast pojęcie usprawnienia - racjonalizacji wyraża się ulepszeniem istniejących przyrządów czy maszyn, usprawnieniem ich działania, uproszczeniem obsługi i eksploatacji.

Racjonalizator ma prawo dzięki zarządzeniu P.K.P.G. do jednorazowej premii, otrzymania zaświadczenia z Wydziału Usprawnień Pracowniczych Urz. Patentowego R. P. oraz publikacji w czasopiśmie i „Opisach Usprawnień”.

Chcemy zapoznać Czytelników z przebiegiem formalności i zasadami postępowania prawnego, z jakimi się zetknie racjonalizator.

Pracownik - twórca usprawnienia, lub grupa współpracujących, zgłasza usprawnienie do kierownictwa zakładu pracy, Klubu Techniki i Racjonalizacji lub referentowi do spraw racjonalizacji, które przekazują usprawnienie Zakładowej Komisji Usprawnień i Wynalazczości dla oceny przydatności dla zakładu, wydania wstępnego orzeczenia oraz dokonania obliczenia oszczędności i premii.

Jeżeli usprawnienie zakwalifikowano pozytywnie — w zależności od wysokości przyznanej premii, Komisja wypłaca ją we własnym zakresie. W wypadku wyższej sumy przekazuje sprawę Komisji Usprawnień i Wynalazczości do decyzji.

Usprawnienie wraz z opinią zostaje przesłane do Komisji Usprawnień i Wynalazczości nadrzędnego przedsiębiorstwa, które ostatecznie ustala wysokość premii i podaje dyrekcji do zatwierdzenia.

Opisy dodatnio ocenione są przesyłane do odpowiedniego Ministerstwa, które skierowuje je do Urzędu Patentowego R. P. dla rejestracji i ewentualnej publikacji w ramach „Opisów Usprawnień Pracowniczych” oraz wydania zaświadczenia usprawnienia.

Zgłaszający usprawnienie winien wypełnić: zgłoszenie, kartę ewidencyjną, dołączyć opis, rysunki lub fotografie — w dwóch egzemplarzach.

Opisy usprawnień winny zawierać: przedstawienie sposobu pracy przed usprawnieniem i po usprawnieniu, przeznaczenie usprawnienia, krótkie zaznaczenie jakie wady usuwa uspra-

nienie, streszczenie w zarysach istoty usprawnienia — podając cechy znamienne, objaśnienie znaczenia poszczególnych figur rysunku. Należy określać wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa pracy i obniżenie kosztów produkcji.

Same figury rysunku lub fotografie winny być sporządzane na oddzielnych arkuszach z oznaczeniem co przedstawiają i wyjaśnieniem sposobu działania.

Opis winien być możliwie krótki, z zachowaniem przepisów składni, zwięzły i wolny od zbytnich wywodów o zaletach usprawnienia. Opis winien stanowić jednolitą całość, w której myśl przewodnia byłaby podana w sposób przejrzysty i prosty. Przy wymienianiu konstrukcyjnych części usprawnienia pokazanych na rysunku, należy wprowadzić oznaczenie cyframi lub małymi literami.

Rysunki winny być niekolorowane, stanowić mają dokładną ilustrację przedmiotu usprawnienia i winny być wykonane w dwóch egzemplarzach, po jednym na kartonie białym i kalce o rozmiarze arkusza 210 × 297 mm. Winny one być wyciągnięte czarnym tuszem bez półcieni i bez umieszczania na nich wymiarów i jakichkolwiek napisów wyjaśniających, oprócz oznaczenia kolejności figur oraz oznaczeń poszczególnych części konstrukcyjnych usprawnienia, za pomocą cyfr lub małych liter łacińskich. Różne części usprawnienia nie mogą być oznaczone jednym i tym samym znakiem, chociażby mieściły się one na różnych figurach.

Pożądanym jest dołączanie fotografii modeli lub prototypów usprawnień.

W sprawach pomocy technicznych i załatwiania formalności związanych z otrzymaniem premii, racjonalizatorzy winni zwracać się do Klubów Techniki i Racjonalizacji w miejscu

Poradnik dla racjonalizatorów

„Motoryzacja” wprowadza rubrykę porad dla racjonalizatorów. Z wszelkimi zapytaniami, wątpliwościami z dziedziny usprawnień w motoryzacji należy zwracać się PISEMNIEM do redakcji „Motoryzacja” Warszawa, ul. Żurawia 24a podając na kopercie: „Do Działu Racjonalizatorskiego”.

Odpowiedzi będą udzielane listownie, względnie w rubryce „Poradnik dla Racjonalizatorów”.

Redakcja zastrzega się, że nie opiniuje przesłanych pomysłów racjonalizatorskich, które muszą być złożone do oceny normalną drogą służbową. Dział ma za zadanie pomóc racjonalizatorom, mającym zdrowe pomysły usprawnień, w opracowaniu właściwym, uwidaczniającym największe korzyści, jakie mogą dać one państwu.

Redakcja zastrzega sobie prawo publikacji opracowań usprawnień z podaniem nazwiska pomysłodawcy.

pracy oraz do Kom. Uspr. i Wynal., techników i inżynierów zakładu.

Zastosowanie usprawnienia w innych zakładach nie stanowi podstawy do powtórnego premiowania i usprawniający nie może wносить żadnych pretensji. Premia winna być wypłacana natychmiast po zatwierdzeniu przez dyrekcję przedsiębiorstwa wniosków Kom. Usprawnień i Wynalazczości. Koszty pisemnego i rysunkowego opracowania pomysłów obciążają przedsiębiorstwo, które winno, po rozpatrzeniu i określeniu stopnia przydatności, udzielić wszelkiej pomocy racjonalizatorowi.

Czas trwania procedury załatwiania obliczony jest na 30 dni od daty zakwalifikowania pomysłu do przyjęcia.

Ustawa regulująca ostatecznie sprawę racjonalizacji znajduje się w stadium rozpatrywania przez Sejm Ustawodawczy.

Zakład pracy, w którym powstało usprawnienie, winien w jaknajkrótszym czasie zainteresować nim przedsiębiorstwa, które mogłyby wykorzystać usprawnienie na swoim terenie.

Komisje Usprawn. i Wynalazcz. winny w po-

rozumieniu z dyrekcją zakładu lub przedsiębiorstwa ustalić tematy pomysłów, których realizacja przyczyniłaby się do usprawnienia pracy danego zakładu lub przedsiębiorstwa. Tematy te winny być wywieszone na wszystkich tablicach ogłoszeń, we wszystkich oddziałach i warsztatach zakładu oraz omawiane na naradach wytwórczych i raz w miesiącu aktualizowane i dopełniane.

Oczywiście, że podane tutaj warunki techniczne, które musi spełniać zgłoszone usprawnienie, nie będą mogły być często spełniane przez racjonalizatorów. Dlatego podkreślamy, że w poszczególnych wypadkach forma zgłoszonego pomysłu może odbiegać od podanych wytycznych, jakkolwiek należy już teraz starać się o otrzymanie odpowiednich formularzy z ośrodka racjonalizatorskiego, któremu pracownik podlega. Jeżeli takiego ośrodka nie ma, należy zwrócić się do redakcji czasopisma „Motoryzacja” — Warszawa, ul. Żurawia 24a — 21, z zaznaczeniem: „do działu racjonalizatorskiego”.

J. S.

Nowe pomysły racjonalizatorskie

Pracownik Ministerstwa Administracji Publicznej w Warszawie przy ul. Kazimierzewskiej opracował przeróbkę końcówek z czopami kulistymi drążków kierowniczych samochodów Chevrolet, którą wykonuje sam. W oryginalnym wykonaniu czopy kuliste są zamontowane w ten sposób w drążkach, że wymiana wytartego czopa i prowadzenia jest niemożliwa (zawalcowanie).

Poza tym obudowa czopa kulistego — B (rys. 1) jest odkuta razem z drążkiem, co wymaga, po wyrobieniu, wymiany całego drążka, a zatem konieczność kupienia nowej części za dewizy z zagranicy.

Tokarz warsztatów ob. Jankowski przecina drążek kierowniczy w odległości około 100 mm. od czopa. Samą końcówkę wykonuje nową według wzoru podanego na rysunku 1. Wykonanie to umożliwia regulację docisku czopa do powierzchni kulistej prowadzącej, w miarę wyrobienia.

Na rysunku 1 podany jest przekrój przez końcówkę drążka, czop kulisty ze stożkiem A, nakrętka dociska-

jąca C, obudowa czopa kulistego B. Oczywiście bardzo ważną sprawą jest dobór odpowiedniego materiału użytego do wykonania końcówki z czopem. Tym bardziej, że część ta podlega dużym naprężeniom i jest zasadniczym elementem układu kierowniczego, którego prawidłowe działanie warunkuje bezpieczeństwo jazdy.

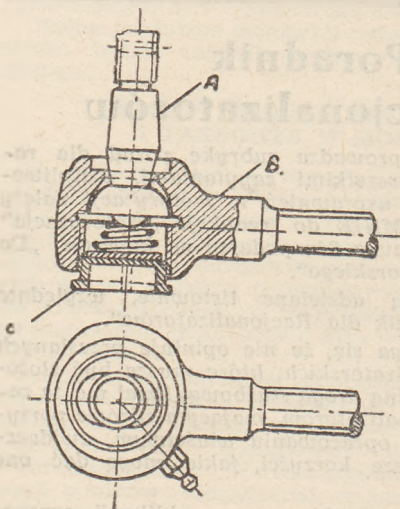
Połączenie końcówki nowowykonanej z odciętą częścią drążka kierowniczego dokonuje się nakrętką ściągającą o gwincie prawym i lewym, zabezpieczoną z obu stron przeciwnakrętkami, dociągniętymi po ustaleniu prawidłowej zbieżności kół.

* * *

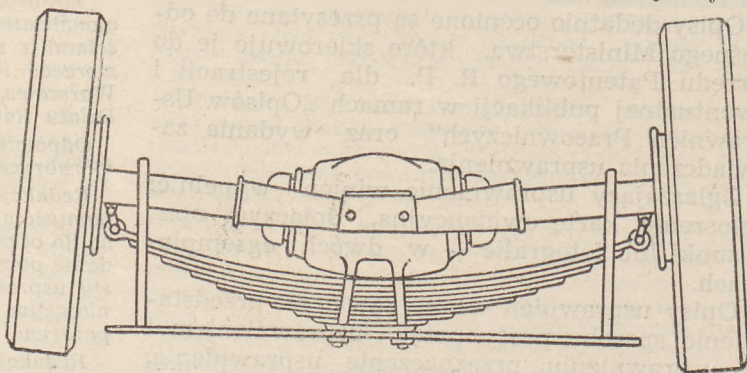
Komisja Usprawnień przy Centrali Handlowej Przemysłu Chemicznego nadesłała nam kilka ciekawych pomysłów racjonalizatorskich, z których dwa publikujemy.

A. Ob. Witkowski Ryszard był świadkiem wypadku kiedy SKODA chcąc wyminąć konia zarzuciła na jezdni, wjechała na miękką część nawierzchni i przewróciła się. Ponieważ Skoda ma półoski łamane, przy zarzuceniu w miękkiej nawierzchni następuje boczne zakłócenie opony, ugięcie półoski pod wóz, co można określić jako „podwinięcie się” i w rezultacie, o ile zarzucenie jest bardzo silne, wywrócenie wozu.

Dla usunięcia tej „nieszywności” półoski Skody ob. Witkowski zamocował na resorze poprzecznym tylne-



Rys. 1



Rys. 2

go mostu płaskownik, (patrz rysunek 2), z głównego płoża resoru Bedforda, a na obu jego końcach, po jednym strzemienu, z taśmy parafianej. Długość strzemiennia tak jest dobrana, żeby przy największych wychyleniach półoski opierała się ona najpierw o strzemię, przy czym samo „uderzenie“ o strzemię jest amortyzowane ugięciem dodatkowego płaskownika.

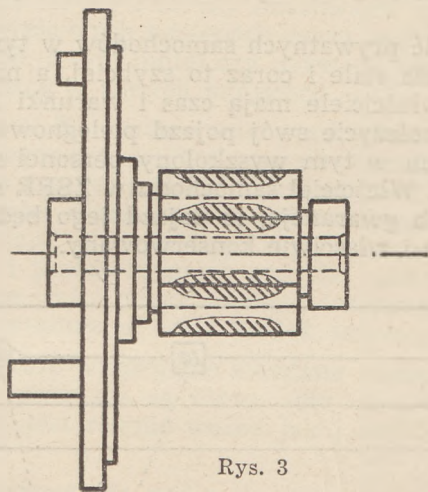
Trudność ustalenia długości strzemiennia polegała na takim dobraniu ich długości, żeby skoki półoski w czasie jazdy prostokierunkowej po nierównej powierzchni, nie były ograniczone, przy jednoczesnym zachowaniu warunku uniemożliwienia „podwinięcia się“ podczas zarzucenia.

Tego rodzaju rozwiązanie jest znane w konstrukcjach podwozi samochodowych Mercedes.

Zasługą ob. Witkowskiego jest zastosowanie go w samochodach typu Skoda i zwiększenie przez to bezpieczeństwa jazdy.

* * *

B. Ten sam ob. Witkowski stosuje metodę warsztatowej regeneracji garbów wrzeciona rozdzielacza. (patrz rysunek nr 3).



Rys. 3

Wałek z wytartymi garbami wymontowuje się z rozdzielacza, mocuje na tokarce i przelacza aż do uzyskania równej powierzchni wałka. Następnie nacina się garby „na nowo“. Ponieważ koszt rozdzielacza wynosi około 7.000 zł, a regeneracja rozdzielacza kosztuje, według opinii warsztatu, 500 zł, przy większej ilości regenerowanych rozdzielaczy otrzymujemy poważną oszczędność, nie mówiąc już o czasie straconym na zakup nowego sprzętu.

Ponieważ dokładność wykonania nowych garbów odgrywa dużą rolę, należy nacinanie wykonać na frezarce z podzielną.

* * *

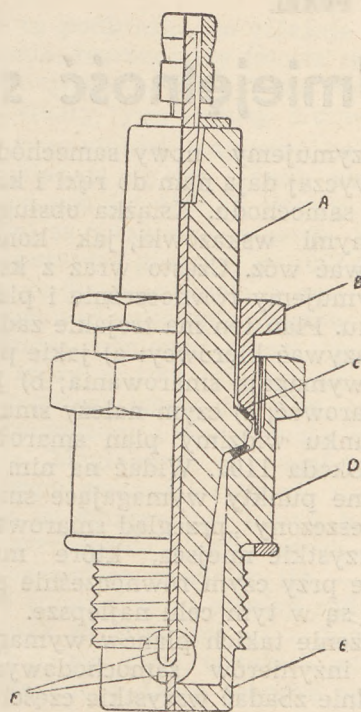
Ob. Stanisław Wysokiński, pracownik Instytutu Motoryzacji, opracował konstrukcję świecy przedstawionej na rysunku 4. Świeca ma specjalnie ukształtowany korpus D, który osłania elektrody F, od spodu. Rozstaw elektrod reguluje się grubością podkładki miedzianej C, między stożkiem izolatora, a stożkiem korpusu. Na rysunku oznaczono ponadto: izolator A, nakrętkę dociskającą B, osłonięcie elektrody od dołu E.

Obudowanie elektrody ma przewiercone dwa otwory dla umożliwienia zapłonu.

Zaletą opisaną świecy ma być usunięcie możliwości „zarzucenia“ przy rozruchu w silnikach o dużym zużyciu gładzi.

Ob. Wysokiński stosował taką świecę w silnikach bardzo zużytych i, jak twierdzi, rozruch był ułatwiony.

Świece omawiane wykonywane są z gwintem 14 mm i 18 mm. Należy zwrócić uwagę na zmianę wartości cieplnej w wypadku przeróbki starej świecy o otwartych elektrodach.



Rys. 4

Zemiana świec normalnych na świece wykonane według pomysłu ob. Wysokińskiego może być wykonana po uprzednim sprawdzeniu, czy włączona świeca swoją osłoną elektrod nie uderza o denko tłoka, co może mieć miejsce w silnikach o dużym stopniu sprężania i jest oczywiście uwarunkowane położeniem świecy w głowicy.

Sprawdzenie należy wykonać kawałkiem miękkiego drutu. Na drucie należy odznaczyć długość do podłożenia świecy, którym dotęga ona do głowicy — do końca okrycia elektrody w świecy ob. Wysokińskiego. Następnie drut wprowadza się do cylindru pod świecę, tak głęboko, aż dotkniemy na nim od kreski odznaczającej odmierzoną długość.

Pokręcając korba wał silnika zwracamy uwagę, czy denko tłoka nie uderza w koniec drutu przechodzącego przez górny martwy punkt.

GRUPA KILKUNASTU POLSKICH MECHANIKÓW MOTOCYKLOWYCH wyjeżdża około połowy maja r. b. do Czechosłowacji w celu zapoznania się z montażem i obsługą motocykli Jawa i Ceska Zbrojovka. Większość czasu mechanicy nasi spędzą w fabrykach. Tę niewątpliwie pożyteczną wycieczkę doprowadzono do skutku dzięki zaproszeniu i pomocy Czechosłowackiego Przemysłu Motoryzacyjnego.

CZERWONY: „STÓJ“ — ZIELONY: „IDŹ“. Nowy typ sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach zainstalowano w Warszawie u zbiegu ulic Brackiej, Zgoda, Chmielnej i Szpitalnej. „Skrzynka świetlna“ dość dużych rozmiarów wyposażona jest w napisy: „Stój“ oraz „Idź“. Gdy jedlnia jest zamknięta dla ruchu górnego, ukazuje się czerwony napis: „Stój“, gdy otwarta — zielony: „Idź“. Milicjanci zauważyli, że od chwili zainstalowania tej sygnalizacji, ruch na ulicy wyraźnie się zwiększył. Wśród przechodniów przeważają rodzice z dziećmi. Tu najłatwiej nauczyć „dzieci“ chodzenia przez jezdnię.

Trzeba przyznać, że napisy sygnalizują tak wyraźnie i nie dwuznacznie dyspozycje regulującego ruch, że omyłki lub wahania przechodniów zdarzają się niezmiernie rzadko. Ten posterunek sygnalizacyjny spełnia doskonałą swą rolę szkoleniową i wychowawczą pieszych.

ZBIGNIEW PEKEL

Umiejętność smarowania samochodu

Gdy otrzymujemy nowy samochód z Motozbytu zazwyczaj dają nam do ręki i książkę obsługi tego samochodu. Książka obsługi zawiera między innymi wskazówki, jak konserwować i pielęgnować wóz. Często wraz z książką obsługi otrzymujemy równocześnie i plan smarowania wozu. Plan ten ma trojakie zadanie. Musi on wskazywać kierowcy: a) jakie punkty samochodu wymagają smarowania; b) jak często należy smarować; c) czym należy smarować.

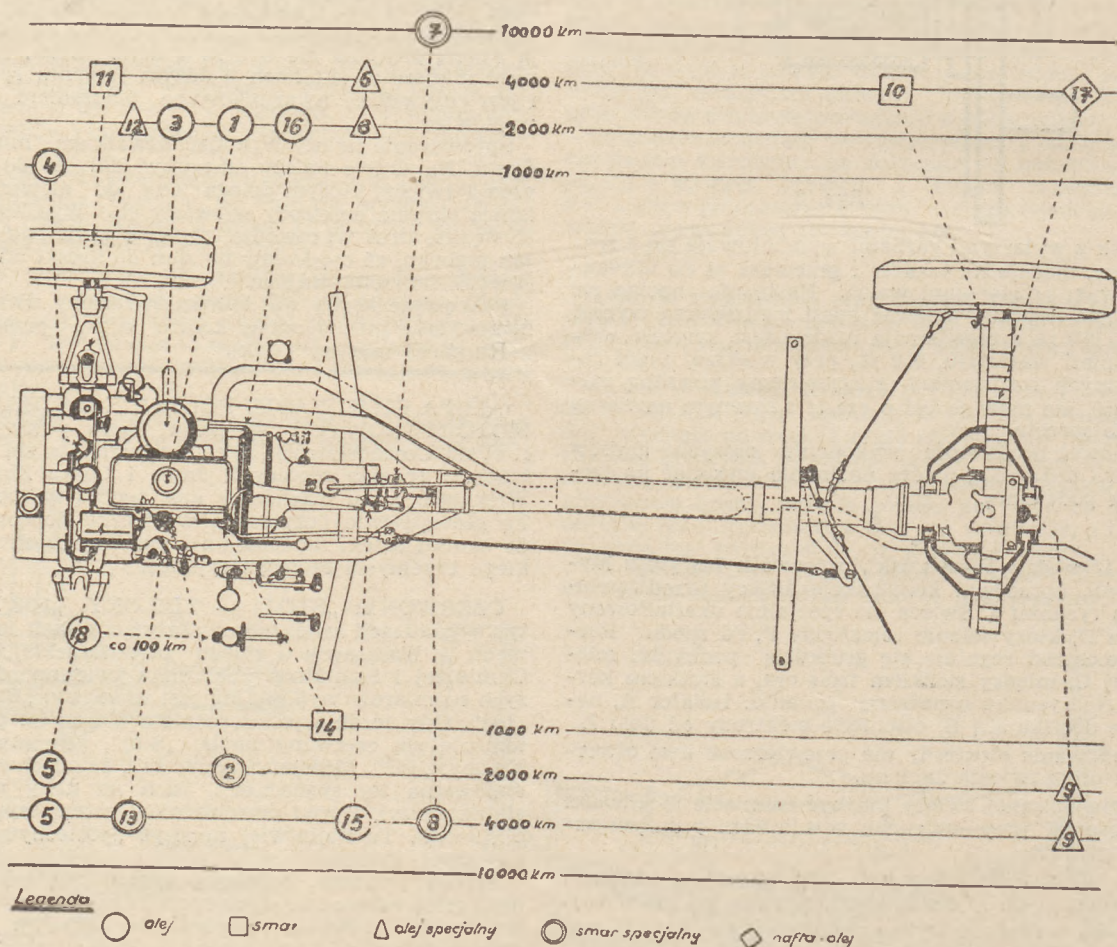
Na rysunku widzimy plan smarowania samochodu Skoda 1101. Widać na nim wyraźnie poszczególne punkty wymagające smarowania. Obok umieszczony „przegląd smarowania” wymienia wszystkie miejsca, które muszą być smarowane przy czym równocześnie podaje jakie smary są w tym celu najlepsze.

Sporządzenie takich planów wymaga ogromnej pracy inżynierów samochodowych. Muszą oni dokładnie zbadać wszystkie części wymagające smarowania, muszą wiedzieć jaką pracę te części wykonują, jak będą się zachowywać rozmaite smary itd.

Przestrzeganie ułożonych przez nich przepisów, które nie są jakimś wymysłem, lecz powstały na skutek długoletnich doświadczeń i prób, należy położyć na sercu i sumieniu każdego kierowcy. Następstwa zaniedbań w tym kierunku wychodzą na jaw przeważnie w bardzo krótkim czasie i powodują znaczne straty w gospodarce narodowej.

W ZSRR, przodującym kraju motoryzacji, szybkim krokiem postępuje rozbudowa gęstej sieci stacji obsługi, obejmującej cały kraj. Stacje takie spełniają podwójne zadanie: ułatwiają ogromnie pracę kierowcy oraz przedłużają znacznie okres używalności taboru samochodowego.

Ilość prywatnych samochodów w tym kraju wzrasta stale i coraz to szybciej, a nie wszyscy właściciele mają czas i warunki ku temu, aby należycie swój pojazd pielęgnować. Wyreca ich w tym wyszkolony personel stacji obsługi. Właściciel samochodu w ZSRR ma w ten sposób gwarancję, iż pojazd jego będzie regularnie i właściwie konserwowany.



Plan smarowania samochodu osobowego typ Skoda 1101

I u nas Motozbyt rozbudowuje swoje stacje obsługi i zakłada nowe. Nie mogą one jednak zająć się stałą konserwacją nawet wszystkich wozów państwowych. Ich usługi obejmują tylko okres gwarancyjny 3 — 5000 km, ograniczony również w czasie do 3-ch miesięcy. Tak więc kierowca pojazdu mechanicznego musi znać dokładnie zasady umiejętnego smarowania swego wozu.

Stosowna konserwacja powierzona kierowcy pojazdu mechanicznego, zapewni nie tylko długi okres używalności danego pojazdu, ale daje kierowcy możliwość realnego powiększenia swych zarobków (premia za ciągłość eksploatacji oraz za przebiegi międzynaprawcze).

Bardzo rozpowszechnionym dawniej mniemaniem było, iż pojazd mechaniczny wystarczy smarować jakimkolwiek smarem. Nie troszczono też się o to, czy smarowanie odbywa się we właściwych odstępach czasu, we właściwy sposób, a tym mniej czy używane smary są odpowiednie w danych miejscach.

Zarówno dla smarowania punktowego, jak i dla smarowania centralnego obowiązuje następująca zasada: podobnie, jak wzajemnie trące się części silnika muszą być rozdzielone powłoką oleju, aby uniknąć bezpośredniego zetknięcia i przedwczesnego zużycia, tak samo i ruchome części pojazdu mechanicznego, muszą być zaopatrzone w jakiś środek smarujący.

Wprawdzie wymagania stawiane smarowaniu silnika i podwozia są różne, ale smarowanie podwozia jest równie ważne jak i olejenie silnika.

Dla smarowania podwozia używano dawniej prawie wyłącznie smarów. Dziś jednakże wzrasta przekonanie, że w większości przypadków właściwszym jest używanie olejów. Mowa tu zarówno o olejach silnikowych (jak np. przy centralnym smarowaniu), jak też o zgęszczonych specjalnych olejach o dużej ciągliwości.

Produkty te posiadają tę zaletę, w przeciwieństwie do smarów, że mają większą wytrzymałość na ściskanie, nie dadzą się wycisnąć przez uderzenie, nie wysychają i pozwalają na dokładne i oszczędne smarowanie. Swornie resorów, drążki układu kierowniczego, drążki hamulcowe itp., smaruje się takimi właśnie olejami.

Prosta próba przekona nas o przewadze tych olejów nad smarami. Gdy nałożymy trochę gęstego oleju na żelazną płytę, a obok niego grudkę smaru i uderzymy po kolei w olej i smar młotkiem, to okaże się, że smar stosunkowo łatwo dał się wycisnąć. Usłyszymy przy tym twardy, metaliczny dźwięk. Olej natomiast nie pozwoli się wycisnąć w ten sposób, a uderzenie będzie stłumione.

Są jednak takie punkty samochodu, które na skutek szczególnych zadań, muszą być smarowane smarami.

Należy tu podkreślić, że zależnie od sposobu wytwarzania, rozróżniamy (mowa tu o produktach ważniejszych) smary typu emulsji wapiennej i smary typu emulsji sodowej.

Smary typu emulsji wapiennej są odporne na wodę; rozkładają się one jednak przy temperaturze nieco poniżej 100° C. Smary typu emulsji sodowej są wrażliwe na wodę, ale wytrzymują temperaturę powyżej + 100° C. Już z tego widać, że do smarowania pompy wodnej np. możemy używać wyłącznie smarów typu emulsji wapiennej, ponieważ smar typu emulsji sodowej, który w tym miejscu wchodzi w zetknięcie z gorącą wodą, zostałby po krótkim czasie rozpuszczony i dostałby się do systemu chłodzenia. Mogłoby to wywołać uszkodzenie wałka pompy wodnej i zatkanie się chłodnicy. Natomiast do smarowania łożysk kół, do smarowania przyrządów elektrycznych pojazdu — jak np. rozdzielacz, prądnicą itp. — używa się wyłącznie smarów typu emulsji sodowej. Smary te jednak są wrażliwe na zetknięcie z wodą, tak, iż należy dbać, w takich miejscach np. jak łożyska kół, o dobrą ochronę przed wodą.

* * *

Produkcja istotnie wysokowartościowych smarów nie jest rzeczą prostą. Wymaga ona wyjątkowo dużego doświadczenia — możnaby powiedzieć nawet pewnej sztuki — które zdobywa się jedynie w długoletniej praktyce. To też nie należy nigdy używać smarów nieznanego pochodzenia i o nieznanym przeznaczeniu.

Odstępy czasu, w których należy pojazd smarować, są różne w zależności od jego budowy, przeznaczenia i obciążenia. Jako pewną zasadę można przyjąć, iż przy smarowaniu punktowym należy smarować mniej więcej co 1000 km, przy smarowaniu centralnym co 100 km.

Regularne i właściwe smarowanie podnosi oczywiście wartość użytkową pojazdu. Najbardziej drastycznie odczuwamy spadek wartości użytkowej pojazdu, gdy zaniedbamy dopełnienia względnie wymiany oleju w misce olejowej silnika. Dlatego też przeważnie każdy kierowca zwraca baczną uwagę na stan i jakość oleju w silniku. Ale nie zawsze zwraca on należyta uwagę na skrzynkę przekładniową i na przekładnię osi pędnej. Gorzej jeszcze dzieje się z innymi częściami pojazdu. A nie zapominać, iż zaniedbanie pielęgnacji np. systemu kierowniczego może spowodować groźne w skutkach wypadki.

Koszty właściwej i regularnej konserwacji pojazdu nie są wysokie. Natomiast naprawy spowodowane zaniedbaniem konserwacji wozu są bardzo kosztowne. Dla właścicieli prywatnych samochodów nie będzie również bez znaczenia, iż cena dobrze konserwowanego wozu jest dużo wyższa przy sprzedaży, niż wozu zaniedbanego.

Zbigniew Pekel

ZASTĘPCZE POJAZDY MECHANICZNE

Wśród kół sportowców i entuzjastów motoryzacji daje się zauważyć przybierający na sile niepokój. Co i raz wybuchają objawy żywiołowego zainteresowania „przyzadami“, służącymi do jeżdżenia przy pomocy silników spalinyowych. Co i raz ukazuje się tu i tam artykuł na temat budowy własnych pojazdów zastępczych. Ludzie dorośli, młodzież, ba—dzieci nawet, rwą się do pracy, a wszyscy wołają wielkimi głosami o pomoc, o wskazówki, o materiały, o części... Dowodzi to, jak wielkim zainteresowaniem cieszy się motoryzacja w Polsce. Nie mówią tu o transporcie masowym, czy indywidualnym, o transporcie zorganizowanym i planowym, lecz wyłącznie wspominam o żywiołowym pędzie do posiadania własnego pojazdu mechanicznego.

Jasnym jest, że przeciętnego obywatela, nawet dobrze zarabiającego na posadzie, nie stać nie tylko na zakup nowego samochodu, ale i na jego utrzymanie. Z drugiej strony państwo nie może sobie jeszcze pozwolić na sprzedaż samochodów osobowych w ręce prywatne, bowiem samochody te muszą pełnić znacznie ważniejszą służbę publiczną. Może sytuacja ta zmieni się niebawem, gdy będziemy produkowali osobówki w kraju. Wtedy niewątpliwie zasłużeni przodownicy pracy, racjonalizatorzy i inni pozytywni obywatele przyczyniający się do odbudowy kraju, będą mogli otrzymać możliwości spełnienia swych marzeń samochodowych. Ale należy przypuszczać, że nastąpi to niezbyt prędko.

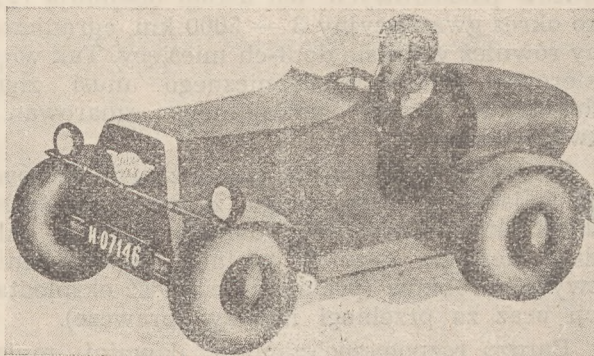
W tych warunkach powstaje zagadnienie mechanicznych pojazdów zastępczych. Co to takiego?

Termin ten został już dość dobrze skryształizowany. Dla automobilisty — pojazd zastępczy stanowi mały samochodzik, zbudowany własnoręcznie, przy pomocy zrzeszenia sportowego, z części normalnych samochodów i z dodanych materiałów. Samochodzik taki jest rezultatem amatorskiej myśli konstrukcyjnej, zainteresowania się nim przez budowniczego i słynnej polskiej umiejętności improwizowania.

Dla motocyklisty, którego nie stać na własny motocykl — pojazdem zastępczym jest scooter, czyli silnikowa hulajnoga, ucywilizowana i racjonalnie opracowana.

Dla podrastającego dziecka i młodzieńca — istnieje możliwość zbudowania samochodziku typu „Hortek I“, będącego rezultatem inicjatywy popularnego miesięcznika „Horyzonty Techniki“.

O ile budowa w obecnych warunkach samochodziku „Hortek I“, czy też scootera, zwanego po polsku „motonogą“, nie przedstawia dla zdolniejszych i chętniejszych zapaleńców większych trudności, o tyle amatorski samochodzik



Dziecinny samochodzik „Hortek I“ według projektu miesięcznika „Horyzonty Techniki“. Kilkaście takich samochodzików buduje się obecnie w Polsce

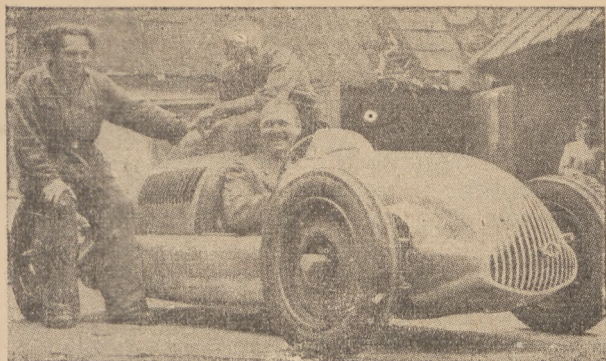
„prawdziwy“ jest problemem dość poważnym, aczkolwiek nie niemożliwym do wykonania.

Walnym sojusznikiem amatorów-konstruktorów jest nowo powstały Polski Związek Motorowy, stanowiący połączenie Automobilklubu Polski z Polskim Związkiem Motocyklowym. Ten to znaczny Związek organizuje w szybkim tempie swe Ośrodki Techniczne, które właśnie mają służyć radą, pomocą, maszynami i innymi udogodnieniami — owym amatorom. W Ośrodkach tych zbudowanie samochodziku, nawet zupełnie poważnego, będzie nie tylko możliwe, ale nawet nie tak bardzo trudne.

Na całym świecie, w ciągu ostatniego roku, rozgorzała akcja budowania własnych samochodzików i samochodów sportowych. Mnożą się trójkołowce, czerokołowce pojazdy silnikowe, samochody sportowe i wyścigowe, budowane prywatnie, za prywatne pieniądze i w prywatnych pracowniach. U nas, w Polsce sprawa przedstawia się lepiej. Oto bierzemy się do roboty zespołowo, w grupach, wspólnymi siłami, w sposób socjalistyczny. Otrzymujemy wielką pomoc społeczną, racjonalne kierownictwo i możliwość wykazania swych zdolności konstruktorskich, nawet w zakresie amatorskim.

Samochody zastępcze są z reguły małolitrażowe. Do osiągnięcia szybkości ponad 60 km/godz. wystarcza w zupełności jednocylindrowy silnik motocyklowy o pojemności skokowej 250 cm³, przy nośności pojazdu do dwóch osób. Samochody wyścigowe tego typu z silnikami 500 cm³ przekraczają z łatwością 120 km/godz.

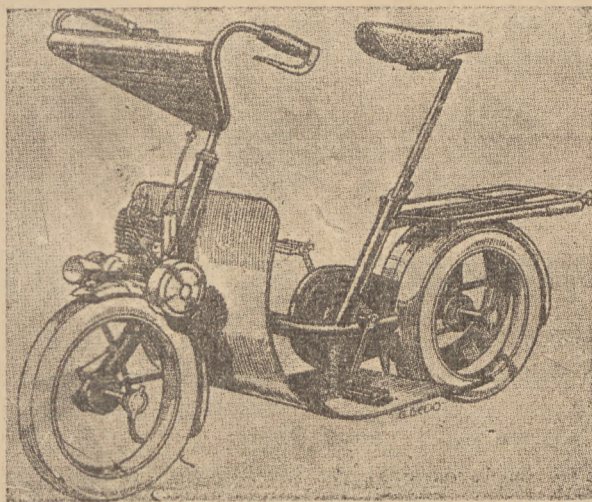
Liczne zgłoszenia budowy samochodów zastępczych w Ośrodkach Technicznych P. Z. M. świadczą o wielkim pędzie naszej młodzieży do zmotoryzowania się, jak również o wysokim poziomie umysłowym amatorów - konstruktorów.



Wyścigowy samochodzik 500 cm³, zbudowany przez amatora-konstruktora szwedzkiego Brödena Hakansson

Omawianie szczegółów budowy tych samochodów przekraczałoby ramy niniejszego artykułu, toteż należy przejść do zagadnienia drugiego — do scooterów, czyli „motonóg”.

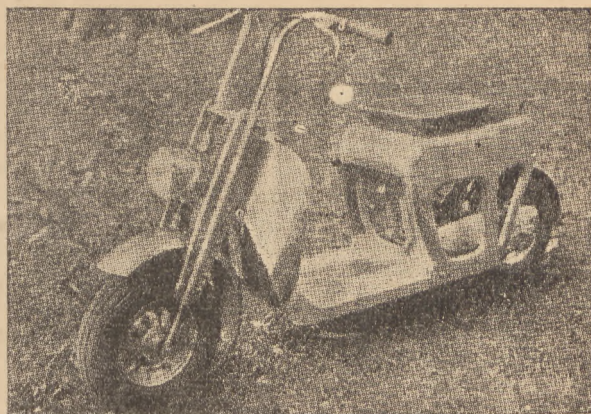
Motonogi dały się poznać w całym świecie, jako doskonały zastępczy środek komunikacyjny nawet dla dwóch osób, lecz jedynie na krótkich odległościach i na dobrych drogach. Urządzane są nie tylko raidy turystyczne na motonogach ale i rasowe wyścigi, podczas których osiągane są szybkości rzędu ponad 100 km/godz.



Francuska motonoga Scoto z silnikiem dwusuwowym Ciccra 49 cms. Silniczek rozwija moc 0,8 KM przy 3500 obr/min. i pozwala na osiągnięcie szybkości 35 km/godz. Zużycie paliwa nie przekracza 1 litra na 100 km. Na uwagę zasługuje zastosowanie jednostronnych widelców kół, co znakomicie ułatwia zmianę koła przez odkręcenie zaledwie jednej nakrętki motylkowej

Jak wygląda motonoga? Jest to mały pojazd dwukołowy, o siodłowej ramie i kółkach, o średnicy ogumienia od 250 do 600 mm. Silniczek o litrażu od 50 do 125 cm³ zapewnia możliwość rozwijania szybkości od 35 do 80 km/godz. Motonoga posiada siodelko w rodzaju motocyklowego oraz motocyklową kierownicę.

W Stanach Zjednoczonych, gdzie najzdrowsze pomysły wypaczane są często do granic nonsen-

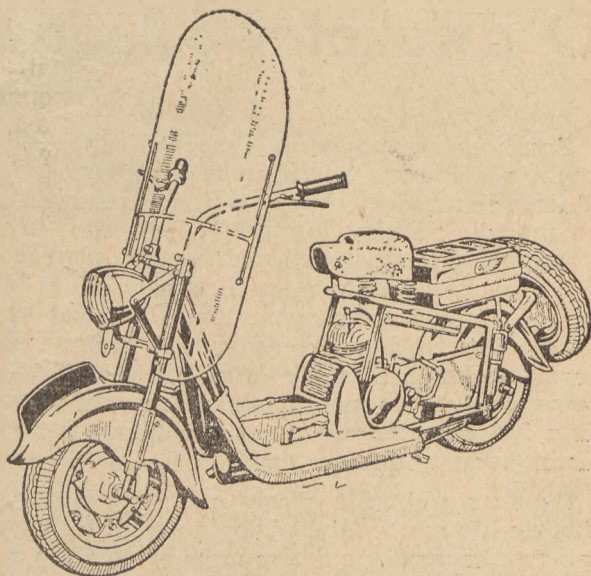


Motonoga marki Speed, z silniczkem 50 cm³, 2 KM, ważąca zaledwie 45 kg, z teleskopowym resorowaniem widelca przedniego. Silnik posiada dwubiegową skrzynkę i rozrusznik

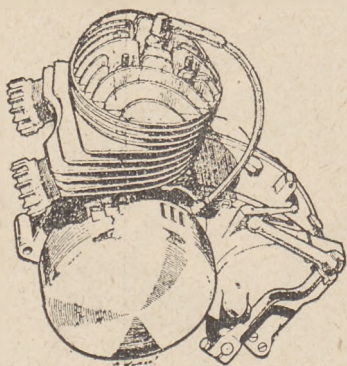
su, buduje się motonogi o silnikach 300 cm³ z elektrycznymi rozrusznikami i wózkami bocznyymi, przy czym ciężar takiego potworka dochodzi do 350 kg.

Zaletą motonogi jest niezwykła łatwość używania jej, gotowość do pracy w każdej chwili, odpadnięcie problemu garażowania i parkowania, mały ciężar własny, gdyż od 35 do 90 kg, oraz bardzo niski koszt używania, bowiem silnik zużywa zaledwie od jednego do 3 litrów paliwa na 100 km.

Maszynka wyposażona jest w pełne przepi-sowe oświetlenie, jak motocykl, oraz dobre resorowanie, co równoważy niedogodność, powstałą z zastosowania małych kół, czułych na nierówności drogi.



Francuska motonoga A. G. F. z dwusuwowym silnikiem Ydral 100 lub 125 cm³ i czterobiegową skrzynką przekładniową. Waży 72 kg i pozwala na rozwinięcie 74 km/godz. Oba koła posiadają miękkie resorowanie o dużym skoku. Dźwignia przekładniowa znajduje się w postaci pedału, jak w motocyklach sportowych



Silnik Ydral-Lady 125 cm³, zbudowany ze skrzynką czteroprzekładniową i nożnym rozrusznikiem. Silnik ten stosowany jest w wielu motonogach różnych marek.

Najmniejsze motonogi nie posiadają zmiany przekładni, a jedynie sprzęgło. Natomiast typy większe wyposażone są w trzy lub czterobiegową skrzynkę przekładniową, tak jak motocykle. Niektóre posiadają nawet urządzenie do łatwej zmiany koła na zapasowe, które wożone jest na motonodze, jak w samochodach.

O motonogach i problemie spółdzielczej ich budowy pisał już na łamach „Motoryzacji” ob. Piotrowski. Sprawa ta została przejęta obecnie przez Polski Związek Motorowy i usłyszymy o niej więcej w najbliższej przyszłości.

Załączone rysunki i fotografie zagranicznych motonóg pozwolą zorientować się pobieżnie o ich budowie. Z rysunków tych widać, jak starannie zostały one opracowane i jak są wyposażone. Oczywiście, mogą być one zbudowane

o wiele prościej i nie tak luksusowo. a co za tym idzie — znacznie taniej.

Miesięcznik „Horyzonty Techniki” w numerze styczniowym roku bieżącego podał do wiadomości, że istnieje możliwość otrzymania pewnej ilości ogumienia kółek samolotów sportowych. Byłyby to właśnie idealne kółka do motonóg oraz do dziecinnych samochodzików.

Sprawy budowy tych samochodzików nie będziemy poruszali tutaj, bowiem jest ona wyzerpująco podana w numerach: październikowym, listopadowym i grudniowym roku 1949 wyżej wymienionego miesięcznika. Dodajemy jedynie, że akcja budowy tych pojazdów spotkała się z wielce życzliwym poparciem naszych władz motoryzacyjnych. Ponadto patronat nad tą akcją objął z całą gotowością Polski Związek Motorowy, który przyrzekł udzielić młodym amatorom — konstruktorom bardzo daleko idącej pomocy. Mówi się ponadto o zamiarze nakręcenia krótkometrażowego filmu fabularno-technicznego na temat budowy małych samochodzików.

Idea sporządzania kolektywnego mechanicznych pojazdów zastępczych dojrzeva. Już rok bieżący wyda zapewne szereg udanych egzemplarzy, bowiem zewsząd dochodzą wieści o rozpętej budowie i o wielkim zainteresowaniu się tym ciekawym i pozytywnym problemem na polu podniesienia popularyzacji myśli technicznej i osiągnięć sportowych.

Agnis.

ANDRZEJ KARO

O dwukołowy ludowy pojazd mechaniczny

Artykuł dyskusyjny

Producentów pojazdów mechanicznych fascynuje od dawna zagadnienie ludowego pojazdu mechanicznego. Wypływa to przeważnie z pobudek natury kupieckiej i dlatego myśl o rzeszach potencjalnych nabywców popychała i popycha coraz to nowe firmy do mniej lub więcej udanych eksperymentów. Ponieważ szerokie masy od dawna tęsknią za tanim i dobrym mechanicznym środkiem lokomocji, więc pojawienie się na rynku takiego modelu powoduje lub spowodować może żywiołowy rozwój motoryzacji w danym kraju.

Często się obecnie słyszy o ludowym samochodzie lub motocyklu, ukazują się m. in. coraz to nowe konstrukcje, które mają spełnić to zadanie. W wyniszczonej i zbiedzonej przez wojnę Europie ogólnie uważa się, że pojazdem ludowym może być narazie jedynie motocykl. Słuszniejsze może być użycie tu określenia: „pojazd dwukołowy”, a dlaczego tak sędzę, wypłyne z dalszej treści artykułu.

Stwierdzić musimy na wstępie, że motocykl nie jest popularny u szerokiej publiczności z następujących powodów:

- 1) ogólnie uważany jest on za mniej bezpieczny od samochodu, lub wręcz niebezpieczny (zawsze co 4 koła to nie 2);
- 2) często słyszy się określenie: „trzęsący, brudny i hałaśliwy”;
- 3) nie daje dostatecznej osłony od deszczu i rozpryskiwanego błota czy wody;
- 4) kobiety słusznie zarzucają obecnym motocyklom, że za dużo ważą i w konsekwencji prowadzenie ich przerasta ich siły;
- 5) w ogromnej większości użytkowy motocykl wywodzi się od jego wyścigowego brata.

Bez wątpienia większość tych zarzutów jest słuszna, jeśli spojrzymy na motocykl pod kątem widzenia użyteczności, a nie wyścigów, czy nawet raidów.

Po pewnej dyskusji ustalono, że idealny motocykl, lub inny pojazd dwukołowy, którego dotychczas ma przeciętna „ona“ musi spełniać następujące warunki:

- 1) waga jego nie może przekraczać 70 — 80 kg;
- 2) zużycie paliwa winno być jak najmniejsze, nie przekraczające $2\frac{1}{2}$ l/100 km;
- 3) wygodne siedzenia i resorowanie obu kół zapewnić muszą jazdę bez wstrząsów nawet na złej (wyboistej) drodze przy szybkości maksymalnej ok. 60 — 70 km/godz.;
- 4) uruchomienie winno być nieskomplikowane, przy minimalnym nakładzie siły,
- 5) manewrowanie i zmiana biegów muszą być możliwie łatwe;
- 6) ochrona od błota i wody rozpryskiwanej winna być tak skuteczna, by pojazd ten prowadzić można było nawet w zwykłych trzewikach i cienkich pończoszках;
- 7) powinien być możliwie niehałaśliwy.

Każdy się chyba zgodzi, że nie są to wygórowane żądania ze strony użytkowników pojazdu **na codzień**, którym jeździć będzie do pracy ekspedientka PDT, robotnik i urzędnik zakładów przemysłowych, lub którym wyjedzie żona robotnika po zakupy, a którym w niedzielę lub sobotę po południu wyjedziemy odetchnąć powietrzem wiejskim.

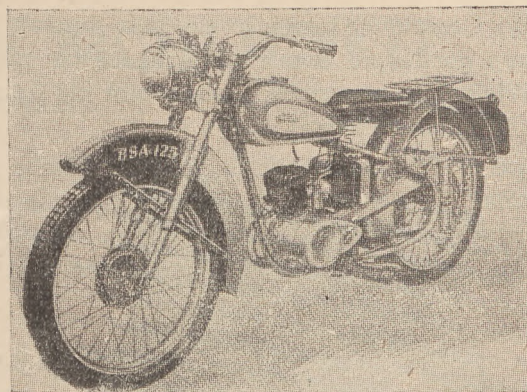


Spójrzmy teraz wstecz i przypatrzmy się, co uczyniono dotychczas, by spełnić te postulaty.

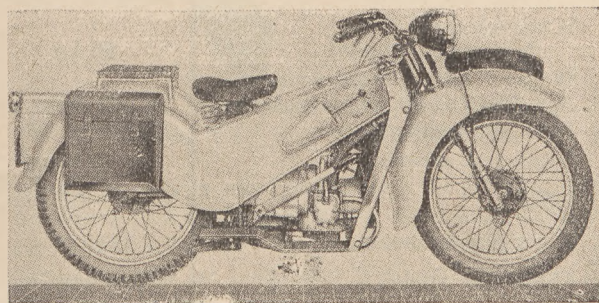
Pierwszym wśród wielu innych był motorower Sachs'a z pedałami, który przez swoją taniość i niewrażliwość rozpowszechnił się na całym Kontynencie. Był to wytwór stosunkowo tandetny, ale nieskomplikowany i co najważniejsze lekki.

Potem takim modelem, który wywarł olbrzymi wpływ na kierunek rozwoju był DKW RT $2\frac{1}{2}$ (w następnej fazie jako RT 3 i RT 100). Była to już miniatura normalnego motocykla. Widownym efektem dobrej konstrukcji była wielka ilość wyprodukowanych egzemplarzy (waga ok. 50 kg, szybkość 60 — 70 km/godz.). Bardzo prędko DKW znalazło naśladowców w całej Europie nie wyłączając Anglii, która dotychczas opierała się wprowadzeniu tej klasy pojazdów.

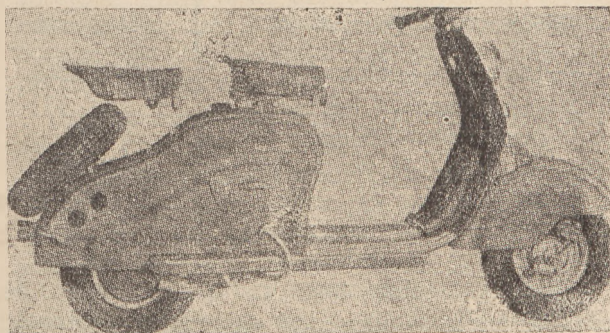
Logicznym krokiem tej linii rozwojowej była DKW RT 125 i inne jej podobne motocykle o silnikach małej pojemności. W chwili obecnej klasa ta jest nadzwyczaj popularna, nabywcami coraz częściej są i kobiety, które, przeważnie mniej zarabiając od mężczyzn, nie mogą sobie z reguły pozwolić na większe, a więc i droższe motocykle.



Efektowna 125-ka BSA-Bantam posiada zespół napędowy do złudzenia przypominający nasze SHL



Kanciaste linie i zupełna bezszmerowość — oto co przede wszystkim zwraca uwagę widza gdy ulicą przejeżdża Velocette model LE-150



A oto piękna Lambretta — 125 model IC. Inny model Lambretty ma nicosłonięty silnik

W wyniku chęci stworzenia motocykla o właściwościach wymienionych poprzednio firma Veloce Ltd. w Anglii wypuściła na rynek słynny swój motocykl Velocette-LE 150 ccm. Motocykl ten ma wszystkie żądane właściwości, wadą jego jest wodne chłodzenie i brzydota (nie zmieniając zupełnie konstrukcji bez trudności można było nadać mu ładne linie). Co do ręcznej zmiany biegów można się spierać — ja osobiście uważam to za minus.

Inny kierunek reprezentują **scootery** czyli **zmotoryzowane „hulaj-nogi“**. Pokazały się już przed 1939 rokiem w Ameryce jako zabawka rozgrymaszonych bogatych Amerykanek i mło-

dzieży. Częściowo przyjęły się jako środek lokomocji gospodyni domu udającej się po zakupy. Większego znaczenia jednak tam nie osiągnęły do chwili obecnej.

Myśl podchwycili jednak Włosi, i trzeba im przyznać, że ich konstrukcje mogą obecnie służyć za wzór dobrego i estetycznego rozwiązania. Modeli scooterów o silniku 125 ccm jest na

rynku włoskim wiele, a najlepiej udane są Vespa i Lambretta. Popularność ich sięga daleko poza granice Włoch, a co najważniejsze zdobyły one swymi właściwościami i estetyczną linią również i kobiety.

Poniżej podaję tabelę porównawczą przeciętnego motocykla 125 ccm, Velocette LE 150 oraz Vespa 125 i Lambretta 125.

TABELKA PORÓWNAWCZA

Tabela ta daje pewne porównanie, co do właściwości lekkiego motocykla i zmotoryzowanej hulaj-nogi

T y p p o j a z d u	BSA — 125	Velocette — 150	Vespa — 125	Lambretta — 125
Waga własna (bez paliwa i oleju)	69 kg	113 kg	71 kg	brak danych
Waga z tylnym resorowaniem i dodatkowym wyposażeniem	86 kg	—	—	—
Wymiary ogumienia	2,75" × 19"	3,00" × 19"	4,0" × 8"	4,0" × 8"
Tylne resorowanie	za dopłatą	seryjnie	seryjnie	seryjnie
Silnik	1 cyl. — 2 suw.	2 cyl. bokser 4 suw. bocznozaw.	1 cyl. — 2 suw.	1 cyl. — 2 suw.
Pojemność skokowa	123 cm ³	149 cm ³	123 cm ³	123 cm ³
Chłodzenie silnika	powietrzne	wodne	powietrzne (wiatraczek)	powietrzne
Skrzynka przekładniowa	3 biegi	3 biegi	3 biegi	3 biegi
Zmiana biegów	nożna	ręczna	ręczna (na kierownicy)	ręczna (na kierownicy)
Przenoszenie mocy na tylne koło	łańcuchem	walkiem kardanowym	łańcuchem	walkiem kardanowym
Sposób uruchamiania silnika	klasyczny	dźwignią ręczną	pedałem	pedałem
Szybkość maksymalna	ok 75 km/g	ok 77 km.g	ok 71 km/g	ok 96 km'g (model sportowy)
Zużycie paliwa w 1/100 km przy szybkości 32 km.g	1,48	1,82	brak danych	brak danych
" 48 "	1,78	2,15	2,25	ok. 2,7
" 64 "	2,22	2,55	brak danych	brak danych

Jeśli się zastanowimy, to stwierdzimy, że istnieje wiele argumentów za tym, że motocykl nie jest rozwiązaniem idealnym. Lepszym znacznie może okazać się scooter, (dowodzą tego produkcja Lambretty — 200 szt. dziennie), jednak naszym konstruktorom i rzeczoznawcom brak jest prawie zupełnie znajomości tego typu pojazdów.

Chociażbyśmy więc nawet nie zdecydowali się narazie na uruchomienie ich produkcji, warto zbadać własności drogowe, trwałość i przydatność tych maszyn w naszych warunkach. W tym celu warto byłoby sprowadzić parę sztuk najlepszych modeli z zagranicy, gruntownie je przeegzaminować, a następnie zbudować własny prototyp dla przeprowadzenia doświadczeń.

Jako zespół napędowy nadaje się prawie bez przeróbek (konieczny wentylatorek do chłodzenia) zespół, który teraz seryjnie jest montowany w naszych SHL i Sokołach. Ramę można zrobić całą prasowaną (bez rur, o które narazie nie jest łatwo) o pięknych liniach. Koszt nie powinien być większy niż obecnej „Eshaelki”.

Projekt ten poddaję pod rozagę zainteresowanym czynnikom i pod dyskusję grona fachowców oraz entuzjastów. Wiem, że istnieje spora grupa ludzi, którzy bardzo interesują się tą sprawą — trzeba im dać jednak możliwość zbadania jej gruntownie — bo gra warta świeczki. Ja osobiście przekonany jestem, że scooter ma wszelkie dane by stać się ludowym pojazdem mechanicznym w pełnym tego słowa znaczeniu.

Andrzej Karo

KRZYSZTOF ROŚCISZEWSKI

SIODŁA NASZYCH MOTOCYKLI

Artykuł dyskusyjny

Od wielu lat dziesiątki, jeśli nie setki konstruktorów pracują nad ulepszeniem motocykla. Wysiłki ich dały w wielu wypadkach podziwu godne rezultaty. Motocykl współczesny stał się szybki, prowadzić da się nieledwie tak łatwo jak rower i zaopatrzony jest w potężną najaśnicę, pozwalającą na łatwą i pewną jazdę nocną. Stopień niezawodności mechanicznej polepsza się z roku na rok i niedalekim jest czas, gdy motocykl stanie się tak niezawodnym (w rękach laika!!) jak turbozespół elektryczny obsługiwany przez sztab wykwalifikowanych mechaników.

Po ostatniej wojnie powszechne zastosowanie znalazły teleskopy, które poprawiły zarówno własności drogowe, jak i komfort jazdy. Pojawia się coraz częściej tylne resorowanie i wiele innych drobnych ulepszeń. W jednym tylko szczególe nie ma prawie żadnego postępu — chodzi tu o siodła naszych motocykli. Wygląda na to, że konstruktor, zadowolony ze swego nowego dzieła, nie może się już doczekać ukończenia rysunków i przypomina sobie: „Aha, przecież trzeba przewidzieć jakąś możliwość siedzenia!”. No i bierze z lamusa starych rekwizytów prastare siodło rowerowe z klasycznym długim nosem, powiększa je trochę, daje dłuższe sprężyny i przyczepia je byle jak do ramy.

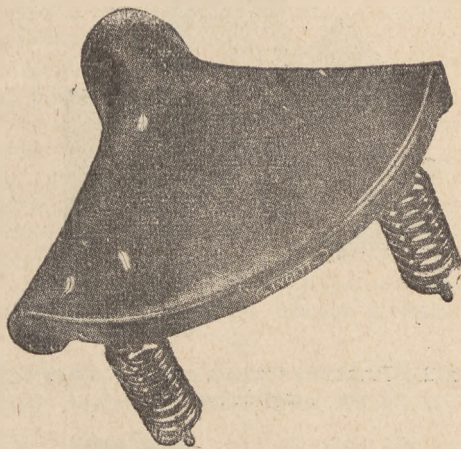
Czy naprawdę wszyscy są zadowoleni z dotychczasowego sposobu siedzenia na motocyklu?

Zdaje mi się, że tylko ci, którzy pierwszy raz dosiadają motocykla sądzą, że będą mieli wygodną jazdę na przestrzeni powiedzmy 300 km. Naprawdę sport motocyklowy, to sport spartański i wymaga odpowiedniej zaprawy!

Jazda na motocyklu przypomina w dużym stopniu jazdę konną. Z drugiej strony motocykl pochodzi w prostej linii od roweru, z którego powstał drogą ewolucji. Stąd pozostało siodło. Ale o ile kształt siodła rowerowego jest ściśle podyktowany warunkami pracy „silnika rowerowego” — o tyle kształt siodła motocyklowego powinien być zależny jedynie od warunków jazdy i prowadzenia motocykla.

Kierowca motocyklowy musi mieć ciało swoje podparte w pewnej ilości „punktów” (jeśli miejsce, gdzie plecy tracą swą szlachetną nazwę nazwiemy punktem — popelniamy tutaj jednak pewną przesadę...), a ponadto w pewnym stopniu zespolone z maszyną w interesie dobrego prowadzenia.

W klasycznej pozycji jeździeckiej większość ciężaru ciała rozdziela się na siodło i podnóżki. Stosunkowo nieznaczna część obciążenia przejmują ręce. Modna dawniej pochylona pozycja, gdzie kierowca „wpierał” się w kierownicę,



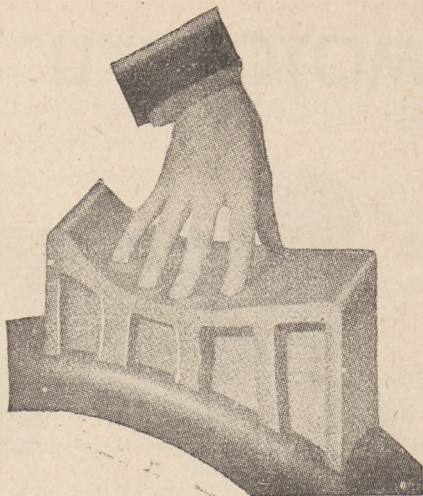
Rys. 1. Siodło normalnego typu. Ulepszoną jego odmianą jest tzw. siodło wahadłowe

wychodzi coraz bardziej z użycia. Prowadzenie boczne i pewne zespolenie z maszyną uzyskuje się przez ściskanie kolanami zbiornika paliwa (baku), który w tym celu posiada poduszki gumowe.

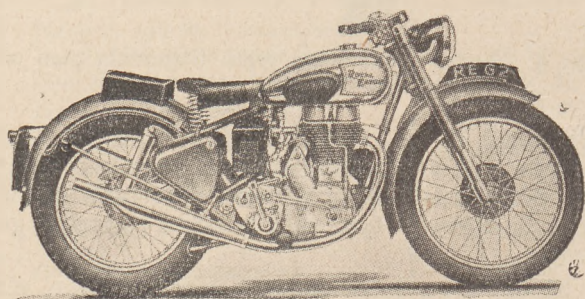
Siodło musi mieć znaczną powierzchnię, elastyczną powłokę i musi odpowiednio sprężynować. Nie potrzebuje natomiast mieć tego śmiesznego nosa, z powodu którego nasze piękne zbiorniki mają takie brzydkie wycięcia. Potrzebuje natomiast posiadać dobre prowadzenie boczne, by nie „pływało” na boki, co jest istotne dla bezpiecznej jazdy.

Długi i wąski nos siodła był konieczny w rowerze. Potrzebny on jest i w obecnym typie sioseł motocyklowych, ale tylko po to, by przemnieść oś wahania siodła jak najdalej ku przodowi. Jest on przeważnie jednak za wąski, i nic nie stoi na przeszkodzie, by miał szerokość ok. 160 mm. Obojętnym jest, czy chodzi tu o siodło klasyczne, czy t. zw. kołyskowe. Zasada ich działania jest identyczna. Jedyną, notą bene bardzo poważną, zaletą sioseł kołyskowych jest to, że ich twardość da się regulować przez zmianę napięcia sprężyny. Java ma nawet amortyzator cierny w punkcie obrotu — a jakże! Postępem jest też zastosowanie elastycznej powierzchni gumowej zamiast sprężyn i filcu obciążonego ceratą. Niekiedy spotyka się wyłożenie gumą porowatą, co bardzo polepsza komfort jazdy. Ogólnie jednak szerokość siedzenia pozostawia dużo do życzenia.

A co robi w tym czasie pasażer? Ano, siedzi „wygodnie” na drugim „piętrze”, dobrze poza osią tylnego koła i kurczowo trzyma się małej rączki, umieszczonej prawie dokładnie w jego kroku. Rączka ta, to jednocześnie skuteczny zderzak dla ostatnich kręgów kręgosłupa.



Rys. 2. Przekrój przez s'odło pasażera (typu „angielskiego“)



Rys. 3. Typowy sposób umieszczenia siedła pasażera przedstawionego na rys. 2

pa kierowcy. Poza tym zapewnia ona „doskonałe“ zachowanie równowagi przez pasażera do tego stopnia, że kierowcy nieraz zdaje się, że ma luźny worek z kartoflami na bagażniku. Nie dziwnego, że wielu naszych motocyklistów przeklina takie rozwiązanie i szuka innych sposobów umieszczenia pasażera.

Takie inne rozwiązanie, to sposób t. zw. angielski. Jak zobaczymy zupełnie dobry dla kierowcy, ale mniej dobry dla pasażera.

Anglicy jeżdżą na siedle konwencjonalnej konstrukcji (siedle kołyskowe, powszechne na Kontynencie, prawie zupełnie nie przyjęło się u konserwatywnych wyspiarzy), a ich pasażer (czytaj — pasażerka) siedzi na poduszce o wymiarach przeciętnie około 140×200 mm lub nieco więcej. Poduszka ta, wykonana z gęstej porowatej gumy i obciągnięta skórą lub ceratą, przymocowana jest wprost do tylnego błotnika. Pasażer siedzi bardzo blisko kierowcy na prawie tym samym co on poziomie, kolanami ma możliwość ściskania boków siedel, które w tym celu mają tu dość znaczną wysokość bocznego obicia, a trzyma się przeważnie jedną ręką wpół kierowcy.

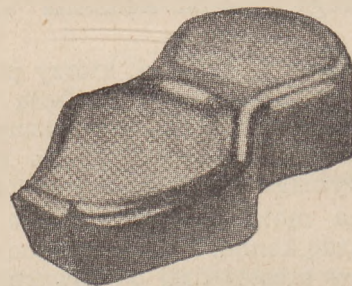
Sposób ten daje bardzo duże poczucie pewności kierowcy przez korzystniejsze umiejscowienie środka ciężkości całego zespołu oraz lepsze „prowadzenie boczne“ pasażera.

Jednak poduszka jest przeważnie za mała, by można było na niej wygodnie siedzieć. Grubość warstwy gumy gąbczastej ok. 100 mm — daje własności sprężynowania nie gorsze jeśli nie lepsze od normalnych siedel.

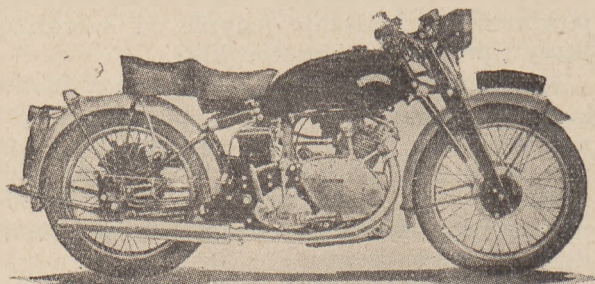
Dalszym więc krokiem było zastosowanie zamiast poduszki — szerokiej na ok. 200 a długiej prawie na 300 mm — kanapy z gąbczastej gumy. Wygodniejsze to rozwiązanie nie zadowolilo konstruktorów i sięgnęli oni do wzorów amerykańskich.

Dotychczas Amerykanie na gruncie motocyklowym nic ciekawego nie stworzyli, a wielkie ich Indiany czy Harley'e to niesamowite potwory. Pozycja jeździecka Amerykanina przystosowana jest do dalekich podróży monotonnymi prostymi drogami. Amerykanin siedzi zupełnie prosto z wyciągniętymi przed siebie nogami, a kierownicę ma podciągniętą bardzo blisko tułowia. Jeśli ma ochotę jeździć we dwoje, kupuje wielkie długie siodło. Jak i w normalnym wykonaniu kształt jego jest ściśle dostosowany do odpowiednich wypukłości ciała ludzkiego. Siodło wykonane jest z tłoczzonej blachy, pokrytej warstwą porowatej gumy, obciągniętej skórą. Na siodle tym siadają sobie „oni“ we dwoje jedno za drugim i tak jadą tysiącami mil.

Powiązano system angielski z amerykańskim i w ten sposób powstało coś, zwane przez Anglików „dualseat“ — długa kanapa prostego kształtu, lub czasami mająca postać zbliżoną do dwu szczepionych siedel starego kształtu, prawie zawsze wykonana z porowatej gumy.



Rys. 4. Nowy rodzaj wspólnego siedzenia dla „załogi“ motocykla, wykonany z gąbczastej gumy i pokryty nawulkanizowaną warstwą gładkiej gumy.



Rys. 5. Sposób zamocowania siedła przedstawionego na rysunku 4 na maszynie z tylnym resorowaniem. Na „sztywnym tył“ siodło takie nie jest już tak skuteczne, lecz jednak daje jadącym nie wiele mniej wygody, niż siodła zwykłe u nas spotykane.

Istnieją również rozwiązania z dętką gumową napompowaną powietrzem.

Siedzenie „dualseat“ pomyślane jest przede wszystkim dla motocykli z tylnym resorowaniem, bo pewnym jest, że tak długo nie będziemy wygodniej siedzieli na motocyklu, jak długo tylne koło będzie sztywno zawieszone.

Idealne siodło — według mojej koncepcji — musi być przestawialne na wysokość (jeździłyby różnej budowy) i do tyłu (ditto). Szerokość jego winna wynosić około 350 mm a długość i kształt taki, by siadły dwie osoby. Z samego tyłu musi posiadać lekkie podniesienie, uniemożliwiające spadnięcie pasażerowi. Rączka dla pasażera nie jest konieczna. Wymoszczone musi być obowiązkowo gąbczastą gumą grubości ok. 100 mm (oczywiście motocykl musi mieć tylne resorowanie!!).

Oto moje zdanie! — Jeśli ktoś ma lepsze rozwiązanie niech je zgłosi — chodzi o postępowanie i naszą wygodę. W międzyczasie jednak niech każdy sprawdzi, czy obecne jego siodło nie „pływa“ na boki. Jeśli tak, to niech zaraz, nie czekając na nowości, wstawi nowy nadwymiarowy sworzeń w miejscu zaczepienia tak przeze mnie „sponiewieranego“ nosa siodła (oczywiście rozwierciwszy starannie odpowiednie otwory w uchwycie ramy i „nosa“). Ta drobna robota przywróci z powrotem pewność prowadzenia i znikną ew. objawy zbliżone do t. zw. shimmy.

Ponadto oczekujemy, że nasze SHL-ki będą miały nowe, lepsze siadła. Te co są, mają możliwy kształt, ale ich resorowanie za pomocą zabawnych długich prętów i sprężyn na rozciąganie nie jest idealne. Trzeba albo zastosować sprężyny na ściskanie, albo dać siodło wahańlowe, takie jak w rajdówkach. Obecne siodło nie pasuje do całości tego udanego motocykla o nadzwyczaj dobrym prowadzeniu. A więc konstruktorzy — do roboty!

Krzysztof Rościszewski.

Sport motorowy

OTWARCIE SEZONU W WARSZAWIE

Otwarcie sezonu sportowego Pol. Zw. Motorowego w Warszawie, które odbyło się 16 kwietnia, otrzymało bardzo uroczystą oprawę. Od godziny 8 rano zjeżdżały na Plac Zwycięstwa drużyny klubów motocyklowych oraz samochodziarzy. Doskonałą postawą i wyglądem wyróżniała się „Gwardia“ — Warszawa, której zawodnicy ubrani byli w jednolite granatowe kombinezony. Gwardziści utrzymywali idealny szereg trójkowy na całej długości kilkunastokilmetrowej trasy.

Po przeglądzie maszyn dokonanej przez członków Zarządu Głównego PZM, rozpoczęła się defilada ulicami miasta. Korowód, rozwijający się na przestrzeni wielu kilometrów, stanowił w dok. imponujący. P. K. M. — Ogniwo stanowiło najliczniejszą grupę motocyklową — 63 maszyny, na drugim miejscu była Gwardia —

62 maszyny, trzecia Związkowiec Skra — 58 maszyn, czwarta Legia — 55 maszyn.

Po defiladzie kolumna rozbiła się na grupy. Jedna grupa udała się do Spółdzielni Produkcyjnej Sanniki koło Sochaczewa, gdzie odbyły się pokazy zręczności w jeździe motocyklowej i samochodowej oraz pogadanka o znaczeniu motoryzacji w życiu spółdzielni produkcyjnej.

Inna grupa — w ilości około stu motocykli, dołączonych przez młodzież, udała się do Miłosny, na start zawodów p. n. „Pierwszy Krok Motocyklowy“, organizowany przez WKS Legię.

Trasa „Pierwszego kroku“ nie była zbyt łatwa — prowadziła po ciężkich drogach w okolicach Mińska Mazowieckiego, wymagając od zawodnika poprawnego opanowania maszyny. Większość startujących ukończyła „Pierwszy Krok“ z wynikiem dodatnim, uzyskując tym samym licencję juniora motocyklowego.

KRAKOWSCY SAMOCHODZIARZE I MOTOCYKLIŚCI POD WSPÓLNĄ BANDERĄ OTWARLI SEZON

Tradycji w bieżącym roku nie stało się zadość. Kapryśna dotychczas aura jakby na zamówienie zmieniła swe oblicze, obdarzając przybyłych na Mały Rynek w Krakowie — samochodziarzy i motocyklistów promiennym, ciepłym słońcem. A zgromadziło się tej braci motocyklowej niemało: 200 motocykli i 40 samochodów wygrzewało się w słońcu, oczekując oficjalnego otwarcia sezonu motorowego.

Przybyłych na uroczystość otwarcia sezonu, Przedstawicieli WKKF — mgr. Pierczyńskiego oraz sekretarza Rady Kultury Fizycznej ORZZ — R. Zbroję, powitał Prezes Okręgu PZMot Lipowski wraz z całym Zarządem. Po krótkich przemówieniach, samochody i motocykle przejechały przez ulice Krakowa, zatrzymując się pod Barbakanem, gdzie mistrz Polski Wodnicki w asyście swych zmotoryzowanych kolegów — Korprowskiego, Bębenka i Wollingera złożył wieńce na grobach Nieznanego Żołnierza i Żołnierzy Radzieckich.

Przed przedstawicielami WKKF, ORZZ, i PZMot przedzieliwały następnie wszystkie samochody i motocykle. Defiladę otwierały udekorowane transparentami i godłami PZMot samochody STAR 20, a zamykały dwa ciągniki URSUS. W międzyczasie odjechała do Oświęcimia sztafeta motocyklowa. Po defiladzie zawodnicy odjechali do Płaszowa, gdzie punktualnie o godz. 12 nastąpił start motocyklistów do „pierwszego kroku jazdy patrolowo-motocyklowej“ i samochodziarzy do „jazdy patrolowo-samochodowej“.

Opuszczające start maszyny otrzymywały zamknięte koperty, a w nich zadanie do wykonania na trasie. Mieszkańcy mijanych wiosek i miasteczek ze zdumieniem patrzyli na szukających niewiadomo czego po przydrożnych wierzbach, figurach, mostach i domach motocyklistów i samochodziarzy. W Cidowie pierwszy etap i znowu jazda dalej z nowym zadaniem. Drugi etap w Myślenicach. Szybko mija czas. Już dojeżdżamy do mety, która mieściła się we wsi spółdzielczej Libertów.

Przyjęcie naprawdą bardzo serdeczne. Dzieciaki z Libertowa chyba jeszcze nigdy nie oglądali takiego zbiorowiska samochodów i motocykli.

Oprócz jednego patrolu, który został w terenie z powodu defektów oraz dwóch pojedynczych motocykli, wszystkie maszyny są już na mecie. Decydować będą

punkty za niewykonanie zadań oraz za spóźnienia i nadspieszenia. Rozmowom i przechwałkom nie ma końca. Nastroj wesoły. Pierwsza impreza udała się. Sezon zaczęły. Za pierwszą pójda inne, których w tym roku kalendarzyk sportowy przewiduje bardzo dużo. Powoli samochody i motocykle opuszczają Łbertów. Wyjeżdżamy i my żegnani okrzykami mieszkańców Libertowa: „a przyjdźcie do nas znowu jak najprędzej!”

Przyjedźmy! Przyjedźmy na pewno!

Zbigniew Chojnacki

CZY TO MOŻLIWE?

Ze zdziwieniem przeczytaliśmy w Śląsko-Dąbrowskim O. Z. M. pismo nadesłane przez Zarząd Główny Akademickiego Zrzeszenia Sportowego w Warszawie. W odpowiedzi na pismo O. Z. M. popierające prośbę S. M. A. Z. S. Gliwice o udzielenie Sekcji zł 840 000 na zakup trzech raidówek „Jawa” pisze Zarząd Główny A. Z. S. dosłownie:

„...z uwagi na niedostateczne w stosunku do naszych potrzeb w br. limity finansowe nie możemy przeznaczyć dla sekcji motocyklowej A. Z. S. Gliwice sumy 840.000 zł na zakup motocykli, gdyż suma powyższa stanowi blisko 1/100 naszego budżetu tegorocznego”.

Czy to możliwe, by jedna z czołowych sekcji motocyklowych w Polsce, bodaj, czy nie jedyna (po rozwiązaniu warszawskiej S. M. A. Z. S.) akademicka sekcja motocyklowa nie mogła otrzymać od swego zrzeszenia pieniędzy na kupno trzech „Jaw”? Po trzech latach pracy prowadzonej najskromniejszymi środkami, bez jakichkolwiek subwencji i dotacji, a przecież pełnej sukcesów sportowych i organizacyjnych, S. M. A. Z. S. Gliwice zwróciła się po raz pierwszy o pomoc finansową, mając w swym gronie wielu utalentowanych zawodników, nie dysponujących niestety maszynami wyczynowymi i tej pomocy nie może uzyskać!...

Dzieje to się w tym samym czasie, gdy wyrazem doceniania znaczenia sportu motorowego może być fakt, że Polski Związek Motorowy znalazł się na 9 m. spośród 23 Związków Sportowych pod względem wysokości dotacji udzielonych w Planie 1950 r. i w Planie 6-letnim z budżetu państwa!

Apelujemy do Zarządu Głównego A. Z. S. w Warszawie, by poddał rewizji swoje stanowisko i zbadał sumiennie wszystkie możliwości dopomożenia swej sekcji motocyklowej w Gliwicach! (wlp.)

BŁĘKITNA WSTĘGA BAŁTYKU W RĘKĘ ŻYMIŃSKIEGO

Pierwsze w sezonie tegorocznym poważniejsze wyścigi motocyklowe, rozegrane 16 kwietnia w Gdyni, zgromadziły czołowąkę polskich zawodników. Przysięgiowego już pecha miał Jerzy Mieloch (Poznań), który na treningu przewrócił się uszkadzając maszynę (pęknięcie zbiornika oleju).

Już na starcie „skończył się” Stanisław i Krzysztof Brunowje, którzy mieli ten sam defekt — zaolejenie świece.

Duże zainteresowanie fachowców wzbudził pokaz nowej wyścigowej maszyny z przyczepką marki H. R. D. (silnik 1000 ccm), na której Kamiński (P.K. M. Ogn wo — Wa) przejechał pokazowo trzy okrążenia. Kamiński niestety nie miał konkurentów.

Najwięcej emocji dostarczył tysięcznym rzeszom publiczności wyścig w klasie 500 ccm — wyścigowej, w którym początkowo prowadzenia objął Dąbrowski, aby przy końcu drugiego okrążenia ustąpić pierwszeństwa doskonale jadącemu Żymirskiemu, który jechał spokojnie i równo, nie będąc już zagrożonym przez konkurentów. Przeciętą uzyskana przez Ży-

mirskiego wynosi ok. 112 km/godz. (najlepszy czas dnia).

Organizacja spoczywała w rękach Gwardii, która wywiązała się z zadania doskonale.

WYNIKI

Klasa 125 ccm (3 okrążenia): 1) Smierchalski (niezastaw.) — 10,59, 2) Żymirski (Gwardia W-wa) — 11,35, 3) Nikietyn (Związkowiec Gdańsk) — 11,46.

Klasa 250 ccm — sportowa (5 okrążenia) — 1) Markowski (Warszawa — N. S. U. — 14,48,2, 2) Komar (Zw. Gdańsk) — Jawa — 16,03,5.

Klasa 350 ccm — sportowa (10 okrążenia): 1) Klasa Józef (Zw. Gdańsk) — N. S. U. — 30,09, 2) Ostojski (Gwardia Gdynia) — 31,09.

Klasa 500 ccm — sportowa (10 okrążenia): 1) Dąbrowski (P. K. M. Warszawa) — 28,39, 2) Szlakowski Kaz. (Związk. Gdańsk) — 30,39.

Klasa 500 ccm — wyścigowa (10 okrążenia): 1) Żymirski (Zw. Skra) — 24,25 min., 2) Dąbrowski (P. K. M. W-wa) — 24,34, 3) Wikaryjczyk (Legia W-wa) — 26, 12,5.

TRENER SZWEDZKI FRIBERG został zaproszony przez PZM w celu szkolenia naszych żużlowców na 3-tygodniowym obozie ćwiczebnym, który zorganizowany zostanie przed meczami z Czechosłowacją (18.V i 21.V rb.). Intensywna i mądra praca trenera Friberga w dużej mierze przyczyniła się do zeszłorocznych zwycięstw polskich żużlowców nad zespołem Holandii.

ZAWIADOMIENIE

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukaże się w pierwszych dniach maja br. wydany przez Dykcję Generalną Kolei Państwowych „Urządowy Rozkład Jazdy” — lato 1950 r.

„Urządowy Rozkład Jazdy” — lato 1950 r. zawiera następujące działy:

- 1) informacje ogólne,
- 2) ważniejsze informacje przewozowe i taryfowe,
- 3) alfabetyczny spis stacji i przystanków PKP,
- 4) skrócony rozkład jazdy pociągów komunikacji międzynarodowej,
- 5) skrócony rozkład jazdy pociągów komunikacji wewnętrznej,
- 6) szczegółowy rozkład jazdy pociągów na terenie Polski (normalnotorowe i wąskotorowe),
- 7) spis placówek PBr Orbis,
- 8) rozkład PLL „Lot” łącznie z ważniejszymi informacjami przewozowymi i taryfowymi.

Do „Urządowego Rozkładu Jazdy” są dołączone następujące mapy:

- 1) mapa całej sieci PKP,
- 2) mapa międzynarodowych połączeń kolejowych oraz linii lotniczych.

Nowością tegorocznego „Urządowego Rozkładu Jazdy” są szczegółowe informacje dotyczące ulg przejazdowych kolejami i samolotami.

Cena egzemplarza, liczącego około 560 stron, wynosi zł 800.— Nowy rozkład jazdy PKP wchodzi w życie w dniu 14 maja 1950 r.

Ze względu na ograniczony nakład „Urządowy Rozkład Jazdy” — lato 1950 r. nie ukaże się w sprzedaży księgarskiej; prosimy zatem o nadsyłanie zamówień pod adresem: „Wydawnictwa Komunikacyjne”, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, tel 400-60 do 64 wewn. 18.

W celu szerokiego udostępnienia można będzie również nabywać „Urządowy Rozkład Jazdy” — lato 1950 r. w kasach biletowych większych stacji PKP.

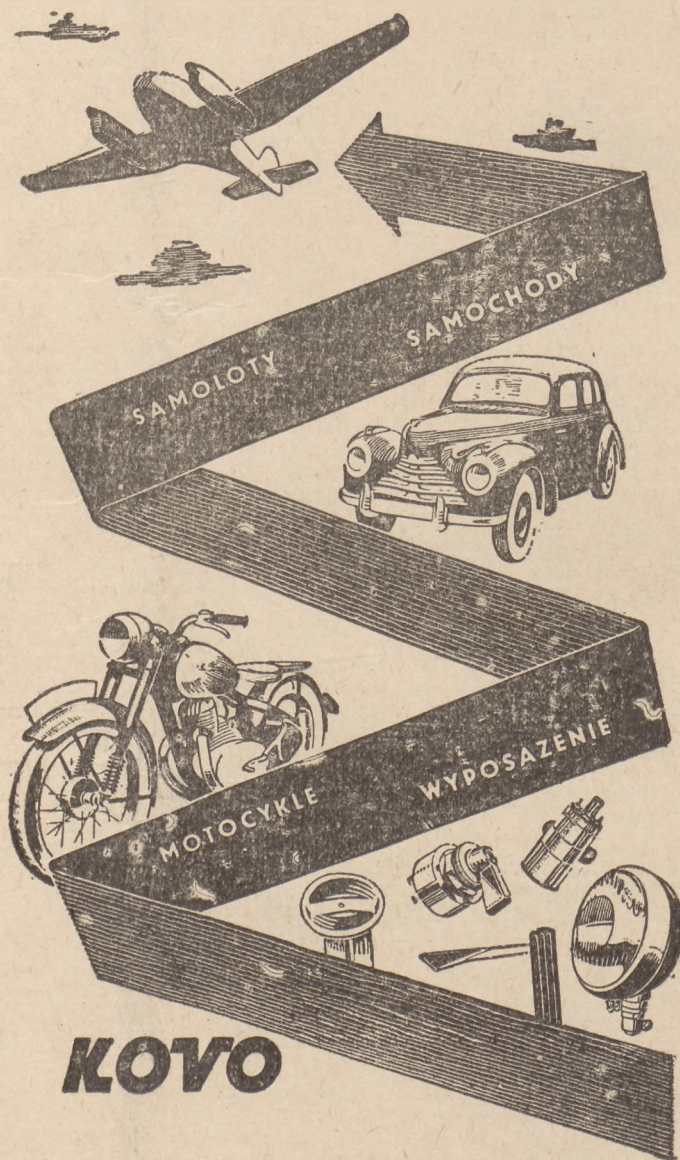
„WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE”
Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52
tel. 400 - 60 do 64, wewn. 18

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Adolf Bramarz, zam. w Łodzi 7, ul. Napiórkowskiego Nr 3.
42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr W-0602/49, na nazw. Teodor Bakanowski, zam. w Warszawie-Grochowie, ul. Kobielska Nr 88 m. 75.
43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Witold Ząbek, zam. w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy Nr 1 m. 9.
44. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręgowy Urząd Samochodowy w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 04046, na nazw. Czesław Korporowicz, zam. w Warszawie, ul. Płocka Nr 2b.
45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydany przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. zawodowe, Nr 3098, na nazw. Sławomir Żerdzicki, zam. w Bydgoszczy, Al. 1-go Maja Nr 5 m. 1.
46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Edmund Sawicki, zam. w Warszawie, ul. Mariensztat Nr 15/16.
47. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Gdańsku, kat. IIIa, na nazw. Henryk Maliński, zam. w Wawrze, ul. Sportowa Nr 17.
48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 11436, na nazw. Marian Wiśniewski, zam. w Krakowie, ul. Szymanowskiego nr 1 m. 3.
49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 1101, na nazw. Jan Deska, zam. w Częstochowie, ul. Złota Nr 66.
50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I, Nr 6752, na nazw. Marian Kowalczyk, zam. w Warszawie, ul. Mickiewicza Nr 26 m. 2.
51. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa, Nr 1936/49, na nazw. Julian Tomaszewski, zam. w Łodzi, ul. Okręgowa Nr 29 m. 9.
52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, na nazw. Handkamer, zam. w Poznaniu, ul. Wodna Nr 13 m. 12.
53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Witold Antoniewski, zam. w Warszawie, ul. Zwycięzców Nr 8 m. 2.
54. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 0339/49, na nazw. Jan Kiciński, zam. we Wrocławiu, ul. Rakowiecka Nr 76 m. 6.
55. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, Nr 12568/9871, na nazw. Stefan Klekot, zam. w Piaskach, pow. będzińskim.
56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. IIIa, Nr 1487/49, na nazw. Jan Majchrzak, zam. w Katowicach, ul. Chorzowska Nr 262.
57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Władysław Iwiński, zam. w Radości k/W-wy, ul. Królewska Nr 20.
58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. zawodowe, Nr 2686/15466, na nazw. Jan Jęch, zam. w Bytomiu, ul. Rudzkiego Nr 10.
59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III, Nr 34696, na nazw. Jerzy Tomczak, zam. w Poznaniu, ul. Kościelna Nr 16 m. 2.
60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, na nazw. Jan Iwański, zam. w Korytnicy, woj. Kieleckie.
61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Gdyni, kat. I, Nr 0093/48 na nazw. Franciszek Maciejewski, zam. w Gdyni, ul. Jana z Kolna Nr 2.
62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. I, Nr 618/SI/3154 na nazw. Konrad Mańka, zam. w Piotrowicach, woj. Śląsko-Dąbrowskie, ul. Sobocińskiego Nr 16.
63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I, na nazw. Stefan Boruc, zam. w Warszawa 24, ul. Ludwicka Nr 2 m. 18.
64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W1771/49 na nazw. Kazimierz Jaskulski, zam. w Warszawie, ul. Elektryczna Nr 2 m. 16.
65. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Gdańsku, kat. IIIa Nr 0042/49, na nazw. Herbert Klatf, zam. w Nowym Ujeścisku — pow. gdańskim, ul. Górna Nr 10 m. 2.
66. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Bochni, kat. IIIa, Nr 0040/48, na nazw. Kazimierz Gałczyński, zam. w Bochni, ul. Biała Nr 5.
67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Wadowicach, kat. II, Nr. 0004/48 na nazw. Józef Królewski, zam. w Andrychowie, ul. Obrońców Stalingradu Nr 330.
68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amator, Nr 11295/14436 na nazw. Kazimierz Smorczewski, zam. w Janowie pow. Katowice, Baraki SPB Giszowec.
69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie kat. amatorskie w r. 1937 na nazw. Mieczysław Misiak, zam. w Warszawie, ul. Piotra Skargi Nr 34.
70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. IIIa, na nazw. Edward Czochański, zam. w Warszawie, ul. Krużańska Nr 17 m. 26.
71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 2984/SI/3922, na nazw. Sabina Czerniak, zam. w Katowicach, ul. 27 Stycznia Nr 20 m. 5.
72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, Nr 254, na nazw. Klemens Bieszk, zam. w Szczecinie, ul. Mickiewicza Nr 118.
73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Poznaniu, kat. IIIa, na nazw. Romuald Gąsecki, zam. w Poznaniu, ul. Wesoła, Nr 4 m. 8.
74. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Stefan Janas, zam. w Krakowie, ul. Straszewskiego Nr 24 m. 6.
75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Warszawie, kat. I, na nazw. Heliodor Pryliński, zam. w Warszawie, ul. Grójecka Nr 42-a m. 3.
76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. IV Nr 0155/49 na nazw. Marian Segot, zam. we Wrocławiu, ul. Stalina Nr 110 m. 3.
77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie, kat. IIIa, na nazw. Kazimierz Bańdo, zam. w Krakowie, ul. Łanowa Nr 25.
78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II, na nazw. Bogusław Bielecki, zam. w Szczecinie, ul. Słowackiego Nr 11/12.
79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. zawodowe Nr 3158, na nazw. Wiesław Zukow, zam. w Częstochowie, ul. Łokietka Nr 31.
80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Jan Langberg, zam. w Katowicach, ul. Kochanowskiego Nr 7/9.

KOVO

Spółka Akcyjna dla Handlu
Wyroбами Metalowymi,
Maszynowymi i Surowcami
== P R A H A ==

PROSI
NAJUPRZEJMIEJ
O ODWIEDZENIE
NASZEGO STOISKA
W PAWILONIE
CZECOSŁOWACKIM
NA
MIĘDZYNARODO-
WYCH TARGACH
POZNAŃSKICH



Centralna Reprezentacja na Polskę
warszawa, ul. Piękna 64^A