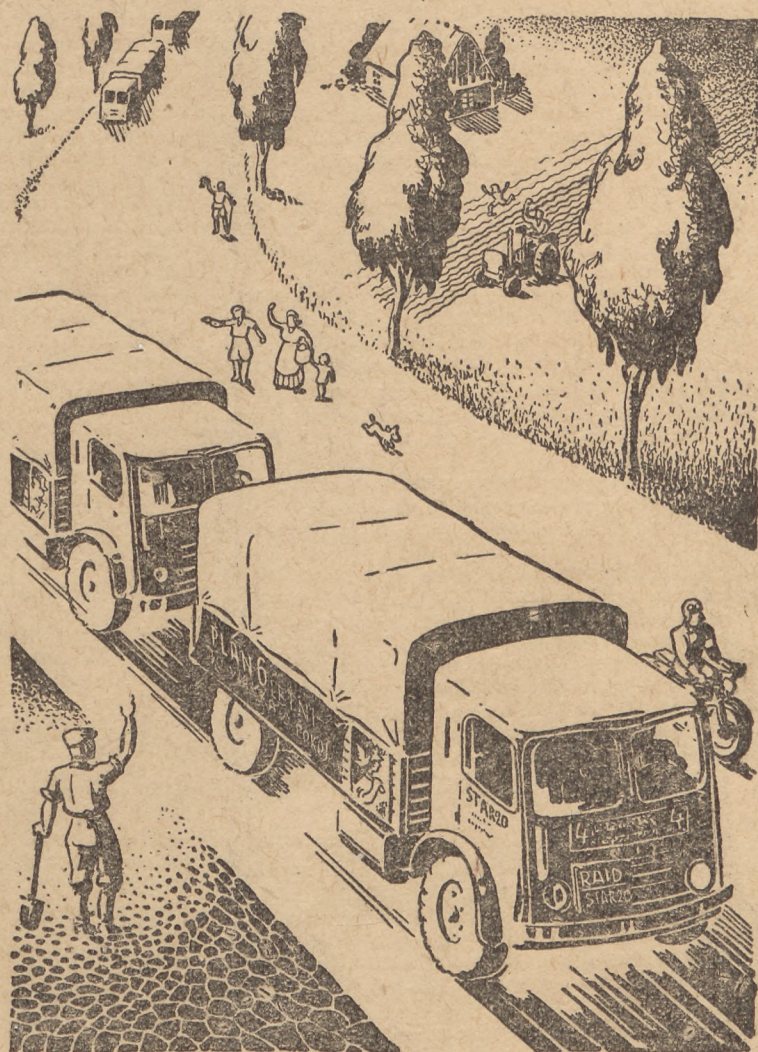


Motoryzacja



Nr 10 — PAŹDZIERNIK 1950 r. • CENA 100 zł.

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Ryszard Fijałkowski, zam. w Warszawie, ul. Chmiełna nr 91.
2. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez Prez. Pow. Rady Nar. w Katowicach, kat. IIIa, Nr 0468, na nazw. Kazimierz Ceiba, zam. w Mysłowicach, ul. ks. Nygi nr 61.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 16557, na nazw. Mieczysław Sroka, zam. w Żychowcach, ul. Piaski nr 129a, pow. będziński.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Bydgoszczy, na nazw. Alfons Bałcerk, zam. w Bydgoszczy, ul. Czerwonego Krzyża nr 44 m. 1.
5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Gdańsku-Wrzeszczu, kat. IIIa, nr 0206/49, na nazw. Tadeusz Wenda, zam. w Gdańsku-Wrzeszczu, ul. Mickiewicza Nr 1 m. 22.
6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II'a, Nr 0308/49, na nazw. Roman Grzybiński, zam. Łodzi, ul. Różyckiego nr 3.
7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 1353, na nazw. Konstanty Rusiecki, zam. w Gdańsku, ul. Raduńska nr 45.
8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Kozuchowie, kat. II, Nr 0065/49, na nazw. Władysław Orman, zam. w Nowej Soli, ul. Piotra Skargi Nr 1.
9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. I, na nazw. Gustaw Hoffman, zam. w Szczecinie, ul. Krasickiego Nr 18 m. 1.
10. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IV, Nr W-1052/49, na nazw. Leszek Niedziółko, zam. w Warszawie, ul. Nowy Świat nr 62 m. 8.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Koninie, kat. II, nr 0003/49, na nazw. Jan Sewiło, zam. w Zgorzelcu, ul. Rzeki Górne nr 17.
12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Malborku, kat. IIIa, Nr 0131/49, na nazw. Czesław Lorenc, zam. w Jasnej, pow. Sztum.
13. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Chorzowie, kat. III, na nazw. Józef Janiszewski, zam. w Chorzowie, ul. Ks. Fichta nr 6.
14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, Nr 6453/49, na nazw. Czesław Dziuba, zam. w Warszawie, ul. Podchorążych nr 79 m. 37.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez Zarz. Miejski we Wrocławiu, kat. II, Nr 0958/49, na nazw. Józef Szmał, zam. we Wrocławiu, ul. Nowowiejska nr 14 m. 21.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Bolesław Milczarek, zam. w Warszawie, ul. Nowolipie Nr 80 m 20.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Grodzisku Maz., kat. IV, nr 0070/499, na nazw. Jerzy May, zam. w Milanówku, ul. Spacerowa nr 17.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. I, Nr 0412/49, na nazw. Stanisław Kumorski, zam. w Łodzi, ul. Łaska nr 4 m. 3.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. Mech., wydane przez C. U. S. w Łodzi, kat. zawodowe, na nazw. Jerzy Perkowski, zam. w Warszawie, ul. Tatarska nr 6.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot., w Warszawie, kat. III, na nazw. Henryk Muszyński, zam. w Warszawie, ul. Miedziana nr 18.
21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Zabrze, kat. II, Nr 0040/50, na nazw. Stanisław Romek, zam. w Zabrzu, ul. Wolności nr 181.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Szczecinie, kat. I, Nr 0190/49, na nazw. Władysław Majdański, zam. w Szczecinie, ul. Bolesława Krzywoustego 55.20.
23. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Zygmunt Matuszkiewicz, zam. w Warszawie, ul. Siennicka nr 6 m. 1.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. IIIa, Nr 0097/48, na nazw. Antoni Czaplewski, zam. w Gorzowie Wlkp., ul. Wasilewskiej nr 8.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. I, Nr 1184/49, na nazw. Wawrzyniec Cholewa, zam. w Łodzi, ul. Skłodowa nr 41 m. 43.
26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0897/49, na nazw. Antoni Popielas, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska nr 274.
27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Katowicach, kat. IIIa, Nr 1775/49, na nazw. Maria Kruk, zam. w Katowicach, ul. Jordana nr 13c m. 7.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Gdyni, kat. I, Nr 0211/49, na nazw. Jan Krzesiński, zam. w Gdyni, ul. Polska róg Celnej.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez starostwo w Wałbrzychu, kat. II, Nr 0187/39, na nazw. Józef Juśkiewicz, zam. w Wałbrzychu, ul. Fredry nr 19 m. 5.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Legnicy, na nazw. Wiktor Kołasek, zam. w Legnicy, ul. Kosarska (CPN).
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W-6152/49, na nazw. Stanisław Szachowski, zam. w Warszawie, ul. Częstowska nr 6 m. 14.
32. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr WO592/49, na nazw. Stanisław Pływaczewski, zam. w Warszawie, ul. Poznańska nr 12 m. 108.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Tadeusz Bowłopik, zam. w Krakowie, ul. Krasieńskiego nr 24.
34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Edmund Sydroń, zam. w Okocimie 66, p-ta Okocim.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Słupsku, kat. II, Nr 4971, na nazw. Leonard Bartczak, zam. w Słupsku, ul. Ogrodowa nr 12 m. 6.
36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Chorzowie, kat. IIIa, Nr 0162/49, na nazw. Stefan Pietrzak, zam. w Chorzowie, ul. Kopernika nr 4.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Przeworsku, kat. IIIa, na nazw. Józef Kisiel, zam. we wsi Grząska, woj. Rzeszów nr 210.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Stanisław Wydra, zam. w Krakowie, ul. Wolności nr 11 m. 18.
39. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Marian Wolman, zam. w Warszawie, ul. Ogrodowa nr 50.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie pojaz. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. I, na nazw. Władysław Urban, zam. w Poznaniu, ul. Kołowska nr 36 m. 15.
41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr 2839, na nazw. Salomon Baksenbaum, zam. w Łodzi, ul. Gdańska nr 76.

Ankieta czasopisma „Motoryzacja“

Od wielu miesięcy Czytelnicy czasopisma „Motoryzacja“ nadsyłają wypowiedzi na temat materiałów zamieszczanych w zeszycie. Jedne głosy wyrażają zadowolenie, inne żądają zmian w tematach drukowanych artykułów i wiadomości, inne żądają uzupełnienia tematyki przez dodanie nowych działów, lub rozszerzenie działów istniejących.

Należy przypuszczać, że każdy niemal Czytelnik ocenia treść zeszytu pod kątem własnych zainteresowań i potrzeb oraz swego przygotowania teoretycznego i praktycznego. Stąd przeważnie wynikają sprzeczności w wypowiedziach sprzeczności pogłębiające się w związku z przyspieszonym tempem rozwoju techniki i postępującymi zmianami zarówno w sposobach wytwarzania, jak i eksploatacji samochodu. Tym należy tłumaczyć, że to co dla jednego Czytelnika jest ważne, dla drugiego jest zagadnieniem małej wagi, co dla jednego jest nowością, innemu jest już znane, co dla jednego jest jasne i zrozumiałe, dla drugiego jest rzeczą trudną i skomplikowaną.

Oczywiście, że w takich warunkach dostosowanie się do życzeń poszczególnych Czytelników staje się niemożliwe, gdyż szczupłe ramy zeszytu nie mogą zmieścić wszystkich tematów, które Czytelników interesują. Fakty te stawiają Redakcję czasopisma w trudnej sytuacji.

Redakcja poszukuje jednak dróg, aby jak najlepiej wywiązać się z nałożonych zadań. Skoro treść zeszytu nie może spełnić życzeń wszystkich Czytelników, Redakcja będzie dążyć do tego, aby przynajmniej zaspokoić wymagania większości. Aby jednak odpowiedzieć tym wymaganiom, Redakcja musi je znać i w tym celu rozpisuje niniejszą ankietę.

Podany na odwrotnej stronie formularz ankiety został tak ułożony, by jak najbardziej

ułatwić Czytelnikowi jego wypełnienie. Odpowiedź na pytania co do pożądanego poziomu artykułów należy wyrazić przez podkreślenie odpowiedzi sformułowań podanych na formularzu oraz wykreślenie tego co Czytelnik uważa za zbędne w zeszycie. Poza tym pozostawiono na formularzu wiele miejsca na wpisanie przez Czytelnika tematów najbardziej Go interesujących.

Redakcja nie ogranicza liczby tematów podawanych przez Czytelnika, prosi jednak o wpisywanie na pierwszych miejscach wszystkich tych tematów, które Czytelnika najbardziej interesują.

Wyniki ankiety będą dla Redakcji podstawą do opracowania planu red. kcyjnego czasopisma. Zostaną one ogłoszone w „Motoryzacji“ celem zorientowania Czytelników co do zakresu zainteresowań i potrzeb większości. W ten sposób ankieta z jednej strony nada pewien określony kierunek pracom redakcyjnym, z drugiej zaś pozwoli zorientować się Czytelnikowi, czego może spodziewać się od czasopisma.

Redakcja zwraca się do Czytelników z gorącym apelem, by zadali sobie niewielki trud i wypełnili formularze ankiety bezpośrednio po otrzymaniu zeszytu.

Formularz należy wyjąć z zeszytu i po wypełnieniu włożyć do koperty. Na kopercie należy napisać adres: Redakcja czasopisma „Motoryzacja“, Warszawa, ul. Żurawia 24a m. 21.

Redakcja wyraża nadzieję, że wszyscy Czytelnicy spełnią nieuciążliwy i nie kosztowny obowiązek nadesłania wypełnionej ankiety, czym oddadzą najlepszą usługę własnej sprawie oraz ułatwią pracę Redakcji.

**REDAKCJA
CZASOPISMA „MOTORYZACJA“**

Mobilizujmy siły do wykonania Planu 6-letniego. Walcząc o wzrost naszej siły gospodarczej i obronnej, o wzrost kultury i dobrobytu mas pracujących—utrwalamy sprawę pokoju!

ANKIETA

CZASOPISMA „MOTORYZACJA“

- 1) Zawód Czytelnika
- 2) Ilość lat praktyki w zawodzie
- 3) Pożyczany przez Czytelnika poziom czasopisma „Motoryzacja“:
 - a) popularny — t. j. łatwo zrozumiały dla kierowcy i garażysty (tak — nie)
 - b) techniczny na poziomie średnim — t. j. zawierający artykuły opracowane w sposób techniczny, jednak łatwe do przyswojenia przez kierownika jednostki transportowej, lub kierownika warsztatu (tak — nie)
 - c) techniczny na poziomie wyższym — t. j. z przewagą artykułów na poziomie inżynierskim, opartych na naukowych wzorach i wykresach (tak — nie)
- 4) Czy czasopismo zawierać ma część artykułów o zakresie praktycznej wartości t. j. dających możliwość odręcznego zastosowania w zawodzie: kierowcy, warsztatowca, technika, kierownika jednostki transportowej, kierownika zajezdni (tak — nie; zawód zdaniem Czytelnika niepotrzebnie wymieniony — skrócić)
- 5) Czy w czasopiśmie pożądane są felietony utrzymane w tonie wesołej gawędy (tak — nie)
- 6) Czy czasopismo nasze zawierać ma ilustracje (tak — nie)
- 7) Podkreślić jakich ilustracji ma być więcej technicznych, z pracy człowieka i maszyny, ze sportu?
- 8) Czy czasopismo „Motoryzacja“ ma mieć przewagę artykułów dotyczących eksploatacji taboru, t. j. pracy taboru w terenie (tak — nie)
- 9) Czy czasopismo „Motoryzacja“ ma mieć przewagę artykułów dotyczących zagadnień naprawy samochodów w warsztatach i zajezdniach (tak — nie)
- 10) Czy należy umieszczać artykuły dotyczące spraw motocyklowych (tak — nie)
- 11) Czy należy umieszczać artykuły dotyczące postępu technicznego na świecie i nowości ze świata samochodowego (tak — nie)
- 12) Prosimy szczegółowo omówić tematykę najbardziej interesującą Czytelnika:

Motoryzacja

ORGAN: 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, Skoczyłaś 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 1-1955/110.

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

PAŹDZIERNIK 1950 r.

Nr 10

TREŚĆ ZESZYTU Nr 10

	Str.		Str.
EKSPLOATACJA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W OKRESIE ZIMOWYM — inż. L. Gronomski	290	TYMCZASOWE INSTRUKCJE I NORMY PRZEWOZÓW TOWAROWYCH — A.W.	298
WYTYCZNE PLANU PKS NA ROK 1951 — mgr M. Madeyski	292	INSTRUKCJE I DRUKI SAMOCHODOWE	298
ZADANIA P.Z. MOT W PLANIE 6-LETNIM — K. Wolff-Zdzienicki	293	MIĘDZYNARODOWY RA'D SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH — inż. Z. Andrzejewski	300
ZADANIA SPÓŁDZIELNI PRACY — Cz. Oryński	295	ZA KIEROWNICĄ STARA — W. Rychter	308
INSTRUKCJA SM — 166 i 167	296	RESOROWANIE TYLNEGO KOŁA — K. Rościszewski	311
NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO — A. Wojtyga	296	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. S.	313
		Z KRAJU	315
		ZE ŚWIATA	318
		SPORT MOTOROWY	319

„Jak najmniej napuszonych frazesów — mówił Lenin — jak najwięcej prostej, POWSZEDNIEJ pracy... Jak najmniej politycznego trajkotania, jak najwięcej uwagi dla najprostszych, ale żywych... faktów budownictwa komunistycznego“... („Wielkie poczynanie“ — Dzieła Wybrane, t. II, cz 2, str. 153 i 154 — J. Stalin, Zagadnienia Leninizmu).

Inż. LEON GRONOMSKI

EKSPLOATACJA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W OKRESIE ZIMOWYM

Eksploracja pojazdów samochodowych w okresie zimowym napotyka na następujące trudności:

1. Przy niskich temperaturach rozruch silnika jest utrudniony z powodu: a) gęstnienia olejów smarnych; b) zmniejszenia pojemności akumulatorów; c) zmniejszonej zdolności parowania paliwa benzynowego (etylina, mieszanka BA); d) gęstnienia, a nawet krzepnięcia oleju napędowego (gazowego); e) zamarzania wody chłodzącej silnik.

2. W okresie śniegów i gołoleździ poruszanie się samochodów jest utrudnione. Przy głębszym śniegu samochód grzeźnie, koła buksują (nie toczą się) i występuje skłonność do zarzucania pojazdu. Silnik ma często za niską temperaturę i przez to jego zużycie staje się większe. Zużycie paliwa również wzrasta. Niekiedy zatykają się przewody paliwowe uniemożliwiając jazdę. Czasem zamarznie w czasie jazdy woda chłodząca silnik. Szyby pokrywają się warstwą lodu, zmniejszając widoczność. Wszystkie techniczne niedomagania samochodu występują w zimie w znacznie ostrzejszym stopniu. Kierowca ma utrudnioną i zwiększoną pracę i przy tym narażony jest na odmrożenie kończyn, uszu itp.

3. Stacje obsługi i warsztaty napraw bieżących mają w okresie zimowym zwiększoną pracę, gdyż uszkodzenia samochodów są częstsze. Wiele naszych stacji obsługi nie jest należycie ogrzewanych. Ich wyposażenie nie jest przeważnie wystarczające, a kwalifikacje pracowników są często za niskie.

Jak widać z wymienionych wyżej trudności, które występują w zimowej eksploatacji samochodów, mogą one spowodować poważne przerwy w przewozach towarów i osób.

Co oznaczają takie przerwy?

Oznaczają one, że pojazdy samochodowe nie dowiozą na czas, lub dowiozą mniej niż potrzeba produktów żywnościowych, towarów przemysłowych, surowców itp. Czyli, że powstanie poważna strata w gospodarce narodowej i w realizacji Planu 6-letniego.

Czy jest to nieuniknione?

Jasne, że nie. Trudności zimy możemy w gospodarce samochodowej pokonać i musimy to zrobić. W tym celu wszystkie jednostki samochodowe powinny zawnoczyć przygotować się do zimy. Zima samochodowa to okres od listopada do końca marca. W okolicach górskich (np. Zakopane) okres ten trwa dłużej. Należy więc

w ciągu października przygotować odpowiednio pojazdy samochodowe, zabudowania, zaopatrzenie, a przede wszystkim kierowców i innych pracowników technicznych eksploatacji.

Co to znaczy odpowiednio przygotować?

Zacznijmy od pojazdów samochodowych. Przed rozpoczęciem okresu zimowego, tj. w ciągu października należy przeprowadzić rozszerzoną obsługę techniczną ze szczególnym zwróceniem uwagi na regulację gaźnika, względnie pompy wtryskowej, zapłonu względnie wtrysku, dokładne oczyszczenie i właściwą regulację odstępów elektrod świec, regulację zespołu kierowniczego, ustawienia przednich kół, systemu hamulcowego i sprzęgła.

Ponadto obsługa ta obejmuje również wszystkie inne zespoły, które należy sprawdzić w pracy i usunąć zauważone niedomagania. Należy sprawdzić wszystkie umocowania i podokręcać zluźnione śruby i nakrętki, a uszkodzone wymienić, wszystkie zespoły i mechanizmy należy dobrze wymyć i wysmarować. Szczególną uwagę należy zwrócić na karter silnika, skrzynkę przekładniową, mosty napędowe i zespół kierowniczy.

Letnie oleje smarne należy dokładnie usunąć przez przepłukanie i zastąpić je olejami zimowymi w-g tabeli zalecającej CPN. Bardzo ważne jest również dokładne przemycie zbiornika paliwowego (osady brudu i wody), przewodów paliwowych, paliwowej pompy i filtrów (paliwowego, olejowego i powietrza) oraz zespołu chłodzącego silnik (usunięcie kamienia kotłowego z chłodnicy, koszulki wodnej, pompy i przewodów). Akumulator wymaga oprócz przejrzenia go i doprowadzenia do porządku zmiany gęstości elektrolitu na zimową.

Należy również pamiętać o przejrzeniu ogumienia i doprowadzenia go do dobrego stanu, o uciepleniu kabiny kierowcy, o przygotowaniu zasłon na chłodnicę, o pokrowcach na maskę silnika, o zabezpieczeniu przed zimnem akumulatora, zbiornika i przewodów paliwowych (przy paliwie dieslowym).

Ponadto pojazdy mają być zaopatrzone w łańcuchy przeciślizgowe, linki do holowania, odpowiednie łopaty, kilofy itp. Jeżeli przednia szyba nie jest ogrzewana potrzebna jest pasta przeciw oblodzeniu.

Przygotowanie budynków i urządzeń.

Budynki, zwłaszcza stacja obsługi, warsztaty i magazyny powinny mieć uszczelnione drzwi i okna, zapewnione właściwe ogrzewanie, by

była w nich należyta temperatura, oraz właściwą wentylację. Należy sprawdzić urządzenia przeciwpożarowe, odpływ wody z terenu zajezdni, zabezpieczenie (izolacja) przewodów wodnych itp. Ważne jest również przygotowanie narzędzi do odśnieżania i piasku potrzebnego do posypywania terenu zajezdni w razie ślizgawicy. Apteczki powinny posiadać lekarstwa stosowane przy odmrożeniu.

Szczególnie duże znaczenie mają urządzenia do rozruchu silnika. Urządzenia takie mogą być różne, jak podgrzewanie wodą, parą, piecykami żarowymi itd.

Instrukcja Ministerstwa Komunikacji opisuje te urządzenia. Bez nich występują bardzo duże trudności w czasie mrozów. Trudno jest wtedy uruchomić silnik i łatwo go uszkodzić.

Odzież zimowa. Kierowcy, ich pomocnicy i praktykanci oraz konduktorzy, robotnicy przeładunkowi i inni pracownicy, którzy pracują na otwartej przestrzeni, np. przy wydawaniu materiałów pędnych, dozorczy itd., powinni być zaopatrzeni na okres zimowy w odzież zimową (buty filcowe, ubranie watowane, ewent. kożuchy, ciepłe czapki, rękawice itp.). W wypadku, gdy umowa zbiorowa nie przewiduje potrzebnej odzieży zimowej, zakłady pracy powinny zakupić ją na swój inwentarz i wyposażyć w tę odzież pracowników, o których wyżej mowa. Ważne jest, by o tym zawczasu myśleć i potrzebą odzież na czas przygotować.

* * *

Szczegóły tych spraw omawia instrukcja Ministerstwa Komunikacji w tej części, w której opisano specyfikę eksploatacji zimowej, przygotowania do zimy i sposoby zwalczania trudności, które w okresie zimy występują. Instrukcja ta stanowić będzie poważną pomoc dla jednostek samochodowych. Powinni znać ją wszyscy kierowcy i inni techniczni pracownicy gospodarki samochodowej. Należy organizować krótkie kursy — odprawy (po 20 godzin wykładów i zajęć praktycznych). Kierowców nie znających instrukcji nie należy dopuszczać do jazdy w zimie.

Powinny odbyć się narady wytwórcze i zebrania oddziałowych i podstawowych Organizacji partyjnych, poświęcone omówieniu przygotowań do zimy. Należy pobudzać w tej sprawie inicjatywę ogółu pracowników samochodowych i popierać racjonalizatorstwo, które w sprawach zimowej eksploatacji ma szerokie pole do popisu.

Należy inicjować i popierać współzawodniczość pracy indywidualnej i zbiorowej pod hasłem jak najlepszego przygotowania do zimy. Dużą aktywność w tych sprawach powinny wykazać komitety współzawodniczości pracy i rady zakładowe, a przede wszystkim organizacje partyjne.

Spotykamy niekiedy pracowników administracyjnych czy związkowych, a nawet i par-

tyjnych, którzy nie doceniają wagi omawianego zagadnienia, którzy twierdzą, że „zima nie jest u nas straszna“, że „jakoś sobie dadzą radę“, że „ewentualnie w czasie silnych mrozów można mniej jeździć“ itd. Stanowisko takie jest oczywiście nie tylko niesłuszne, ale i szkodliwe.

Przypomnijmy sobie ubiegłą zimą, która była stosunkowo łagodna. Styczniowe mrozy zaskoczyły nawet takie jednostki jak PKS i MZK w Warszawie. Panowały tam nastroje samouspokojenia i liczenie na łagodną zimą. Instrukcje zimowe nie były przemyślane do końca i miały charakter zrytualny ogólny, np. brak było przepisów jak posługiwać się otrzymanym olejem gazowym (napędowym) w określonych niskich temperaturach, wiele dolewać nafty i jakiej. Brak było kontroli właściwego przygotowania się do zimy, do którego podchodzono biurokratycznie. Nie odbyto narad z kierowcami i nie zabezpieczono ich w przepisową odzież zimową. Z tego powodu były poważne przerwy w samochodowych przewozach osób i towarów, wiele uszkodzeń pojazdów i odmrożeń wśród kierowców. **Taki stan gospodarki samochodowej w zimie nie może się więcej powtórzyć.**

Zima roku 1950-1951 może być ostrzejsza niż ubiegła. Przygotujmy się do niej należycie przez:

- a. Dostosowanie instrukcji Ministerstwa Komunikacji o eksploatacji zimowej do warunków pracy samochodów poszczególnych jednostek gospodarczych i możliwości tych jednostek.
- b. Przygotowanie na czas budynków samochodowych i pojazdów do zimy wg instrukcji.
- c. Zapoznanie się z instrukcją kierowców i innych technicznych pracowników samochodowych na specjalnych kursach — odprawach.
- d. Omówienie na naradach wytwórczych z udziałem kierowców przygotowań do zimy.
- e. Zmobilizowanie aktywów administracyjnego i związkowego dla należytego przygotowania się do zimy.
- f. Na posiedzeniach egzekutywy organizacji partyjnych większych jednostek samochodowych, wysłuchanie i omówienie sprawozdania dyrektorów (zarówno partyjnych jak i bezpartyjnych) o przygotowaniu danej jednostki do zimy, oraz powzięcie uchwały egzekutywy oceniającej i ewentualnie uzupełniającej projektowane zamierzenia.
- g. Zwalczanie nastrojów demobilizacji i samouspokojenia oraz zwiększenie poczucia odpowiedzialności za transport samochodowy w zimie.

W ten sposób zima nas nie zaskoczy i gospodarka samochodowa sprosta zadaniom i trudnościom, które w zimie u nas występują. Pracujemy tak byśmy nie stracili z powodu trudności zimowych ani jednego wozokilometra, ani jednego tona- czy pasażerokilometra.

Mgr. MARIAN MADEYSKI

WYTYCZNE PLANU PKS NA ROK 1951

Przedsiębiorstwo PKS znajduje się w chwili obecnej w pełnym toku prac związanych z opracowaniem planu techniczno - eksploatacyjno-finansowego na rok 1951. Stojący przed przedsiębiorstwem drugi rok 6-letniego Narodowego Planu Gospodarczego jest równocześnie drugim rokiem jego istnienia w nowej formie organizacyjnej i rozszerzonym zakresie działania. Stąd opracowując plan, przedsiębiorstwo jest w o tyle trudnej sytuacji, że plany swe musi oprzeć o zaledwie kilkumiesięczne doświadczenia i to okresu, w którym niepomniernie dużo wysiłku musiało włożyć w zagadnienia organizacyjne.

Wytyczne, jakie przedsiębiorstwo otrzymało z Ministerstwa Komunikacji wynikają z założeń 6-letniego Planu. Zgodnie z tymi założeniami PKS należy do tych przedsiębiorstw, których dynamika rozwojowa w 6-letnim Planie jest szczególnie ostra i bijąca pod tym względem wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa komunikacyjne.

Założenia 6-letniego Narodowego Planu Gospodarczego stawiają przed PKS zadanie obsłużenia w 1955 roku całości publicznych przewozów samochodowych. Zadania te w planie PKS wyrażają się w następujących wskaźnikach rozwojowych.

	1950	1951	1955
Przewozy osobowe	%	%	%
Ilość pasażerów	100	112	294
Ilość osobokilometrów	100	113	274
Ilość jednostek taborowych (średnio rocznie)	100	104	112
Przewozy towarowe			
Ilość ton	100	148	667
Ilość tonokilometrów	100	148	786
Ilość jednostek taborowych (średnio rocznie)	100	120	421

Z zestawienia wzrostu zadań produkcji usług i wzrostu podstawowych elementów wykonawczych wynika, że wzrost produkcji usług, szczególnie wysoki w ruchu towarowym, tylko w części jest uzasadniony wzrostem taboru. Różnicę tę pokryć musi przedsiębiorstwo zwiększeniem swej intensywności gospodarczej, po przez zwiększenie wydajności pracy, wykorzystywanie racjonalizatorstwa i nowatorstwa, po przez konkretne obniżenie norm zużycia materiałów, posunięcia organizacyjne i usprawniające, mechanizację pracy itp. Wyrazem tych poczynań jest m. in. polepszenie współczynników eksploatacyjno - technicznych.

Najpoważniejszy wysiłek musi przedsiębiorstwo włożyć w podniesienie współczynnika wykorzystania taboru. Na rok 1951 został współ-

czynnik ten określony w ruchu osobowym na 0,72 w stosunku do ilości taboru ewidencyjnego wzgl. na 0,90 do ilości taboru technicznie zdolnego do ruchu. W ruchu towarowym wynosi on 0,62 w stosunku do ilości taboru ewidencyjnego względnie 0,77 w stosunku do taboru technicznie zdolnego do ruchu.

Dotychczasowe doświadczenia PKS wskazują, że osiągnięcie tych założonych na rok 1951 współczynników nie będzie łatwe. Wysokość tych współczynników zależy w głównej mierze od osiągniętego współczynnika gotowości technicznej, który na rok 1951 został zaplanowany na 0,80 dla całego taboru. Oznacza to, że wszystkie czynności techniczne przy samochodzie (przeglądy, naprawy główne, średnie i bieżące) nie powinny przekraczać 73 dni rocznie. Współczynnik ten możliwy do osiągnięcia w gospodarce taborem nowym — obniża znacznie zły stan techniczny taboru pochodzącego z demobilu oraz powszechnie znany brak niektórych części zamienych, co skolei powoduje zbędne i często przeciągające się w miesiące oczekiwania taboru na naprawy.

W roku bieżącym PKS udało się — przy dość wytężonych wysiłkach — przekroczyć zaledwie 0,7 w ruchu towarowym i 0,75 w ruchu osobowym. Stąd — ta część wytycznych na rok 1951 stawia przed personelem technicznym konieczność wydobycia z siebie szczególnie wielkiego wysiłku, aby pomimo obiektywnie istniejących przeszkód, postawione zadanie wykonać.

Dalsze podniesienie współczynnika wykorzystania taboru, po przez eliminację strat eksploatacyjnych, leży częściowo tylko w możliwościach przedsiębiorstwa. Eksploatacja przedsiębiorstwa może usunąć jeszcze niejedno niedociągnięcie organizacyjne, które zmniejszy straty z tytułu przestojów eksploatacyjnych. Punkt ciężkości jednak leży przede wszystkim w możliwości pełnego wykorzystywania niedziel i świąt.

Wzrost wykazuje również średnią dzienną ilość godzin pracy taboru (reżim dnia pracy) do 10,7 godzin w ruchu towarowym i do 11,2 w ruchu osobowym.

Osiągnięcie dłuższego reżimu dnia pracy w ruchu osobowym zależy od odpowiedniego ułożenia rozkładu jazdy. W ruchu towarowym jednak w znacznej mierze zależy od równoległego przedłużania dnia pracy odbiorców usług PKS. Osiągnięcia średniej rocznej w tej wysokości, odliczając okres zimowy, w którym krótki dzień utrudnia pracę — jest możliwe tylko wtedy, gdy znaczna ilość pracy wykonywana będzie na dwie zmiany.

Polepszenie współczynników wykorzystania przebiegu i ładowności, obniżających stopień

wykorzystania taboru pracującego, jest zagadnieniem szczególnie trudnym. Zlikwidowanie pustych przebiegów, a więc uzyskanie ładunków zwrotnych jest możliwe w zasadzie na dłuższych przebiegach, po przez dostatecznie gęstą sieć spedycyjno - składowniczą, organizującą ładunki zwrotne. W przewozach krótkodystansowych osiągnięcie wykorzystania przebiegu powrotnego jest praktycznie bardzo utrudnione. Natomiast znaczną poprawę tego współczynnika dać mogą regularne linie przewozowe.

Przedsiębiorstwo w planie na rok 1951 przewiduje rozbudowę regularnych linii towarowych i komunikacji mieszanej osobowo - towarowej, które to linie, niezależnie od normalnych wysiłków, powinny obydwą współczynniki znacznie poprawić.

Rok 1951 jak każdy rok Planu 6-letniego będzie dla PKS rokiem ogromnej rozbudowy organizacyjnej. Zadania stojące przed przedsiębiorstwem wykonują ekspozytury jako właściwe w PKS zakłady pracy. Stąd, ilość tych ekspozytur będzie z roku na rok wzrastać, aby

w 1955 r. osiągnąć 330, tj. sieć gwarantującą pełne zaspokojenie potrzeb publicznych przewozów samochodowych w przyszłym układzie ośrodków regionalnych, okręgowych i lokalnych.

Po tej idąc linii PKS planuje w roku 1951 zwiększenie ilości ekspozytur z 57 obecnie istniejących do 101, a ilość Dyrekcji Okręgowych z 8 na 10. Tak ogromny wzrost sieci organizacyjnej oznacza więc konieczność równoczesnego z czynnościami bieżącymi — organizowania jakby drugiego przedsiębiorstwa.

Podstawowe elementy planu są przedmiotem obrad aktu pracy pracowniczego. Już z dotychczasowych sprawozdań wynika, że wszystkie te elementy Planu, które zależą od załogi — były szczegółowo przedyskutowane i zostały podwyższone. Stąd można już dzisiaj wyrazić przekonanie, że załoga PKS. poweźmie zobowiązanie wykonania wyższego planu od ustalonego w wytycznych — przyczyniając się konkretnie do szybszej realizacji 6-letniego Narodowego Planu Gospodarczego.

mgr. M. Madeyski

ZADANIA PZM W PLANIE 6-LETNIM

W dniach 23 i 24 września obradowała w Warszawie I Ogólnopolska Narada Robotnicza Polskiego Związku Motorowego, w której wzięli udział przedstawiciele wszystkich okręgów oraz Zarząd Główny. Zasadniczym tematem obrad była sprawa zatwierdzenia planu pracy na rok 1951 i ustalenie wytycznych dla rozwoju sportu motorowego w Planie 6-letnim.

W referacie organizacyjnym Sekr. Gen. PZM inż. Jakub Toruńczyk omówił najważniejsze braki pracy organizacyjnej, wskazując jednocześnie na ważne zagadnienie walki klasowej i ideologicznej z wrogami Polski Ludowej w szeregach PZMot. „Zadania sportu motorowego” — powiedział inż. Toruńczyk — „zostaną właściwie pojęte i wykonane, jeśli postawione one będą na płaszczyźnie potrzeb naszego Ludowego państwa, budującego podstawy socjalizmu, na płaszczyźnie potrzeb szerokich mas pracujących naszego kraju”. Zasadnicza ta myśl była wątkiem przewijającym się w ciągu całych obrad, zarówno w referatach, jak i w wielogodzinnych dyskusjach.

Plan pracy na najbliższy — 1951 rok, został przedstawiony przez wiceprezesa PZM dyr. Askanasa. Rok ten będzie okresem wzmoczonej pracy przygotowawczej do stworzenia Ligi Motoryzacyjnej — potężnej organizacji, bazującej na najszerzych masach społeczeństwa i będącej gwarancją rozwoju motoryzacji w okresie Planu 6-letniego. Koła Ligi Motorzycyvinej obejmą w pierwszym rzędzie młodzież szkół zawodowych i podstawowych oraz organizacje mło-

dzieżowe. Koła takie powstaną we wszystkich gminach wiejskich i ośrodkach robotniczych. Liga Motoryzacyjna stworzy na terenie całego kraju w specjalnych świetlicach sieć modelarni dla młodzieży, w których poznawać będą pojazd mechaniczny przyszli konstruktorzy polskich samochodów i motocykli.

Wśród wielu tematów poruszanych w paragonicznej dyskusji, specjalną uwagę zwrócono na zagadnienie szkoleniowe. W roku przyszłym powstanie 7 ośrodków motorowych: w Warszawie, Katowicach, Poznaniu, Gdańsku, Krakowie, Wrocławiu i Łodzi. Ponadto utworzony zostanie Centralny Ośrodek Techniczny w Warszawie oraz szereg świetlic motoryzacyjnych w całym kraju. Zupełną nowością będzie wprowadzenie ruchomych szkół motoryzacyjnych, które, krążąc w terenie, docierać będą do najdalszych zakątków Polski. W roku 1951 powstanie również 6 nowych szkół prowadzonych przez PZM, które w początkowym okresie prowadzić będą szkolenie zawodowe, lecz w okresie późniejszym, po przejściu szkolenia zawodowego przez CUSZ, przejdą w całości na szkolenie sportowe.

Od roku przyszłego wyczynowy sport motorowy opierać się będzie na sorzezie produkcji Polski, Zw. Radzieckiego i krajów demokracji ludowych, co pozwala na silne zaplecze techniczne, które w chwili obecnej jest jeszcze niedostateczne.

* * *

Drugi dzień obrad poświęcony był w całości zagadnieniu Planu 6-letniego na odcinku moto-

ryzacji i sportu motorowego. Przedstawiając projekt działalności PZM w latach 1951—55 wiceprezes Askanas zapoznał zebranych z szerokim wachlarzem zagadnień i dał podstawę do prac poszczególnych komisji, które wytyczyły szczególnie etapy rozwojowe sportu motorowego i motoryzacji na wszystkich odcinkach.

W okresie obejmującym Plan 6-letni nastąpi podniesienie dotacji na sport motorowy o 100%, co pozwoli na rozwinięcie wszechstronnej działalności, której zasadniczym czynnikiem będzie ścisła współpraca między PZM, a Prez. Rady Min., GKKE, Min. Komun., Min. Obr. Narod., Min. Ośw., CUSZ, CRZZ, CWKS, Gwardią, AZS, Radą Sportu Wiejskiego i ZMP.

Dzięki olbrzymiej bazie ludzkiej, jaką jest ZMP i nasze ośrodki robotniczo - chłopskie, przy końcu Planu 6-letniego ilość zawodników wzrośnie o 113%. Ilość zawodników startujących w raidach osiągnie w roku 1955 liczbę 450, przy równoczesnym wzroście ilości imprez tego rodzaju i zwiększeniu ich różnorodności.

Pierwsza i druga Liga Żużlowa, w skład których wejdzie 18 drużyn, dysponować będzie w roku 1955 — 154 maszynami specjalnymi do wyścigów na żużlu.

Sportowy sprzęt motorowy wzrośnie o 113%, co pozwoli na pełne zaopatrzenie szerokich rzesz zawodników. W wyścigach ulicznych startować będzie po 20 — 30 wyścigowych maszyn w każdej kategorii.

* * *

Już w roku przyszłym ujrzymy na starcie pierwszych dziesięć małodrażowych samochodów wyścigowych wykonanych rękami konstruktorów — amatorów. W roku 1955 w wyścigach weźmie udział 60 maszyn tego rodzaju. Oprócz utrzymania Jednodniowych Jazd Konkursowych (ale o zmienionym już charakterze) zostaną zorganizowane Międzynarodowe Raidy Samochodów Ciężarowych oraz raidy samochodów osobowych, które od roku 1955 odbywać się będą w konkurencji międzynarodowej.

Udział kierowców zawodowych w sporcie samochodowym został szeroko uwzględniony przez zaplanowanie podniesienia ilości startujących z liczby 900 w roku 1950 do 4000 w roku 1955. W jazdach patrolowych w ostatnim roku Planu 6-letniego weźmie udział 300 zawodników rekrutujących się prawie w 100% z kierowców pracujących zawodowo.

* * *

Równolegle do rozwoju sportu postępować będzie budownictwo sportowe, z tym że ilość torów żużlowych zostanie ograniczona do 27, z czego w miastach wojewódzkich 18, a w powiatowych — 9. Wybudowana będzie specjalna trasa dla wyścigów ulicznych w Warszawie (w Parku Paderewskiego) oraz w roku 1955

przystąpi się do budowy pierwszego w Polsce toru dla samochodów wyścigowych.

* * *

Bogaty plon przyniosły obrady komisji szkoleniowej. W wyniku jej prac powstanie w ramach Planu 6-letniego 40 nowych szkół motorowych, gdzie w oparciu o doświadczenia Związku Radzieckiego szkolić się będzie przede wszystkim młodzież. Szkolenie motoryzacyjne oprze się na własnych kadrach wykładowców o zdecydowanym wyrobieniu politycznym. Równocześnie szkolenie motorowe pójdzie po linii związków branżowych, Rad Zakładowych, klubów i sekcji w terenie.

Do wzmożenia akcji propagandowej przyczyni się w wydatnym stopniu posiadanie własnego pisma, które PZM pragnie uruchomić w początkach przyszłego roku. Oprócz tygodnika sportowo - technicznego przewidziana jest szerega akcja wydawnicza podręczników sportu motorowego i technicznego. Postanowiono przeprowadzić już w przyszłym roku akcję szkolenia dziennikarzy motoryzacyjnych i aktywistów propagandowych motoryzacji. Odczyty, pogadanki, filmy i pokazy obejmą wszystkie organizacje społeczne i większe zakłady pracy. Wiedza o motoryzacji i sport motorowy docierać będzie wszędzie i każdy, kto tylko będzie miał ochotę będzie szkolony i wciągnięty do pracy organizacyjnej, czy też czynnej działalności zawodniczej.

* * *

Przez dwa dni obrad, w czasie omawiania wszelkich niemal tematów, przewijało się stwierdzenie, że sprawy związane z motoryzacją nie są należycie doceniane, nie są dostatecznie respektowane — nie tylko na szczeblach niższych i średnich, ale nie rzadko i na szczeblach wyższych. A przecież motoryzacja ma jako cel zadanie niebyłej — podniesienia kultury technicznej mas robotniczych i chłopskich o kilka szczebli w górę, co jest równoznaczne z rewolucją pojęć, zwyczajów i przyzwyczajzeń, z rewolucją poglądów. Można zaryzykować twierdzenie, że motoryzacja jest awangardą postępu nie tylko w sensie gospodarczym, ale i w sensie politycznym.

Reasumując dwudniowe obrady prezes PZM inż. Ryszard Gdulewski podkreślił wysoki poziom obrad, które przyniosły wiele cennego materiału i wykazały jednolity front polskiej motoryzacji i polskiego sportu motorowego, stojącego na straży obrony pokoju przeciw imperialistycznym awanturnikom dążącym do nowej wojny.

Narada zakończona została uchwaleniem rezolucji wyrażającej solidarność wszystkich sportowców motorowych z obozem demokracji ludowej oraz gotowość obrony pokoju światowego.

Kazimierz Wolff-Zdzienicki

ZADANIA SPÓŁDZIELNI PRACY

Powołanie Krajowego Związku Branżowego Spółdzielni Pracy Transportowo - Warsztatowych jest docenieniem przez Spółdzielczość Pracy zadań motoryzacyjnych w ramach Narodowego Planu Gospodarczego.

Powołanie Związku Branżowego, którego działalność obejmuje wszystkie spółdzielnie transportowe i warsztatowe w skali krajowej, związane jest ściśle z uchwałą K.E.R.N. z dnia 29.XI.1949 roku, w sprawie obsługi i naprawy samochodów nietypowych, w sprawie produkcji części zamiennych i osprzętu oraz w sprawie regeneracji części używanych.

Związek został powołany jako czynnik koordynujący pracę spółdzielni w wykonaniu planów gospodarczych, finansowych i zaopatrzenia. Zadaniem Związku jest zorganizowanie potrzebnej sieci warsztatów dla dokonywania napraw i obsługi samochodów nietypowych, oraz spółdzielni produkcyjnych dla wytwarzania części zamiennych i osprzętu samochodowego.

Poważnym zadaniem spółdzielni jest wykorzystanie części samochodów zakwalifikowanych do rozbiórki, przez co spółdzielnie równocześnie oczyszczą kraj z wraków.

Prace te Związek Branżowy wykonywać będzie na bazie istniejących spółdzielni oraz budując szeroką sieć stacyj obsługi i przekształcając prywatne zakłady branży samochodowej na placówki spółdzielcze.

Da to gospodarce motoryzacyjnej zcentralizowanie drobnego potencjału dla planowego i racjonalnego wykorzystania kadr i urządzeń warsztatowych, tworząc podstawę do stworzenia pomocniczego przemysłu motoryzacyjnego, dla szybko rozbudowującego się rodzimego przemysłu motoryzacyjnego, który będzie jednym z zasadniczych osiągnięć 6-letniego Planu Gospodarczego.

W transporcie, Związek Branżowy, rozbudowując spółdzielnie transportowe, przyczyni się bardzo poważnie do rozszerzenia zakresu usług przewozów towarowych.

Jako nowe zadanie staje przed Związkiem Branżowym zorganizowanie Spółdzielni takśkowych.

W oparciu o wytyczne P.Z.P.R. — Związek Branżowy podejmuje szkolenie kadr dla Spółdzielni Pracy Transportu i Warsztatów, drogą szkolenia ideologicznego i fachowego, przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu kadr istniejących — ułatwiając awans społeczny i za-

wodowy zdolniejszym i pracowitszym członkom.

Powołany Związek Branżowy musi wreszcie wykonać dużą pracę dla uświadomienia politycznego swoich członków i pracowników spółdzielni, celem wykonania zadań gospodarczych i politycznych, stojących przed spółdzielczością pracy w motoryzacji.

Praca ta jest nie do wykonania bez upolitycznienia członków spółdzielni pracy, którzy muszą zrozumieć, że wszystkie sukcesy gospodarki narodowej, jak również ich własnej spółdzielni, mają swoje źródło w linii politycznej, reprezentowanej przez Partię robotników i chłopów P.Z.P.R.

Powstanie Krajowego Związku Branżowego Spółdzielni Pracy Transportowo - Warsztatowych jest poważnym wydarzeniem w gospodarce motoryzacyjnej i przyczyni się do wzmocnienia obsługi i transportu.

Jesteśmy przekonani, że praca Związku Branżowego będzie poważnym wkładem w przedterminowym wykonaniu 6-letniego Planu Gospodarczego i równocześnie Wielkiego Planu Rozwoju Motoryzacji Kraju.

Cz. Oryński.

Odpowiedzi Redakcji

URZEDOM I PRZEDSIĘBIORSTWOM zwracającym się o datę i numer zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, zarządzenia nakazującego ubezpieczenie przewozów wycieczkowych, komunikujemy: w/w zarządzenie Min. Kom. (okólnik) nosi datę 8 września 1949 roku, nr okólnika SO-II-22/51/49.

Jednocześnie przypominamy, że za jednorazowy przejazd w obie strony, w ramach łączności miasta ze wsią, składka wynosi 5 zł od osoby, a za jednorazowy przejazd w obie strony w innych celach, jak np. przejazdy na wycieczki w akcji socjalnej, przejazdy na wystawy, zjazdy i kongresy — stawka wynosi 15 zł od osoby.

Składki wyżej podane obowiązują przy sumach ubezpieczenia: zł 100.000 na wypadek śmierci i 200.000 na wypadek stałego kalectwa.

Organizatorzy wycieczek i innych przewozów powinni jednak pamiętać, aby najpóźniej w przeddzień wyjazdu zażądać od miejscowej placówki PZUW wniesienia do „karty kontroli pracy samochodu ciężarowego” stwierdzenia o zawarciu ubezpieczenia wymaganego przez władze, gdyż tylko takie zaświadczenia potwierdzone pieczęcią PZUW będą honorowane przez posterunki kontroli drogowej. (g)

INSTRUKCJA SM—166 i 167

Dawno oczekiwana instrukcja dotycząca sposobów wypełniania książek pojazdów mechanicznych, książek wyposażenia i kart drogowych wyszła z druku, nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych”, opatrzona numeracją połączoną w tytułe SM- 166 i 167, w postaci broszury z załącznikami.

Broszura ta zawiera przedruk zarządzeń Ministra Komunikacji i Prezydium Rady Ministrów w sprawach gospodarki samochodowej wraz z komentarzami opracowanymi przez specjalistów służby samochodowej. Została ona opracowana w sposób przystępny i jasny tak aby kierownicy i pracownicy samochodowi nie mieli trudności w jej zrozumieniu i praktycznym zastosowaniu. Składa się ona z trzech części i załączników.

Część I. Instrukcja o prowadzeniu książki pojazdu mechanicznego — zawiera odnośne rozporządzenia Ministra Komunikacji w tej sprawie oraz szereg komentarzy wyjaśniających wraz z wzorami protokołu stanu technicznego poj. mech. oraz książki ewidencji wydanych książek poj. mech.

Część II. — Instrukcja o prowadzeniu książki wyposażenia pojazdu mechanicznego — zawiera odnośne rozporządzenia Ministra Komunikacji z komentarzami wyjaśniającymi i wzór książki pokwitowań wydanych książek wyposażenia.

Część III. — Instrukcja o prowadzeniu kart drogowych — zawiera przedruk rozporządzenia Ministra Komunikacji w tej sprawie i Okólnik Prezesa Rady Ministrów regulujący sprawę używania osobowych i ciężarowych pojazdów mechanicznych oraz wyczerpujących komentarzy wraz z wzorami, ujętych w następujące rozdziały:

Rozdział 1 — wskazówki ogólne wypełniania kart drogowych, wraz z wzorami zlecenia wyjazdu dla samochodów osobowych i ciężarowych.

Rozdział 2 — Sposób wypełniania karty drogowej samochodu osobowego wraz ze wzorem wypełnionej karty drogowej i delegacji służbowej. Rozdział ten zawiera również przedruk dwóch ważnych Okólników Prezesa Rady Ministrów: Okólnik Nr. 19/48 w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych oraz Okólnik Nr 4/50 o samochodach funkcyjnych, o służbowym i pozasłużbowym używaniu poj. mech., o garażowaniu oraz wprowadzeniu kontroli społecznej w gospodarce samochodowej.

Rozdział 3 — Omawia sposób wypełniania kart drogowych samochodów ciężarowych i ciągników wraz z kilku wypełnionymi wzorami kart drogowych oraz przedruk Okólnika Nr. 27/48 w sprawie używania poj. mech.

Rozdział 4 — traktuje o wypełnianiu karty autobusu zamiejskiego, a **rozdział 5** o karcie drogowej autobusu miejskiego wraz z wypełnionymi wzorami kart drogowych.

Rozdział 6 — mówi o kontroli wydanych kart drogowych, podając wzór wypełnionej książki ewidencji wydanych biletów i kart drogowych.

Instrukcję uzupełniają dwa dodatki, z których pierwszy mówi o sposobie wypełniania kart drogowych samochodów ciężarowych, użytych do przewozu wyciezek w ramach akcji społecznej, a drugi jest zbiorem najważniejszych zarządzeń, wydanych przez Ministerstwo Komunikacji w sprawach gospodarki samochodowej.

Wymieniona broszura jest bardzo na czasie i nie wątpliwie, że spełni swe zadanie, jako czynnik pomocniczy w usprawnieniu gospodarki samochodowej. Jest ona do nabycia w Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52.

A. W.

NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO

Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji opracował uzupełnienia i poprawki do norm przebiegu międzynaprawczego (Dz. Taryf i Zarz. Komunik. nr 24/49 — broszura Wydawnictw Komunikacyjnych SM-162). Uzupełnienia te zostały wprowadzone w życie Zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji, ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 28.

Najważniejszą poprawką jest wprowadzenie tak zwanych norm średnio progresywnych, które należy stosować dla celów planowania. Polega to na zwiększeniu norm przebiegów międzynaprawczych o wielkości wynikające z rzeczywistych osiągnięć i przewidzianego postępu. Innymi słowami, jeżeli np. samochód 3½-tonowy Fiat 626 NL ma ustalony w normach przebieg 90.000 kilometrów do 1-szej naprawy głównej, a według osiągniętych wyników praktycznych okaże się, że dana jednostka transportu samochodowego, dzięki dobrym kierowcom, starannej obsłudze i nowoczesnym urządzeniom technicznym obsługowo - naprawczym, osiągnęła już znacznie większy przebieg kilometrów do naprawy głównej, niż to przewidują normy, to w planowaniu napraw należy powiększyć normę przebiegu międzynaprawczego.

Jak powiększyć dla planowanych napraw normę przebiegu, już raz oficjalnie ustaloną?

Będzie to średnia progresywna, a więc powiedzmy, że w danej jednostce transportowej mamy 10 samochodów

Fiat 626 NL, z których przyjechały do 1-szej naprawy głównej:

2 samochody po	80.000	= 160.000 km
2 " "	90.000	= 180.000 "
2 " "	110.000	= 220.000 "
4 " " 115, 120, 125, 130 tysięcy		= 490.000 "

Razem 1.050.000 km

czyli średnio $1.050.000 : 10 = 105.000$ km.

A więc, kiedy planista jednostki samochodowej, która osiągnęła powyższe przebiegi, będzie obliczał średni przebieg na jednego nowego Fiata 626 NL do 1-szej naprawy głównej, to nie przepisze mechanicznie z instrukcji SM-162 ustalonej tam liczby 90.000 km, tylko 105.000 km, bo tak wynika z jego dotychczasowych osiągnięć i przewidywanego postępu.

Analogicznie postąpi przy obliczaniu przebiegów międzynaprawczych do 1-szej, 2-giej i 3-ciej naprawy średniej, jak i następnych napraw głównych. Będzie to istotne i realne planowanie, bo oparte na doświadczeniu udokumentowanym sprawdzonymi osiągnięciami i mądrym przewidywaniem.

Normy nie mogą być stosowane martwo. Zasada powinna być nie tylko osiąganie norm, ale ich przekraczanie. Związek Radziecki, na którym się wzorujemy, w wypowiedzi swych najwyższych przedstawicieli świata

nauki, techniki i pracy — stale podkreśla konieczność podwyższania norm, na podstawie praktycznych osiągnięć we współzawodnictwie pracy, racjonalizatorstwie i postępie technicznym. Dlatego, z biegiem postępu, normy ulegają zmianom in plus. Podwyższa się je, bo udoskonalenia techniczne i usprawnienie pracy oraz inne czynniki zezwalają na to.

I u nas jesteśmy świadkami licznych przypadków przekraczania i to w wysokim procencie norm przebiegów międzynaaprawczych. Zjawiska te nie powinny być tylko przyczyną zasłużonej pochwały i wypłaty premii dla tych, którzy normy przekraczają. Z tego musimy wyciągnąć praktyczne wnioski, co do zmiany norm i umiejętnego wykorzystania praktycznych osiągnięć naszych przodowników pracy, celem podniesienia sprawności i wydajności transportu samochodowego.

Zarządzenie Ministra Komunikacji, nie zmieniające w zasadzie norm, poza 2-ma markami samochodów — o czym poniżej, zaleca jednak, aby w planowaniu już przyjęto obowiązek podwyższania norm przebiegów międzynaaprawczych wszędzie tam, gdzie warunki i dotychczasowe osiągnięcia na to zezwalają.

Dosłowna treść cytowanego zarządzenia jest następująca: „w par. 6 dodaje się ustęp drugi o następującym brzmieniu: Dla celów planowania należy uwzględnić normy średnio progresywne, tj. normy przebiegów międzynaaprawczych zwiększone o wielkości wynikające z rzeczywistych osiągnięć w poszczególnych jednostkach gospodarczych i przewidzianego postępu“.

Do tabel norm przebiegów międzynaaprawczych dla samochodów osobowych (zał. 1) należy dopisać pozycję 9:

L. p.	Marka i typ samochodu	Zespół	Przebieg do 1 naprawy głównej w tysiącach km				Przebieg międzynaaprawczy w tysiącach km.			
			1 napr. śred.	2 napr. śred.	3 napr. śred.	napr. głów.	1 napr. śred.	2 napr. śred.	3 napr. śred.	napr. główna
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	GAZ-M 20 „PoLieda“	S	50			85		45		70
		SP	50			85		45		70
		PM	50			85		45		70
		TM	50			85		45		70
		Na	50			85		45		70

W tabelach norm przebiegów międzynaaprawczych dla samochodów ciężarowych (zał. 2) należy skreślić poz. 9 i 16, a w ich miejsce wpisać:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	GAZ-51	S	50			85		45		70
	(2,5 t)	SP	50			85		45		70
	ZIS-150	PM	50			85		45		70
	(3,5 t.)	TM	50			85		45		70
	oraz modele pochodne x)	Na	50			85		45		70
16	ZIS-5	S	30	50		70	25	40		55
	(3 t.)	SP	30	50		70	25	40		55
		PM	30	50		70	25	40		55
		TM	70			125	55			110
		Na	30	50		70	25	40		55

*) Np. ZIS-585 wywrotka.

Jak widzimy z powyższego, normy przebiegów międzynaaprawczych dla samochodów radzieckich zostały wybitnie podwyższone. Jest to wynikiem coraz lepszych osiągnięć, nie mówiąc już o radzieckich udoskonaleniach

wytwórczych, dzięki którym sprzęt radziecki należy do najlepszych na świecie pod względem doskonałości technicznej.

A. W.

Uprzejmie prosimy Ob. Ob. Kierowców o czytelne podawanie nazwisk i adresów na wpłatach na PKO za ogłoszenia o zagubionych prawach jazdy. Za omyłki spowodowane niedbałym lub nieczytelnym podawaniem nazwisk nie bierzemy odpowiedzialności.

ADMINISTRACJA

PRZYGOTUJ SAMOCHÓD NA ZIMĘ!

Już wyszła z druku — nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych — „Instrukcja o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym” (znak SM-172). Instrukcja ta została zatwierdzona przez Ministra Komunikacji i zarządzeniem z dnia 20. IX. 50 wprowadzona w życie, jako obowiązująca.

Instrukcja, w postaci broszury, jest do nabycia w Składnicy „Wydawnictw Komunikacyjnych” — Warszawa ul. Kazimierzowska 52.

TYMCZASOWE INSTRUKCJE I NORMY PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 18, poz. 164 z dnia 15 lipca 1950 r. ukazało się zarządzenia Ministra Komunikacji z 16 maja 1950 r. o zatwierdzeniu tymczasowych instrukcji i norm dla przewozów samochodowych.

Instrukcja ta została wydana w postaci broszury przez Wydawnictwa Komunikacyjne i opatrzona znakiem SM/168. Instrukcja składa się z 5 rozdziałów, a mianowicie: rozdział I — szybkość techniczna samochodów; rozdział II — klasyfikacja dróg; rozdział III — normy czasu postoju samochodów dla na- i wyładunku; rozdział IV — ilość pracowników potrzebnych na za i wyładunek; rozdział V — zestawienie norm i klasyfikacja ładunków samochodowych.

Instrukcja powyższa będzie bardzo pomocną nie tylko dla pracowników, zajmujących się planowaniem transportu samochodowego, ale i dla wykonawców, tj. kierowników jednostek samochodowych, dyspozytorów ruchu, kierowców i pracowników zajmujących się na i wyładunkiem.

Szybkość techniczna samochodów została ustalona w zależności od klasyfikacji dróg i ładowności samochodu oraz przy stosowaniu przyczepy — np. dla samochodu 3-tonowego w obrębie Warszawy wynosi ona 18 km/godz, a z przyczepą 15 km/godz. Ten sam samochód poza miastem na drogach I-szej klasy będzie mógł rozwijać szybkość 28 km/godz, a z przyczepą 20 km/godz.

Klasyfikacja dróg została przeprowadzona w zależności od stanu nawierzchni i podzielona na 4 kategorie.

Normy czasu postoju samochodu dla na i wyładunku zostały ustalone oddzielnie dla ręcznego sposobu wykonywania tych czynności i oddzielnie przy wykonywaniu zmechanizowanym, w zależności od rodzaju ładunku, który został podzielony na 4 kategorie.

Z odnośnych tablic można łatwo odczytać, że np. samochód 3-tonowy potrzebuje 36 minut postoju na naładowanie i wyładowanie 3 ton piasku, przy zastosowaniu ręcznego sposobu na za- i wyładowanie. Z tego na załadunek 60% czasu (21 min. 36 sek.) i 40% na wyładunek (14 min. 24 sek.). Przy zmechanizowanym sposobie na- i wyładunku czas postoju samochodu ograniczy się tylko do 11 minut.

Ilość robotników potrzebnych na na- i wyładunek w podanym wyżej przypadku, tj. przy przewozie piasku samochodem 3-tonowym, określa się liczbą czterech robotników.

Ostatnia tablica podaje zestawienie kategorii towarów dla określenia norm czasu postoju samochodu na na- i wyładunek oraz klasy towarów w zależności od wykorzystania ładowności samochodów.

Ładunki towarowe zostały podzielone na 5 klas:

- 1) do klasy 1-szej zalicza się ładunki, które pozwalają na wykorzystanie ładowności samochodów w granicach od 91 do 100%,
- 2) do klasy 2 — od 71 do 90%,
- 3) do klasy 3 — od 51 do 70%,
- 4) do klasy 4 — od 31 do 50%,
- 5) do klasy 5 — do 30% i poniżej.

Następnie w odnośnych rubrykach podane są współczynniki wykorzystania ładowności samochodów.

Z tabeli zestawienia norm i klasyfikacji ładunków samochodowych możemy odczytać np. że piasek zaliczony jest do 1 kategorii towaru, i do 1 klasy towarów dla samochodów o ładowności 3 ton, jak również, że współczynnik wykorzystania ładowności samochodu 3-tonowego dla piasku wynosi 1,0. Innymi słowami, nasz samochód 3-tonowy załaduje bez trudności 3 tony piasku.

Natomiast pierze naprzykład zaliczone jest do 3 kategorii towaru i 3 klasy towaru dla samochodów o ładowności 3 ton, a jego współczynnik wykorzystania ładowności dla samochodu 3 tonowego wynosi 0,55, czyli, że samochód ten przy pełnym wykorzystaniu ładowności zdolny jest załadować tylko 1,65 tony pierza.

Przykładów tych możnaby mnożyć wiele, jak wiele jest grup towarowych w wymienionym zestawieniu.

O konieczności posługiwania się tą instrukcją przy planowaniu i wykonaniu transportu samochodowego nie ma potrzeby nikogo przekonywać. Jest ona niezbędna w każdej jednostce samochodowej tak przewozów publicznych, jak i własnych.

Broszura powyższa jest do nabycia w Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52.

A. W.

INSTRUKCJE I DRUKI SAMOCHODOWE

Wydawnictwa Komunikacyjne, których nakładem ukazało się szereg instrukcji i druków samochodowych, działając na zlecenie Ministerstwa Komunikacji, a w tym przypadku, mówiąc ściślej — Departamentu Samochodowego tegoż Ministerstwa, przygotowują do wydania szereg nowych broszur i druków z dziedziny gospodarki samochodowej.

Departament Samochodowy wyszedł ze słusznego założenia, iż wszelkie zarządzenia Ministra Komunikacji w sprawach gospodarki samochodowej, aby były wykonywane i przestrzegane muszą dojść do rąk wszystkich organizacyjnych jednostek samochodowych, niezależnie od ich przynależności, czy podległości resortowej.

Nie zawsze sama instrukcja wystarczy — niejednokrotnie będzie ona wymagała więcej szczegółowego omówienia w komentarzach i przykładach dla jej lepszego zrozumienia i ułatwienia w wykonaniu.

Jak już mówiliśmy, przyjęto zasadę, aby wszystkie instrukcje, normy i przepisy samochodowe, zatwierdzone i wprowadzone w życie zarządzeniem Ministra

Komunikacji, były wydawane w postaci broszur, celem ich szerokiego rozpowszechnienia. Instrukcje są zazwyczaj zaopatrzone w komentarze wyjaśniające, opracowane przez autorów instrukcji tj. pracowników Departamentu Samochodowego lub specjalistów samochodowych współpracujących z nimi.

* * *

Następnym, nie mniej ważnym zadaniem jest zaopatrzenie wszystkich jednostek w druk samochodowe, łączące się z instrukcjami, o których mowa powyżej, a których wypełnianie jest konieczne dla celów administracyjno - gospodarczych i sprawozdawczo - kontrolnych.

Wydaniami instrukcji i druków samochodowych oraz ich rozprowadzeniem do licznych odbiorców w całej Polsce zajmują się „Wydawnictwa Komunikacyjne“ — państwowe przedsiębiorstwo wydodrębnione, które jest organem wydawniczym Ministerstwa Komunikacji.

Działalność Wydawnictw Komunikacyjnych jest ściśle związana z potrzebami wydawniczymi resortu

komunikacji, a w odniesieniu do wydawnictw samochodowych — z potrzebami wszystkich resortów i jednostek im podległych. Ponieważ jedynym wydawnictwem samochodowym jest w chwili obecnej miesięcznik „Motoryzacja“, przeto za jego pośrednictwem będziemy się starali informować Czytelników o wszystkich istniejących i zamierzonych wydawnictwach z dziedziny gospodarki samochodowej, będących przedmiotem zarządzeń Ministra Komunikacji.

Wydać się to celowe i pożyteczne, bo z licznej korespondencji jaką otrzymują Wydawnictwa Komunikacyjne z całej Polski wynika, że jeszcze bardzo wiele jeźdźców samochodowych, szczególnie na prowincji, nie jest dostatecznie poinformowanych o wszystkich zarządzeniach Ministerstwa Komunikacji, normujących gospodarkę samochodową.

Celem przypomnienia podamy, jakie dotychczas wyszły instrukcje samochodowe w postaci oddzielnych broszur w ramach wydawniczych Wydawnictw Komunikacyjnych.

Instrukcja SM — 161 Normy zużycia materiałów pędnych (D. T. Z. K. Nr 22/49).

Instrukcja SM — 162 Normy przebiegu międzyna-prawczego poj. mech. (D. T. Z. K. Nr 24/49).

Instrukcja SM — 163, 164 Normy zużycia ogumienia oraz instrukcja o użytkowaniu ogumienia poj. mech. (D. T. Z. K. Nr 18/48 i 22/49).

Instrukcja SM 163, 165 Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych oraz przepisy o stosowaniu przyczep samochod. (D. T. Z. K. Nr 29/48 i 16/49).

Instrukcja SM — 166, 167 Instrukcja o prowadzeniu książki poj. mech., książki wyposażenia i kart drogowych (D. T. Z. K. Nr 24/48 i 31/49).

Instrukcja SM 168 Tymczasowe instrukcje i normy dla przewoźników samochodowych towarowych (D. T. Z. K. Nr 18/50).

Instrukcja SM — 170 Instrukcja dla kierowców (D. T. Z. K. Nr 29/48).

Instrukcja SM — 171 Ogólne wskazówki dla kierowców prowadzących pojazdy mechaniczne napędzane gazem wysokoprężnym (D. T. Z. K. Nr 36/49).

U w a g a: litery i numer podane przy każdej pozycji oznaczają: np.: D. T. Z. K. Nr 36/49 — Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 36 z 1949 roku.

Jak widzimy z zestawienia, instrukcje zostały wydane w 1949 i 1950 r. Większość z nich jest już na wyczerpaniu. Przed wznowieniem nakładu niektóre z nich ulegną małym poprawkom, które już zostały przygotowane w Departamencie Samochodowym M. K.

Dotyczy to instrukcji od SM — 161 do SM — 165 włącznie. Zmiany te będą dotyczyły głównie uzupełnień i poprawek do norm zużycia paliwa, ogumienia i przebiegów międzyna-prawczych (o tych ostatnich piszemy na innym miejscu).

Z zamierzonych wydawnictw w najbliższej przyszłości ukażą się: SM-172 Instrukcja o eksploatacji samochodów w okresie zimowym, SM-176 Instrukcja: miesięczne sprawozdanie z eksploatacji poj. mech., 3 afisze propagujące w sposób obrazowy sposoby oszczędzania paliwa.

W zakresie druków samochodowych — w składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych znajdują się wszystkie formularze kontrolno-sprawozdawcze, wprowadzone do obowiązkowego użytku jednostronnymi zarządzeniami Ministra Komunikacji oraz druki potrzebne przy rejestracji samochodów. Są one opatrzone znakiem SM i numerem porządkowym Wydawnictw Komunikacyjnych. Prócz nich istnieją druki opatrzone znakiem TS i numerem porządkowym. Są to druki wprowadzone zarządzeniem b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu i prowadzone nadal jeszcze przez jednostki podległe Ministerstwu, powstałym z dawnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Druki te ulegną z czasem likwidacji, po ustaleniu jednolitych wzorów sprawozdawczo-kontrolnych dla wszystkich jednostek samochodowych, bez względu na ich przynależność resortową.

Z pośród nowych druków zatwierdzonych już przez Ministra Komunikacji, ukażą się w niedługim czasie: komplet druków SM-212 — 225 potrzebnych do rejestracji kierowców oraz kilku druków pomocniczych w postaci protokołów, książek ewidencji, itd. ułatwiających prowadzenie gospodarki samochodowej.

Z biegiem czasu będziemy informowali Czytelników każdorazowo o zmianach, jakie zajądą w dziale instrukcji, norm i druków samochodowych oraz o zamierzeniach wydawniczych na tym polu.

A. W.

Nowe Wydawnictwa

KATALOG WYDAWNICTW (nr 1) PAŃSTW. WYD. TECHNICZNYCH.

Bardzo pożyteczna i bardzo potrzebna broszura, przejrzysto opracowana i starannie wydana. Katalog podzielono na 27 zasadniczych działów, każdy dział zawiera 3 pozycje: „książki wydane“, „książki w druku“ oraz „książki w przygotowaniu do druku“. Broszura bardzo ułatwia czytelnikowi książek technicznych zorientowanie się w nowościach wydawniczych z dziedziny techniki. Naszym zdaniem katalog jeszcze lepiej spełniłby zadanie, gdyby uzupełniono go wydawnictwami z dziedziny transportu i komunikacji, które nie zostały w katalogu uwzględnione, jako wydawnictwa wchodzące w zakres pracy Wydawnictw Komunikacyjnych. Wydaje się nam, że wspólne opracowanie katalogu przez obie instytucje wydawnicze, spełniłoby lepiej rolę informatora czytelników wydawnictw technicznych. (g)

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Nakładem Inst. Wyd. S. I. M. P. — Warszawa, wyszedł z druku zeszyt 6, części drugiej, tomu pierwszego Poradnika Technicznego Mechanik. Zeszyt zawiera dalszy ciąg rozdziału 2 — chemia organiczna oraz początek części siódmej — metrologia techniczna (rozdział 1 A — jednostki miar oraz rozdział 1 B — jednostki miar angielskich).

SZLIFOWANIE I SZLIFIERKI.

Autor — inż.-mech. Wład. Tryliński, opracowanie Inst. Wyd. S. I. M. P. — W-wa, wydawca CUSZ. Broszura zawiera rozdziały: historia i cel szlifowania, tarcza szlifierska i zasady jej użycia, szlifierki, obróbka powierzchniowa najdokładniejsza. Stron 100, rysunków 107, cena 125 zł, nakład 30.000 egz.

KSIAŻKA INŻ. K. ŁASZKIEWICZA

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukazała się w ramach „Biblioteki Komunikacyjnej“ książka inż. Hipolita Łaskiewicza pt. „Gospodarka parowozowa na kolejach“.

Książka zawiera opis organizacji gospodarki parowozowej, racjonalnej eksploatacji parowozów, sposoby obliczania potrzebnej ilości parowozów do wykonania przewozów i racjonalnej ich eksploatacji.

Książka podaje opisy parowozowni, urządzeń trakcyjnych, wodociagowych, składów opału, warsztatów przy parowozowni i urządzeń pomocniczych. Podaje ona również zasady naprawy parowozów i metody ustalenia najdogodniejszego ich wieku.

Książka może służyć jako podręcznik dla studentów wyższych i średnich uczelni, kursów przygotowawczych dla administracji w parowozowniach oraz personelu administracyjnego służby trakcyjnej.

Książka zawiera 343 str. druku, 80 rysunków i 4 tablice. Cena 750.— zł.

Inż. ZYGMUNT ANDRZEJEWSKI

MIĘDZYNARODOWY RAID SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Przystępując do omówienia tegorocznego raidu należy na wstępie stwierdzić: raid ten był w historii polskich zawodów samochodowych przełomowym.

Był to pierwszy raid niezorganizowany dla „wyżycia“ się ograniczonej grupy przypadkowych posiadaczy prywatnych samochodów osobowych, jak również nie dla kapitalistycznych zagranicznych ekip fabrycznych, reprezentowanych przez krajowe przedstawicielstwa, starające się wszelkimi sposobami, przez stwarzanie warunków niezdrowej konkurencji, zdobyć dla siebie przedwojenny krajowy rynek zbytu.

Nie jest bynajmniej przypadkiem, że jedyna w Polsce tegoroczna samochodowa impreza międzynarodowa była zorganizowana dla samochodów ciężarowych. Było to wynikiem troski państwa o stworzenie sprawdzianu ostatecznej formy konstrukcyjnej polskiego samochodu ciężarowego, który jest podstawowym elementem transportu w Planie 6-letnim. Można już dziś stwierdzić, że z próby tej „Star 20“ wyszedł zwycięsko.

Po raz pierwszy w historii naszej motoryzacji wysłano zespół ciężarówek skonstruowanych i wyprodukowanych w biurach projektów i w zakładach przemysłu socjalistycznego, dając obsadę kierowców i mechaników złożoną z ludzi młodych, nowych, ludzi z warsztatu. Po raz pierwszy wprowadzono element współzawodnictwa raidowego, między kierowcami i konstruktorami tych państw, których produkcja samochodów służy jedynie celom pokojowej pracy, umożliwiającej przebudowę gospodarki tych państw, na gospodarkę socjalistyczną.

Po raz pierwszy zrealizowano pogląd, że raid samochodowy nie jest tylko zorganizowany dla jazdy „dla sportu“ i reklamy, ale jest również terenem wyťažonej pracy konstruktorów i naukowców, zbierających skrętnie, przez czas jego trwania, swoje spostrzeżenia, potwierdzenia lub zaprzeczenia, dawniej stawianych tez konstrukcyjnych, lub wniosków.

To powiązanie pracy przedstawicieli instytucji naukowych i konstrukcyjnych z pracami raidowymi, znalazło swoje odbicie w uczestnictwie raidowym przedstawicieli: Instytutu Motoryzacji i Centralnego Biura Konstrukcyjnego C.Z.P. Mot., jak również przeprowadzenie organizacji pewnych prób technicznych przy współudziale i kierownictwie pracowników tych instytucji.

Jak celowym było to harmonijne i funkcjonalne, w znaczeniu gospodarki planowej, włączenie Instytutu i C. B. K. do prac raidowych, świadczą doświadczenia i materiały zebrane w czasie jego trwania — dysktowane później w sposób zorganizowany.

Wnioski i uwagi dotyczące raidu, jak i oceny technicznej samochodów ciężarowych, biorących w nim udział, podane w tym artykule, są właśnie wynikiem takich ogólnych dyskusji w szerokim gronie fachowców samochodowych.

Ponieważ tegoroczne założenie raidu i jego realizację organizacyjną można określić jako „przełomową“, na podstawie prowadzonych obecnie dyskusji wyłoni się ostateczną koncepcję regulaminu raidu przyszłorocznego, który — jak słysząc — mają zorganizować Czesi, zawodów o szerszym zakresie terenowym, jak i prób technicznych. Wniosekami tymi będziemy musieli niewątpliwie podzielić się z nimi, jak z Węgrami.

Poza tymi spostrzeżeniami dotyczącymi zagadnień założeń samego raidu, należy podkreślić jeszcze jego rolę propagandową dla ogółu kierowców samochodowych w Polsce.

Effekt propagandowy polegał na tym, że raid przekonał kierowców samochodów ciężarowych, że ich praca i ich samochody, są tak samo jak samochody osobowe, obiektami prób na skalę międzynarodową, jak również problem samochodu ciężarowego i jego użytkowania, jest naczelnym zagadnieniem polityki motoryzacyjnej w kraju. Raid przyczynił się do przełamania przesądu, że interesującym ze względu sportowego jest tylko samochód osobowy i motocykl. Wreszcie raid pokazał społeczeństwu naszemu, że posiadamy dziś samochód ciężarowy na poziomie wypróbowanych konstrukcji zagranicznych, a nawet w pewnych wypadkach je przewyższający.

Przechodząc do omawiania szczegółowego samego raidu pozwolę sobie zwrócić uwagę, że materiał omawiany dzieli na dwie części: techniczną, oraz część dotyczącą omówienia przebiegu, organizacji i założeń regulaminu.

OCENA TECHNICZNA

Należy samochody ciężarowe biorące udział w raidzie podzielić na dwie grupy. Pierwsza: to wozy, których konstrukcja jest ostatecznie skonstruowana (również w sensie produkcyjnym) i opracowana, które są produkowane seryjnie. Do nich zalicza się: Skoda 706 RM i Praga NR.

Druga grupa samochodów — to wozy, które nie są ostatecznie opracowane konstrukcyjnie i technologicznie, które są do pewnego stopnia jeszcze prototypami: do nich zalicza się naszego „Star 20“ i oba typy Csepli 350: benzynowy i wysoko-prężny.

Wychodząc z tego założenia kryterium oceny technicznej tych wozów dla obu grup powinno być oczywiście różne.

Oceniając kolejno samochody raidowe, zaczynam od wozu produkcji czeskiej „Praga NR“.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA WOZU PRAGA NR

ilość cylindrów — 6,
średnica cylindra — 80 mm,
skok — 115 mm,
pojemność — 3468 cm³,
stopień sprężania — 1:5,82,
moc efektywna — 70 KM przy 3000 obr./min.,
stos. dł. korbowa do ramienia wykorbienia 1:4,09,
śred. gniazda zaworów ssących — 39 mm,
śred. gniazda zaworu wydechowego — 33,5 mm,
gaźnik opadowy Solex AIP,
ciężar silnika — 256 kg,
największy moment — 19 kgm przy 2000 obr./min.,
największe zużycie paliwa — 254 gr./KM/godz. przy 2000 obr./min.,



18 wozów raidowych zaparkowanych na Placu Zwycięstwa przed ruszeniem do I etapu. Na pierwszym planie polskie „Stary 20“.

sprzęgło suche jednotarczowe o średnicy okładzin 280/165 mm,
 skrzynka biegów — 5-biegowa (I bieg wsteczny),
 przełożenia: 1:5,95, 1:3,07, 1:1,78, 1:1, tył. 1:5,95,
 przełożenie stałe — koła stożkowe (Gleason),
 hamulce — hydrauliczne, ręczny mechaniczny na tył,
 śred. cyl. pompy ham. — 38,1 mm,
 śred. bębna hamulcowego — 400 mm,
 instalacja — 12 V,
 zapłon — baterijny,
 opony przód i tył — 7,50 na 20,
 ciśnienie w op. przód — 5,7 at.,
 ciśnienie op. tył zewnętrzna — 5,7 at.,
 ciśnienie op. tył wewnętrzna — 5,4 at.,
 rozstaw osi — 4.200 mm,
 rozstaw kół przednich — 1.580 mm,
 rozstaw kół tylnych — 1.573 mm,
 ciężar podwozia — 2.160 kg,
 ciężar samochodu pustego — 2.790 kg,

ładowność — 3.000 kg,
 obciążenie osi przed. z ładun. — 1.800 kg,
 obciążenie osi tylnej z ładun. — 4.200 kg,
 największa szybkość — 79,8 km/godz.

Oceniając konstrukcję „Pragi“ należy wziąć pod uwagę, że nie jest to konstrukcja nowa. Wóz ten produkuje się od wielu lat.

Według oświadczenia Czechów silnik był konstruowany i zbudowany do roku 1935 i od tego czasu nie wprowadzono w nim żadnych istotnych zmian. Ogólny charakter konstrukcyjny wozu lekki i delikatny, o czym świadczy zamocowanie skrzyni do ramy, umieszczenie chłodnicy na ramie, wahacze resorowe. Samochód wyraźnie przeznaczony dla transportu miejskiego.

Jednak z przebiegu raidu nie można było zaobserwować jakichkolwiek uszkodzeń silnika, podwozia, czy nadwozia. Jest to wynikiem niewątpliwie wysokiej klasy starszych kierowców jadących na tych wozach.

WYNIKI „PRAGI“ W PRÓBACH TECHNICZNYCH

Nr start.	Marka	Przyspieszenie na wzniesieniu 0,5 km pod górę	Hamowanie na poziomie 0,1 km	Hamowanie na spadku 0,1 km	Przyspieszenie na poziomie 0,5 km	Zwrotność
1.	Praga RN	55	23,0	36	33	23,5
2.	„	49	21,7	24	34	21,1
3.	„	52	23,0	24	35	22,1

Czasy podane są w sekundach

OMÓWIENIE WARUNKÓW JEZDNYCH PODANYCH PRÓB

Próba hamowania na poziomie polegała na przejechaniu odcinka drogi długości 100 metrów ze startu stojącego z dwukrotnym hamowaniem, raz po przejechaniu 70 metrów i drugi raz po przejechaniu następnych 30 metrów. Czas liczył się za przejazd 100 metrów z dwukrotnym hamowaniem.

Próba hamowania na spadku odbywała się też na długości 100 metrów z dwukrotnym hamowaniem, przy czym pierwsze hamowanie następowało po 30 metrach, a drugie po 70 metrach.

Próby przyspieszenia na wzniesieniu i na płaszczyźnie polegały na przejechaniu w czasie możliwie jak najkrótszym odcinka drogi 0,5 kilometra.

Próba zwrotności składała się z dwóch części. Pierwszej, w której przejazd przez układ bramek odbywał się na czas i drugiej, z symetrycznymi przeszkodami bramkowymi do układu bramek części pierwszej, której nie jechano już na czas. Warunkiem bezpunktowego przejazdu było niepotrącenie, lub nie przewrócenie bramki. Przejazd przez układ pierwszy łączył się z drugim jazdą samochodu tyłem.

SKODA 706 RM

Skody 706 RM należą do pierwszej grupy konstrukcyjnej wozów raidowych — są one samochodami o oryginalnej i skonkretyzowanej konstrukcji, budowanymi seryjnie — są wozami dobrymi (charakterystykę techniczną podaliśmy w zeszycie nr 6 — czerwiec 1950 r.).

Skody biorące udział w raidzie były wywrotkami. Mechanizm podnoszenia skrzyni hydrauliczny, teleskopowy z ciekawie pomyślanymi ustaleniami z tyłu na czopach kulistych, dającymi pewność podnoszenia (uniknięcie zakleszczeń), przy odkształceniu ramy w terenie.

Instalacja wtryskowa — pięta achillesowa silników wysokoprężnych, pracuje bez zastrzeżeń, pod warunkiem stosowania b. czystego paliwa (nalewanie przez irlę). Natomiast rurki paliwowe mają końcówki ule-

gające uszkodzeniom. Przyznają się do tego sami Czesi, którzy w wozie Nr 17 wymieniali rurkę o uszkodzonym stożku końcówki. Ogólnie oceniając instalacje paliwową Skody, należy podkreślić jej czułość na zanieczyszczone paliwo.

Ciekawie przedstawia się sprawa szybkości tych wozów. Z układu regulaminu wynikało, że szybkość maksymalna nie była punktowana poza pewną graniczną wartość, dla kategorii III — w której jechały Skody — wynoszącą 37 km/godz. Jednak, już w pierwszym etapie z Warszawy do Gdyni, raid zamienił się w wyścig, dla nadrobienia czasu potrzebnego do usunięcia ewentualnych uszkodzeń. Tak więc np. Stary nadrobił do Gdyni około 3 godzin. Czesi jechali na Skodach I i II etap (do Poznania), na ogół równo, dopiero począwszy od III etapu, wozy te osiągały szybkość do 80 km/godz. bez zauważonego dymienia (trochę tylko dymił Nr 17). Ponieważ regulator ilości wtrysku w Skodzie dopuszcza regulację szybkości największej w granicach od 65 do 72 km/godz., a uzyskanie większych szybkości bez zmiany sprężyn regulatora, a więc wymontowania pompki paliwowej, jest niemożliwe, pozostaje niestety tajemnicą tych świetnych kierowców w jaki sposób do tej szybkości oni doszli.

Hamowanie na spadku odbywa się w Skodzie przez wyłączenie pompki wtryskowej i zamknięcie wydechu. Mamy więc spotęgowanie hamowania silnikiem. Przy dużych spadkach trasy III i IV etapu można było zaobserwować działanie tego sposobu hamowania jako b. skuteczne. Prawidłowemu rozwiązaniu hamowania poświęcono w tym wozie dużo uwagi. Hamulce powierzone są oryginalną konstrukcją Skody, której pierwowzorem jest Knorr wg oświadczenia inż. Meduny. W rozwiązaniu dzisiejszym widać też wyraźny wpływ konstrukcji Westnighausea (zawór rozdzielczy).

Ciekawe jest również rozwiązanie hamulca ręcznego, polegające na wielokrotnym „zaciąganiu“ go przez zapadkę (analogia do tzw. „Knary“).

Przy kontroli technicznej zaobserwowano przecieki oleju w płaszczyznach podziałowych obudowy mechanizmu różnicowego. Ponieważ obudowa ta składa się

z dwóch części, z których druga, obudowująca pierwsze przełożenie, jest dzielona w płaszczyźnie prostopadłej do pierwszej, dokładne uszczelnienie przedstawia poważne trudności. Budzi zastrzeżenia konstrukcja układu kierowniczego. Samochody ciężarowe o ładowności 7 ton budowane są obecnie z mechanizmem kierowniczym po-

mocniejszym. Praca kierowcy przy większych szybkościach nie jest uciążliwa, jednak kierowanie przy małej szybkości, co zachodzi często przy pracy wywrotki, wymaga od kierowcy nadmiernego wysiłku i wprowadzenie mechanizmu pomocniczego wydaje się tu koniecznością.

WYNIKI „SKODY“ W PRÓBACH TECHNICZNYCH

Nr s 14)	Marka	Przyspieszenie na użniesieniu	Hamowanie na poziomie	Hamowanie na spadku	Przyspieszenie na poziomie	Zwrotność
16	Skoda 706 RM	66	27,5	26	39	26,2
17	"	69	24,1	25	39	25,9
18	"	65	27,0	25	38	28,7

Czasy w sekundach

CSEPEL 350 G I 350 D

Csepel 350 D w wykonaniu z silnikiem wysokopreżnym i ten sam samochód z zabudowanym silnikiem benzynowym. Jest to samochód wojskowy, którego koncepcja konstrukcyjna zrodziła się w końcowej fazie ostatniej wojny. Charakterystycznym momentem jest zastosowanie tego samego silnika w dwóch wykonaniach: jako gaźnikowy, lub jako wysokopreżny. W wykonaniu do napędu benzyną zmieniono stopień sprężania innym zwymiarowaniem głowicy, jak również inaczej ukształtowano rurę ssącą, a zamiast wtryskiwaczy umieszczono świece (zmieniono też i tłoki). Ta ciekawa koncepcja zamienności silników napędzanych różnym paliwem nie wydaje się być jeszcze dostatecznie opracowana konstrukcyjnie.

DANE TECHNICZNE SAMOCHODU CSEPEL WYSOKOPREŻNEGO

ilość cylindrów — 4,
średnica cylindra — 110 mm,
skok — 140 mm,
pojemność — 5322 cm³,
moc przy 2200 obr./min. — 85 KM,
kolejność palenia — 1-3-4-2,
ilość oleju w obiegu — 14 l,
ciśnienie oleju — 3 kg/cm²,
pompa wtryskowa „FRIEDMANN i MAIER“, typ P14 T8-2 wzgl. Bosch PE4 B.

rodzaj wtrysku — komora wstępna,
ciśnienie wtrysku — 130 at.,
pojemność zbiornika paliwa — 80 l,
prądnicą — 300 W, 12 V,
starter — Bosch GS2 DN 30,
świece żarowe — BERU 293 G,
przełożenie stałe — 1:5,14,

" I bieg — 1:8,71,
" II bieg — 1:4,74,
" III bieg — 1:2,71,
" IV bieg — 1:1,59,
" V bieg — 1:1,
tył — 1:8,71,

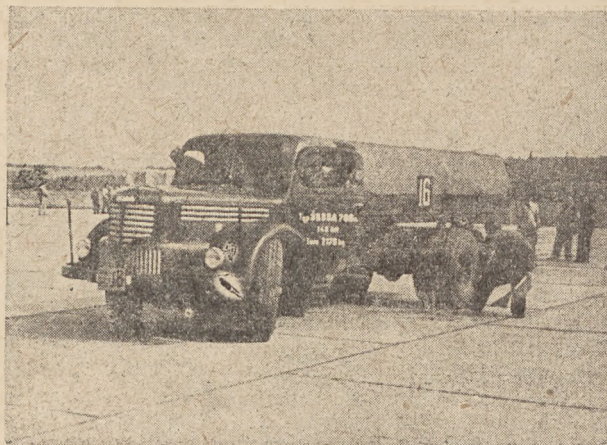
szybkość największa — 74,5 km/godz.,
ogumienie — 8,25 na 20,
długość wozu — 6735 mm,
szerokość wozu — 2260 mm,
wysokość wozu — 2740 mm,
rozstaw osi — 3710 mm,
rozstaw kół przednich — 1740 mm,
" " tylnych — 1650 mm,
prześwit wozu — 255 mm,
ładowność — 3500 mm,
waga obciąż. wozu — 7150 kg,
zużycie paliwa — 16 — 20 l/100 km,
zużycie oleju — 0,31/100 km.

UWAGA. Danych technicznych silnika gaźnikowego Csepela brak.

Staranne jest rozwiązanie zawieszenia i resorowania Csepela, który, jak to można było w czasie raidu zauważyć, posiada dobrą stateczność podłużną i poprzeczną. Po najgorszych odcinkach dróg o nawierzchniach twardych jak i w terenie, szedł wyjątkowo spokojnie na dużej stosunkowo szybkości. Wóz ten posiada jeden mocny tylny resor opierający się jednym końcem na ślizgaczu o kształcie owalnym. Resor ten pracuje w ten sposób, że główne pióro „obwijają“ się po ślizgaczu, zmieniając stale ramię resoru, a tym samym jego miękkość. Uzyskano w ten sposób zmienność miękkości resora.

Jeśli idzie o hamulce i układ kierowniczy Csepeli można mieć następujące zastrzeżenia. Samochody te mają hamulce hydrauliczne, które przy tej klasie wozu nie są wystarczające. Na stosowanie hamulcy hydraulicznych wpłynęła zamienność silników, a więc nieprzewidywalność napędu sprężarki powietrznej, a więc i niemożność stosowania hamulcy powietrznych. Jest to wada tego wozu, którą konstruktorzy węgierscy będą musieli usunąć, zwłaszcza, że wóz ten jest terenowym (skrzynka biegów 5-biegowa).

W Csepelach zaobserwowano duże przecieki oleju przez nieuszczelnienie miski karterowej, pomimo ciekawo-



Na próbie zręczności w Katowicach — Skoda nr 16 (kierowca Uridil) przewraca słupek.

go konstrukcyjnie rozwiązania — docięnięcia kołnierza miski bez wiercenia w nim otworów na wkręty, a tylko przez zamocowanie hakowymi łapkami, zawieszonymi w otworkach występu kołnierza dolnej części karteru silnika.

Kierownicę należy ocenić jako „twardą” — męczącą kierowcę.

Ogólnie charakteryzując Csepla należy go traktować jako prototyp nieopracowany ostatecznie i wymagający szeregu uzupełnień, względnie przeróbek konstrukcyjnych.

WYNIKI CSEPLI W PRÓBACH TECHNICZNYCH

Nr start.	Marka	Przyspieszenie na wzniesieniu	Hamowanie na poziomie	Hamowanie na spadku	Przyspieszenie na poziomie	Zwrotność
10	Csepel G	62	23	32	38	29,7
11	„ G	58	25,8	31	39	24,9
12	„ G	63	25	28	37	26
13	„ D	57	23	22	37	23,5
14	„ D	57	26	23	37	27,9
15	„ D	62	24,3	29	38	23,5

Czasy w sekundach.

Marka Csepel z oznaczeniem „G” dotyczy samochodów z silnikiem gaźnikowym. Marka Csepel z oznaczeniem „D” dotyczy samochodów z silnikiem wysokoprężnym.

STAR 20

Konstrukcyjnie Star 20 nie wymaga omówienia (szczegółową charakterystykę wozu drukowaliśmy dwukrotnie w czas. „Motoryzacja”). Wykazał w raidzie, że jest pełnowartościowym wozem, przygotowanym do seryjnej produkcji. Spostrzeżenia nad pracą tego wozu dadzą się streścić w następujących punktach: zawieszenie za miękkie. Ze wszystkich wozów raidowych Star najwięcej „bują” po złych drogach. Jego stateczność poprzeczna i podłużna była słaba, odbijało się to

od razu na szybkości. Tam, gdzie Pragi i Cseple przechodziły lekko kołysząc się, Star 20 „bujął” i poprzecznie i wzdłużnie. Star wymaga resorów o innej charakterystyce dla jazdy po złych drogach, albo w terenie. Następną jest sprawa przełożeń. Od dawna dyskutowana skrzynka 5-biegowa dla tych „Starów”, które mają pracować w terenie górzystym, jest na podstawie obserwacji raidowych konieczna. Można by zamiast przekonstruowywania skrzynki biegów zmienić przełożenie stałe na np. 7:46.

Star miał również przecieki oleju w silniku. Powody — brak rynienki w głowicy dla docięnięcia pokryw zaworów i gnący się płaskownik kołnierza miski olejowej, który po docięnięciu wkrętami fałdował się — co dawało w konsekwencji nieuszczelnność.

OSIĄGNIĘCIA STARÓW W PRÓBACH TECHNICZNYCH

Nr startu	Marka	Przyspieszenie na wzniesieniu	Hamowanie na poziomie	Hamowanie na spadku	Przyspieszenie na poziomie	Zwrotność
4	Star 20	59	22,8	29	37	21
5	„	63	23,1	22	36	21,1
6	„	109	35,2	26	36	21,8
7	„	58	23	25	35	19,6
8	„	71	23,9	29	37	21,5
9	„	61	23,4	37	35	21,7

Czasy w sekundach.

Analizując wyniki prób technicznych możemy na

podstawie poniżej podanych zestawień podać następujące uwagi:

ZESTAWIENIE NAJLEPSZYCH OSIĄGNIĘĆ NA PRÓBACH TECHNICZNYCH ZESTAWIONE WG MAREK STARTUJĄCYCH WOZÓW

Przyspieszenie na poziomie	Przyspieszenie na wzniesieniu	Hamowanie na poziomie	Hamowanie na spadku	Zwrotność
Praga 33 sek.	Praga 49 sek.	Praga 21,7	Star 22 sek.	Star 19,6 sek.

ZESTAWIENIE ŚREDNICH Z WYNIKÓW ZESPOŁÓW W POSZCZEGÓLNYCH PRÓBACH

Marka samoch.	Przyspieszenie na poziomie	Hamowanie na poziomie	Hamowanie na spadku	Przyspieszenie na wzniesieniu	Zwrotność
Star 20	36 sek.	25,2 sek.	28 sek.	70,1 sek.	21,1 sek.
Praga RN	34 sek.	22,8 sek.	28 sek.	52 sek.	22,2 sek.
Csepel G	38 sek.	24,6 sek.	30,3 sek.	61 sek.	26,9 sek.
Csepel D	38 sek.	24,4 sek.	24,6 sek.	58,6 sek.	24,9 sek.
Skoda 706	38,6 sek.	26,2 sek.	25,3 sek.	66,6 sek.	26,9 sek.

Przewaga Prag w próbach technicznych przyspieszeń tłumaczy się przede wszystkim lepszym współczynnikiem dynamicznym tych samochodów. Duży wpływ na wynik! Prag miał zespół doświadczonych kierowców fabrycznych o wysokich kwalifikacjach jeżdżących.

Stosunkowo słabe wyniki Stara w próbie przyspieszenia pod górę były spowodowane błędem taktycznym kierowców jadących w tej próbie (ruszanie pod górę z drugiego biegu).

Z wyniku próby hamowania widać wyraźnie niedomaganie hamulcowe Csepeli, zwłaszcza wozów z silnikiem wysokoprężnym. Zestawienie wyników średnich wysunęło w tej próbie Csepel z silnikami gaźnikowymi na czoło, nie zmienia to jednak wyników hamowania tych wozów w innych próbach i ogólnych obserwacji w czasie raidu.

Należy podkreślić ładny wynik uzyskany w próbach hamowania przez Skody, jeżeli weźmie się pod uwagę wielkość i ciężar tego wozu oraz wykluczenie możliwości blokowania kół przy tego rodzaju hamulcach.

PALIWO I OLEJ

Wszystkie samochody w myśl regulaminu używały do napędu paliwa i oleju dostarczonego przez CPN. Ponadto zużyty olej silnikowy pobierali kontrolerzy CPN-u, przy zmianach, dla swoich prób. Jakie będą ich spostrzeżenia prawdopodobnie podzielią się nimi z czytelnikami w prasie fachowej. Niestety ze strony kierowców raidowych spotykano się z zarzutem, że nie we wszystkich punktach zaopatrzenia jakość paliwa była jednakowa. Jest to sprawa dużej wagi, którą CPN musi rozwiązać prawidłowo do przyszłorocznego raidu.

Jeżeli samochody raidowe jadą na naszym paliwie i olejach, to ich jakość musi przez cały czas zaopatrzenia być niezmienną, inaczej wnioski wysuwane przez CPN będą nieuzasadnione.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA była bardzo różnorodna: Pragi miały PAL-owską, Skody — też, Csepel — prądnice Marelli a najaśnienie Bosch'a. Żadnych uszkodzeń w raidzie nie zauważono.

Ocena świateł dla Starów mających odbłaski srebrzone — dobra, natomiast jaskrawość i jasność świateł nie najlepsza. Węgrzy mieli na Csepelach wyraźnie zły rozrzut światła i niedoświetlone wiraże, co zdaje się być sprawą złego ustawienia w tych wozach najaśnic. Skody i Pragi zarówno rozrzut, oświetlenia wiraży, jak jasność i jaskrawość dobre.

OGUMIENIE. Stary jechały na czeskich oponach Batty „Barum“, na których jechały również Pragi i Skody. Opony te przeszły raid bez wyraźnych starć protektora i odparzeń płótna. Były wypadki, że kierowcy (np. na Starze) jechali do 40 km na jednej oponie nie wiedząc, że druga jest bez powietrza.

Zastanawiająca jest tylko duża ilość przebitych opon w Skodach — w jednym wozie aż 7-krotnie.

Opony węgierskie słabe. Csepel po ukończeniu raidu miały zupełnie zdarte protektory, a trudności Węgrów z oponami i poszukiwanie nowych opon w sklepach „Motozbytu“ miało kilkakrotnie miejsce w czasie raidu.

WIDOCZNOŚĆ. Do przodu w Starach najlepsza, natomiast zła w tych wozach „w prawo“, co wymaga koniecznie poprawy przez danie okienka z tyłu. Ta sama wada widoczności w Csepelach, lepsza widoczność w prawo w Pragach, a najlepsza w Skodach, ale ogólnie w żadnym z raidowych wozów widoczność nie była zadowalająca.

WYGODA PROWADZENIA. Układ kierownicy, miękkość siedzeń jak i widoczność deski instrumentowej, najlepiej rozwiązane w Skodach. Star mając silnik w kabine kierowcy, daje w niej wysoką temperaturę, wymagającą intensywnego wietrzenia. Csepel mając otwierany dach kabiny nad miejscem mechanika, co daje możliwość obserwacji drogi bez wysiadania, ani wychylania się z wozu. Stosunkowo najciańniej jest w Pradze, ale i tak dla dalszej jazdy wystarczająco.

OMÓWIENIE PRÓB, REGULAMINU I WNIOSKI OGÓLNE

Raid składał się z dwóch prób. Z jazdy okrojonej na dystansie 2042 km i szeregu prób technicznych. W jazdzie okrojoną włączony był odcinek terenu, w ostatnim etapie, na trasie Kielce — Końskie — Grójec — Piaseczno — Warszawa, o długości 197 km, z czego właściwego terenu ok. 30 km.

Poza przeglądami technicznymi, przed i po raidzie, na próby techniczne złożyły się: próba zużycia paliwa, przed i po raidzie na trasie długości 100 km, prób rozruchu silnika przed rozpoczęciem każdego z pięciu etapów, próby przyspieszenia na poziomie na odległości 500 m, próby przyspieszenia na wzniesieniu na odległości 500 m, próby zwrotności na lotnisku w Katowicach oraz próby hamowania na poziomie i wzniesieniu na rozbiegu przerywanym długości 100 m.

Samochody startujące podzielone zostały na kategorie według litrażu:

Kategoria I powyżej 2 do 3 ton włącznie z silnikami gaźnikowymi.

Kategoria II powyżej 3 do 4 ton włącznie z silnikami gaźnikowymi.

Kategoria III powyżej 4 do 7 ton włącznie z silnikami wysokoprężnymi.

Ponieważ Węgrzy zgłosili do raidu samochody Csepel w kat. II z silnikami wysokoprężnymi, utworzono dodatkowo kategorię II A.

W ostatecznym układzie w kategorii I jechały 3 Pragi, w kat. II — 6 Starów i 3 Csepel gaźnikowe, w kat. II A — 3 Csepel wysokoprężne, w kat. III — 3 Skody wywrotki. Łącznie 18 samochodów ciężarowych.

Wykonanie prób technicznych i jazda okrojona były punktowane. W ogólnej klasyfikacji decydowała najmniejsza uzyskana łączna ilość punktów,

PRZECIĘTNE SZYBKOSCI DOPUSZCZALNE PODANE SĄ W TABELI PONIŻEJ:

Teren	Drogi płaskie		Drogi góryste	
Szybkość	najniż.	najwyż.	najniż.	najwyż.
Kat. I 2 — 3 t	38	punktow. 43 dopuszcz. 45	35	punktow. 40 dopuszcz. 42
Kat. II 3 — 4 t Kat. II A	35	punktow. 40 dopuszcz. 42	39	punktow. 35 dopuszcz. 37
Kat. III 4 — 7 t	30	punktow. 35 dopuszcz. 37	25	punktow. 30 dopuszcz. 32
na etapach	I — II — IV — V		III	

UWAGA: szybkość najniższa na drogach terenowych (etap V) — 25 km/godz.

Najmniejszą ilość punktów otrzymał Star 20. — nr. startowy 5 (ob. Kwaśniewski), mając najlepsze wyniki na próbie zużycia paliwa, hamowania na spadku i innych, oraz bezbłędne przejście całej trasy.

Na podkreślenie zasługują wyniki Stara Nr 7 (inż. Rychter) osiągnięte na próbie zręczności w Katowicach, który ustalił najlepszy czas przejazdu w 19,6 sek., jak również przebycie wszystkich etapów raidowych bez punktów karnych przez sześć Starów.

* * *

W odniesieniu do sposobu przeprowadzenia prób zużycia paliwa i jazdy terenowej należałoby przy organizacji nowego raidu przedyskutować następujące spostrzeżenia:

Pomiar zużycia paliwa metodą „dopełniania zbiornika“, tzn. że samochód rusza na jazdę próbną z pełnym zbiornikiem. Po przejechaniu 100 km komisyjnie dopełnia się zużyte paliwo, mierząc objętość dolewanej do stanu pełnego zbiornika. Ilość wlanego paliwa dla dopełnienia zbiornika, jest miarą zużycia. Tego rodzaju metoda pomiaru ma jedną dużą wadę, mianowicie sprawdzenie stanu paliwa określonego w zbiorniku jako pełny, jest w dokładny sposób niemożliwe. Największa ilość paliwa, którą można wlać do zbiornika jest zależna od zbyt wielu przypadkowych wyników jak: pozycja wozu w miejscu postoju, sposób odpowietrzenia zbiornika, niemożność sprawdzenia jego działania, kształt górnego denka zbiornika itp.

Nie ulega wątpliwości, że są możliwości przeprowadzenia dokładnego pomiaru zużycia paliwa. Pierwsza — przez pomiar w naczyniu zamkniętym, po odłączeniu przewodu paliwowego od zbiornika i podłączeniu rurki doprowadzającej paliwo z odmierzonej ilości w dodatkowym zbiorniku, znajdującym się w kabynie kierowcy (zbiornik zaplombowany). Druga: przez przeprowadzenie pomiaru zużycia w czasie trwania całego raidu. Kierowca uzupełnia swój zbiornik tylko w określonych punktach zaopatrzenia CPN-u. Po napełnieniu zbiornik zostaje każdorazowo zaplombowany. Oczywiście, że w tym wypadku ilość punktów zaopatrujących w paliwo musiałaby być gęstsza, aniżeli była w roku bież. na trasie.

Niewątpliwie dane zużycia uzyskane w ten sposób dałyby wyniki znacznie bliższe rzeczywistości.

Drugi problem dotyczy próby jazdy terenowej. Ogólnie zdanie fachowców samochodowych jest takie, że jazda terenowa była za krótka i za łatwa — w sensie napotykanym przeszkód. Jest to pogląd słuszny jeżeli weźmiemy pod uwagę, że ze 197 km jazdy terenowej prawdziwego terenu miękkiego było 30 km, reszta zła, albo nawet (15 km) dobra szosa.

Próba terenowa tzn. jazda po nawierzchni nieutwardzonej powinna mieć długość nie mniejszą, jak 200 km. Na tę trasę powinny składać się odcinki podmokłe, leśne, mniej lub więcej pofałdowane. Ponadto samochody w pewnym miejscu piaszczystej, lub podmokłej drogi, powinny zatrzymać się i ponownie ruszyć.

Oczywiście, że trasa powinna być tak dobrana, żeby samochody ciężarowe normalnego transportu były w stanie przy wydobyciu maksimum wysiłku maszynowego i ludzkiego ją przebyć. Nie należy oczywiście zapominać, że zwykły samochód przeniesiony do transportu drogowego nie jest samochodem terenowym.

W każdym razie tegoroczna trasa terenowa poza obserwacjami na temat stateczności wozów na nierównościach polnej drogi, żadnych innych wniosków co do przydatności ich nawet w lekkiej pracy w terenie — nie dała, a przecież uaktywnia się ostatnio b. silnie transport na wsi, którą będą obsługiwały właśnie wozy typów biorących udział w raidzie.

OGÓLNE UWAGI O RAIDZIE

Rozpoczynam od omówienia gorąco dyskutowanej sprawy szybkości na etapach i związanej z nią możliwości dokonywania napraw w drodze.

Uważam, że takiemu układowi szybkości przelotowych, które zmuszałyby zawodników do utrzymania regularności przebiegu, poświęca się u nas, tradycyjnie przy układaniu regulaminu, zbyt mało uwagi. W ogóle jazda na regularność nie opłaca się na tle naszych regulaminów raidowych.

Zawodnicy zagraniczni po pierwszym etapie zwykle dołączają się do ogólnego „wyścigu gospodarzy“. Tak było i w tym roku. Pozostawienie pewnej marży czasu na całym etapie jest konieczne ze zrozumiałych względów, również należy pozostawić obliczenie czasu min. i max. w stosunku do przebiegu całego etapu, natomiast zawodników, którzy będą jechali „na regularność“ należy uprzywilejować punktowo, względnie wprowadzić ograniczenie szybkości również i w punktach kontrolnych i międzyetapowych.

W tym proponowanym układzie umożliwilibyśmy zawodnikowi, który będzie miał pechowo dużą ilość defektów na trasie, na zmniejszenie się w najdłuższym czasie dozwolonym dla całego etapu i nie odpadnięcie z raidu. Z drugiej strony zawodnik, który będzie miał wóz dobrze przygotowany i nie będzie miał specjalnego pecha w „łapaniu“ gwoździ — jadąc na regularność, otrzymałby za to korzyści punktowe.

Muszą być jeszcze poza tym spełnione w tym układzie dwa warunki: po pierwsze — szybkość etapowa punktowana na tzw. „regularność“, powinna być obrana mniej więcej jako średnia z szybkości największej i najmniejszej etapowej, po drugie musi być zorganizowana większa ilość punktów kontrolnych notujących czas przejazdu w karcie drogowej zawodnika (z ograniczeniem szybkości największej).

Uprzywilejowanie punktowe jazdy „na regularność“ rozwiąże do pewnego stopnia drugą bolączkę raidów: nieuchwytność różnych napraw w drodze. Najdoskonalszym lekarstwem jest tu kontroler jadący z ramienia kierownictwa raidu w każdym samochodzie. W samochodach ciężarowych jest to jednak problem trudny do zrealizowania, bo gdzie tego trzeciego człowieka umieścić? Pozostaje więc droga pośrednia — główne zespoły plombować, ułożyć regulamin tak, żeby dozwalał na remonty w parku etapowym pod kontrolą, a ostro karał punktowo jakiekolwiek naprawy w czasie jazdy etapowej.

Istnieje jeszcze jeden ciekawy projekt rozwiązania tego trudnego problemu. Zespoły fabryczne, czy klubowe zgłaszając swój udział w raidzie podają wykaz czynności obsługowych, jakie w ich wozach po odpowiednim przebiegu mają być dokonane, załączając wykaz narzędzi i aparatów, jakie do wykonania określonych czynności obsługowych są niezbędne. W czasie trwania raidu kierowcy będą mieli prawo w punktach etapowych na wykonanie zgłoszonych czynności w swojej stacji obsługowej pod kontrolą władz raidu. Jak koncepcja ta będzie zrealizowana w przyszłorocznym raidzie jest to jeszcze kwestią do dyskusji, ale należy z całym naciskiem podkreślić że rozwiązanie sprawy „wymykania” się spod kontroli napraw samochodów raidowych musi bezwzględnie nastąpić.

ZAŁOŻENIA RAIDU SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Temat ten w chwili obecnej jest ciągle dyskutowany. Zarysowują się w tej sprawie trzy poglądy, które dla ułatwienia wyrobienia zdrowego poglądu u Czytelnika przytoczę:

1. Konstruktorzy: uważają, że tego rodzaju raid powinien mieć taki regulamin, żeby na podstawie jego jadące samochody, w czasie raidu wykonały takie próby, które by pozwoliły na kwalifikacje tych konstrukcji nie tylko pod względem ich doskonałości, ale również pod względem opracowania materiałowego.

Jednym słowem ich zdaniem raid i jego regulamin wytycza postęp techniczny w budowie samochodów i daje wskazówki w jakim kierunku mają pójść nowe konstrukcje.



Na drogach gruntowych (V etap). Jeden ze Starów w czasie przejazdu.



Na próbie zręczności w Katowicach — Csepel w czasie gwałtownego skrętu.

W ich pojęciu raid powinien być b. trudny, o długiej trasie kilku tysięcy km, a przy tym nie mniej niż 50 procent terenu. Możliwe są w tej koncepcji nawet obserwacje zmęczenia.

2. Eksploatatorzy z kolei chcą, żeby raid odpowiadał średnim warunkom eksploatacji w kraju, tzn., że samochód ma prawo w czasie raidu do obsługi zadeklarowanych czynności, zadeklarowanym sprzętem. Inne prace naprawcze powinny być mocno punktowane ujemnie. Celem raidu jest wyciągnięcie wniosków co do zachowania się pojazdów w naszych warunkach drogowych.

3. Sportowcy twierdzą, że czynnik ludzki gra decydującą rolę w raidzie. Wychodzą z założenia, że dobry kierowca dobrze pojeździe i na złym wozie, a odwrotnie, zły kierowca zepsuje wyniki jakie mógłby ewentualnie osiągnąć jego dobry wóz. Chcieliby oni widzieć regulamin, któryby punktował mocniej te próby, na które kierowca ma większy wpływ, a słabiej te, które są w większej mierze zależne od własności konstrukcyjnych pojazdu. Np. uważają, że w tegorocznym raidzie niesłusznie punktowano 2 punkty za sekundę w próbach hamowania po pochyłości i na płaszczyźnie, natomiast sekunda zarobiona na próbie zręczności dawała tylko 0,5 punkta.

Zachodzi pytanie czy możliwy jest do uzyskania przy tych rozstrzelonych żądaniach kompromis? Tzn. czy możliwe jest skonkretyzowanie takiego regulaminu, który by był logicznym wypośrodkowaniem tych trzech poglądów.

Moim zdaniem jest to możliwe, jeżeli przyjmijemy dwa zasadnicze stwierdzenia jako założenia regulaminowe.

I. Samochód może wykonać tylko te próby i uzyskać tylko te osiągi dla jakich został konstruowany.

II. Tam gdzie istnieje ambicja osiągnięcia indywidualnie lepszych wyników, gdzie istnieje współzawodnictwo, a więc konkurencja sportowa, czynnik ludzki będzie odgrywał zawsze dominującą rolę.

Stąd płyną wnioski:

Trzeba z góry odrzucić tezę, że raid tego typu może być raidem czysto technicznym — doświadczalnym. O uzyskaniu prób zmęczeniowych, nie może być mowy. Przy układaniu nowego regulaminu powinny być uwzględnione wnioski z tegorocznego raidu, streszczające się w punktach:

- 1) Trasę raidu należy przedłużyć do ok. 3.500 km.
- 2) Dobór nawierzchni musi uwzględniać w większym stopniu drogi zle.
- 3) Trasa przebiegu terenowego musi być powiększona do ok. 200 km.
- 4) Należy wprowadzić w terenie nowe próby.
- 5) Trasa terenu musi zawierać przejazdy piaszczyste, podmokłe i leśne.
- 6) Próba zużycia paliwa powinna być rozciągnięta na cały czas trwania przebiegu raidowego, względnie odbywać się na trasie 100 km, przy zamkniętych naczyniach dodatkowych.
- 7) Należy wprowadzić punktację za regularność jazdy.
- 8) W punktach kontrolnych powinna być przestrzegana szybkość największa.
- 9) Regulamin powinien zezwalać na remonty w parkach etapowych, ostro punktując naprawy na drodze.
- 10) Poszczególne zespoły pojazdu powinny być płombowane po odbiorze technicznym.
- 11) Pożądane byłoby dodatkowe miejsce dla kontrolera (do dyskusji).

Ogólnie można ocenić raid tegoroczny jako dający zasadnicze podstawy do układu prawidłowego regulaminu tego rodzaju zawodów samochodów ciężarowych. Ponieważ w kierunku uzyskania coraz to nowych doświadczeń i wniosków dla produkcji krajowych samochodów idzie wytyczna naszej polityki motoryzacji, raid tegoroczny dając te wnioski, spełnił swoje zadanie.

Raid zakończył ponadto okres początkowy „Stara“, stworzył mu ramy, w których wóz ten zabłysnął jako pełnowartościowy, zdolny skutecznie konkurować z wo-

zami zagranicznymi, a nawet wynikami osiągnąć je przewyższając.

Inż. Z. Andrzejewski

PUNKTACJA OGÓLNA RAIDU — KLASYFIKACJA

Nr start.	Kategoria	Marka samochodu	Kierowca pomocnik	Zużycie paliwa I	P r ó b y					Zużycie paliwa II	Badania techniczne		T e r e n	Punktacja ogólna	Klasyfikacja indywidualna
					Przesp. poziom	Przesp. wzniesienie	Hamowanie		Zwrótności		Stan zewnętrzny	Stan techn. zespół.			
							poziom	spadek							
1	I	PRAGA RN	Rubes Fr Ulman Fr	36,3	33	55	46	60	11,5	34,13	0	10	0	315,93	III
2	I	" "	Tuma Al. Nejedli Vac.	36,5	34	49	42	48	16,5	37,2	0	10	0	303,20	I
3	I	" "	Dosly Jan. Ulman Vac.	40,2	35	52	46	48	11	35,8	0	10,2	0	308,20	II
4	II	STAR 20	Socha T Jędraszko Z.	30,16	37	59	44	58	10,5	21 27	0	10	0	301,13	III
5	II	"	Kwaśniewski J Ripper M.	22,17	36	60	46	44	13,5	22,72	0	10	0	284,39	I
6	II	"	Pionnier K. Piotrowski Cz.	32,13	36	60	60	52	10,5	25,52	0	10,1	0	316,25	VI
7	II	"	Rychter W. Repeta M.	25,35	35	58	46	50	9,5	24,06	0	10	0	287,91	II
8	II	"	Jabłoński J. Sobiński J.	28,13	37	60	46	58	10,5	23,4	0	10	0	303,03	IV
9	II	"	Bąkowski P. Piątkowski B.	29,5	35	60	46	60	10,5	23,3	0	10,1	0	304,40	V
10	II	CSEPEL 350 G	Geszli J Borzej J.	36,55	38	60	46	60	14,5	33,22	0	10	0	328,27	IX
13	II	"	Nagy L. Veglaz B.	39,13	37	57	46	44	14,5	39,72	0	10	0	317,35	VII
14	II	"	Baranyi K. Kocsis L.	37,9	37	57	52	46	13,5	34,74	0	10	0	318,14	VIII
11	IIa	CSEPEL 350 D	Sarwari I. Gölöncser	19,87	39	58	50	60	12	20,9	0	10	0	301,47	II
12	IIa	"	Felvinci L. Szereny F.	21,8	37	60	50	56	13	23,25	0	10	0	301,05	I
15	IIa	"	Bodogh M. Visnyei I.	26,17	38	60	48	58	11,5	27,9	0	10	0	309,57	III
16	IIIa	SKODA 706 RM	Uršidil Z. Vagner V.	17,06	39	60	54	52	16	12,74	0	10	0	290,80	II
17	III	"	Rambousek V. Petrasek Fr.	17,13	39	60	48	50	24,5	17,06	0	10	0	295,69	III
18	III	"	Barcal V. Ruzicka O	17,8	38	60	54	50	14	13,6	0	10	0	287,40	I

UWAGA: 1. Punktacja w obu próbach zużycia materiałów pędnych oparta była na wzorze
$$\frac{P \cdot 1000}{K \cdot W} = X$$

gdzie P — zużycie paliwa w litrach, K — ilość przebytych km w próbie, W — całkowity ciężar pojazdu w tonach.

2. W peździe okrężnej wszyscy zawodnicy otrzymali po 6 punktów za każdy z pięciu etapów, czyli łącznie po 30 punktów za całą jazdę okrężną w pięciu etapach; wyjątki: Star nr 4 (T. Socha), który otrzymał w II etapie 7,2 pkt oraz Csepel nr 11 (Sarwari), który otrzymał na II etapie 6,9 pkt i na V etapie 6,8 pkt.

3. Kategorie: I — powyżej 2 do 3 ton włącznie (silniki gaźnikowe); II — powyżej 3 do 4 ton włącznie (silniki gaźnikowe); IIa — powyżej 3 do 4 ton włącznie (silniki wysokoprężne); III — powyżej 4 do 7 ton włącznie (silniki wysokoprężne).

4. Zespoły osiągnęły następujące wyniki łącznie: Skoda 706 RM — 873,89 punkta, Star zespół A (Rychter, Jabłoński, Bąkowski) — 895,34 pkt, Star zespół B (Socha, Kwaśniewski, Pionnier) — 901,77 pkt, Csepel 350 D — 912,09 pkt, Praga RN — 927,33 pkt, Csepel G — 963,76 pkt.

WITOLD RYCHTER

ZA KIEROWNICĄ „STARA“

Zdarzyło się w roku ubiegłym, że prezes A. w przystępie dobrego humoru zapytał:

— A poprowadziłby pan Stara na raidzie?

Ponieważ „żadna praca nie hańbi“, przeto korzystając, że byłem akurat w złym humorze, odrzekłem:

— Uhum!

I tak właśnie zostałem „za furmana“ na Starze 20, numer raidowy 7. Udałem się do garażu, odebrałem i pokwitowałem wóz, nalałem „sosu“ i spróbowałem pofurmanić.

Niestety! Nigdy nie miałem jeszcze do czynienia z tak krnąbrnym instrumentem przewozowym. Co się z nim działo! Jakie wyprowadzał sztuki!

Zatrzymywał się w najciemniejszym miejscu, na przystanku tramwajowym, na skrzyżowaniu, pod znakiem zakazu... Raz zablokował hamulce na amen. a za chwilę nie można go było wogóle zahamować. Raz skręcał bez pozwolenia, a gdy chciałem wziąć ładnie zakręt — kierownicy nie można było wogóle poruszyć...

„On, albo ja“ — zdecydowałem i zaprowadziłem krnąbrną skrzynię do magistra — inżyniera — dyrektora R. Ów laureat nagrody państwowej wstał copędzej z dyrektorskiego fotela i przygryzając chusteczkę (jak to ma w zwyczaju, gdy jest zadowolony) gromkim głosem przyzwał inżyniera Książkiewicza.

Od tej chwili poczęliśmy we trójkę poskramiać Starę. Rezultaty były tak dobre, że poskromiliśmy również pięć innych, tworząc polską reprezentację na Międzynarodowym Raidzie Techniczno — Doświadczalnym Samochodów Ciężarowych.

* * *

Na przodzie jechał numer czwarty: kierowca Socha, który przysięgł, że bez pierwszej nagrody nie wraca do domu oraz jego pilot kol. Jędraszko, stary zawodnik i właściciel aparatu fotograficznego. Numer piąty miał obsadę indywidualistów: żuźlowiec Kwaśniewski, noszący poważny pseudonim „Osesek“, poskramiany przez swego pilota — Mariana Rippera, zawołanego Pekaśowca i brata rodzonego mistrza Jasia. Dla równowagi moralnej szóstka prowadzona była wielce statecznie przez kol. Pioniera, jadącego, jak zegarek i nigdy nie ryzykującego, nawet w szybkości... ponad sto na godzinę.

Obok Pioniera — Piotrowski. Starszy, spokojny, zawsze opanowany i uśmiechnięty. Idealna para zawodników.

O siódemce szkoda mówić. Dwaj panowie R; bowiem drugi nazywał się Repeta, był młody, zawsze w porę podawał papierosa czy kawę, zawsze wiedział, jaki czas, zawsze wykonał wszystko, co do niego należało i nigdy nie był zmęczony lub w złym humorze.

Osemka stanowiła istne cudo, jako załoga. Młodziutki Jabłoński, mistrz w kierowaniu, zgolił bródkę, by stawiać mniejszy opór czołowy, a nawet przystrzygł czarowne wąsy. Obok — równie młody kol. Sobiński z FSO, zawzięty na wygraną, jak nikt, obkuty w sprawach raidowych na wszystkie boki.

Wreszcie clou sezonu: szef całego „interesu“ z ramienia fabryki — Bąkowski, zwany „Długim“, bowiem z nogawek ufundowanego przez fabrykę kombinezonu wystawały mu jakieś części garderoby, mówiono — kożuska. Nie można było stwierdzić, czy to kombinezon był kusi, czy też nogi za długie. Razem ze swym pilotem, równie długim Piątkowskim, prowadzili Starę bez błędów, rozważając co zrobić z niewątpliwie zdobytą pierwszą nagrodą...

* * *

Socha startuje! Zaciśnięte szczęki. Zmarszczone czoło. Ruszy od razu, czy też nie? Palec na przycisku rozrusznika lekko drży. Jędraszko uśmiecha się pobłaźliwie. On wie, że Star musi ruszyć. M u s i !



Ruszył w ułamku sekundy. Głęboki oddech, nieco gazu... Rzut oka na zegarek. Pierwszy przystanek — Białystok!

Jeden po drugim, jak na defiladzie, wyjeżdżają Stary z parku. Jeden po drugim — doganiają się na szosie. Jeden po drugim — wszystkie sześć — zwiększają tempo...

Widzę stale trzy sztuki przed sobą, a dwie — za mną. Zmierzch przechodzi szybko w noc. Tempo jeszcze wzrasta. Jak pulmany pośpiesznego pociągu, nierozdzielnie związane z sobą, gną dwa zespoły Starów z mocnym postanowieniem wygrania. Jeden po drugim kładą się posłusznie w wirachach, jeden po drugim zarzucają zlekka na gwałtownych zakrętach, jeden po drugim meldują się na punktach kontrolnych. Zanurzają się śmiało w pasma nocnej mgły, brną w tumanach kurzu, tańczą nieco na śliskich jezdniach pod Malborkiem. Godziny płyną...

Co? Już Gdynia? Piętnaście godzin za kierownicą? Kiedy to minęło?

Porządek, jak złoto. Megafony zapowiadają wjazd każdego wozu. Transparenty: „Pokój... „Motoryzacja... „Ręce precz...“ Troskliwa opieka gospodarzy...

Prawdę powiedziawszy, trochę spać się chce. Choćby nawet na tym polowym łóżku, które „Orbis“ zarezerwował zawodnikowi za drogie pieniądze. Cóż, kiedy trzeba pilnować, by Komisja nie popełniła błędów w obliczeniu punktów. Zawsze, co szóstka Starów, to nie jeden...

* * *

Rankiem „skoro świt“ — o ósmej — w drogę! Wprawdzie śniadanie nieco pokrzepiło zawodników, lecz suchy prowiant w drogę za 248 złotych netto wybitnie psuje humory swą mikroskopijnością.

Start!

Socha łapie jedyne ułamki punkta: dźwigenka zasysa nie domknęła się. Jędraszko przysięga wieczystą zemstę fabryce. Wyjeżdżamy w ostrym tempie. Pierwszy zespół już poszedł i ślad po nim zaginął. W Gdańsku melduje się z tyłu Jabłoński. Już doszedł nas. Bąkowski melduje się po kilkudziesięciu kilometrach. Zespół w komplecie. Kilometry pozostają za nami. Kościerzyna, Chojnice, punkt kontrolny. Piła — drugi punkt kontrolny. Teraz wyglądamy już Poznania. Jak ten dzień szybko przechodzi...

Od Pniew wpadamy na doskonałą szosę. Deszcz towarzyszy nam niezmordowanie i zlekka pływamy w kabinach.

Już! Zapada zmierzch, gdy wjeżdżamy na teren Targów. Jeszcze „tylko“ małą godzinkę poczekamy na zaopatrzenie w paliwo i wreszcie ustawiamy wozy w hali targowej.

Co? Masz zawodniku nieodparte życzenie zjeść szybko kolację i wyciągnąć się na wygodnym łóżku po zażyciu rozkoszy ciepłej kąpieli? A już! Może byłoby to możliwe, gdyby nie nasz przyjaciel „Orbis“. Dla czego? Zapytajcie zawodników.

Noc mimo wszystko jakoś przeszła. Zapomniało się też o niesamowitych wędrówkach wśród deszczu do ho-

telu na kolację, z kolacji do hotelu. Za mało było snu i dla tego umysły działają w zwolnionym tempie...

Startujemy! Silniki westchnąwszy ciężko spełniają swe zadanie. Ruszają bez zarzutu. Czekają je ciężka praca. Prawie pięćset kilometrów, w tym ponad sto kilometrów gór.

Wszystkie załogi starowskie dręczą jedna myśl: jak tam konkurencja? Jak idą węgierskie Cseple?

* * *

Województwo Poznańskie przeprowadza nas wspólnie. Miasta i miasteczka obstawione przez Milicję, ZMP, ORMO. Zabłądzić niepodobna. W Gostyniu oczekują nas milicyjni piloci na motocyklach. Prowadzą przez miasto w zawrotnym tempie. Jesteśmy im serdecznie wdzięczni i z żalem żegnamy podniesieniem ręki.

Na granicy województwa wielki transparent nad szosą z serdecznym pożegnaniem. Poznańskie, jak zawsze, pierwsza klasa! Gdyby tylko „śniadanie w drogę” nie składało się z dwóch bułeczek, kawałka sera i trzech malusieńkich „kaprawych” jabłuszek — wszystko za 248 złotych (wartości naprawdę chyba 70 złotych), to możnaby czuć się naprawdę zawodnikiem międzynarodowego raidu.

Od punktu kontrolnego w Rawiczu wzmagamy tempo. Trzeba za wszelką cenę nadrobić czas, by mieć co tracić w górach. Nagle niespodzianka! Pomiedzy nasz zespół wkradła się brutalnie Cseple. Jeden przebiega się na przód, a drugi pozostaje z tyłu. Pilnują nas!

Ha! Zagrała krew w starowskich załogach. Repeta zapalił papierosa, Jabłoński z Sobińskim dał mały znak Bąkowskiemu. Trzy Stary drugiego zespołu przyczaiły się na chwilę, dociągnęły bliźniutko jeden do drugiego, ukryły się skwapliwie za prowadzącym Cseplem i nagle...

Zwarta trójka szybkim manewrem ukazuje się z lewej strony Csepla. Krótka chwila zdumienia węgierskiego kierowcy, który nie spodziewał się, że mu ktoś przy tym tempie „siedzi na ognie” i... droga wolna! Cseple powoli zostają. Nie chcemy, by wiedzieli, jaką mamy metodę jazdy w górach.

A oto już Złotorja. Teraz zaczynają się góry. Samochody zwiększają odstęp między sobą.

Świeżawa! Piłujemy trzecim, a nawet drugim biegiem. Z niepokojem słucham pracy silnika. Czy panewki wytrzymają takie obroty? Czy tłoki nie pozacierają się? Ciśnienie oleju spada, a temperatura wody rośnie. Silnik gra niezmordowanie wysokim tonem. Jeszcze jedna góra, jeszcze jedna długa prosta o znacznym wzniesieniu...

Wytrzymały! Teraz Stary wałęsa się w dół długimi zakosami, ślizgając się na ostrych wirażach. Nawet Bąkowski z Piątkowskim rozruszał się i grzeje po zakrętach szybciej od niejednej osobówki. Jabłoński trzyma się tuż za mną, jak przyklejony i co chwila podkręca z zadowoleniem wałki. Repeta ucina sobie krótką drzemkę, nie zważając na b. ostre tempo jazdy.

Jelenia Góra! Punkt kontrolny.

Sześć Starów tankuje paliwo. Pojawiają się zadyszane Cseple. Czechów oczywiście jeszcze nie ma, bowiem wystartowali o dwie godziny później. Tłumy gapiów. Organizacja — żadna.

Gotowe! Stempel na karcie drogowej jest, paliwo też. Ruszamy kolejno w stronę Szklarskiej Poręby i Świeradowa. Teraz czeka nas maszyną ciężką dwugodzinna praca, a kierowców — dobre nadwyreżenie mięśni ramion.

* * *

Piękna to była jazda. Cudowne widoki przesuwają się przed oknami Stara, jak w kinematografie. Opony piszczały na zakrętach, a silnik aż trząsał się z wysiłku, gdy musiał drugim biegiem na pełnym gazie ciągnąć skrzynię kwadrans za kwadrans.

Repeta z zachwytem rozglądał się dokoła. Wykrywa każdą zasadzkę drogi, każdy wybój, każdy nieoczekiwany zakręt. Zajada „wspañiale” poznańskie „śniadanie w drogę”, żując dokładnie czerstwe bułeczki. Zapala papierosa. Nagle oświadcza kręcąc nosem:

— Czuję w powietrzu Czechów...

Nic nie rozumiem. Właśnie zaczęliśmy jakiś wariacki zjazd za Gryfowem i kalkuluję, czy hamulce dobrze chwycą tuż przed zakrętem w szybkości ponad setkę, a tu Repeta powtarza:

— Czuję w powietrzu Czechów...

Jak to? Czyżbyśmy dogonili Skody, startujące o dwie godziny przed nami?

Zakręć! Hamulce na szczęście chwyciły. Inaczej — nie mógłbym napisać tego felietonu. Jakiś ostry wiraż, drugi, trzeci. Tuż przed nami wyrastają... trzy olbrzymie, zielone „bajadery”.

Cześć!

Kryję się za nimi i podciągamy bliżej nasz zespół. Czaimy się do decydującego skoku. Już! Gaz do deski, sygnał... Trzy Stary śmiałym manewrem przesuwają się o kilka centymetrów obok czeskich olbrzymów. Po drodze pozdrawiamy kolegów. Ich uśmiechnięte twarze wskazują, że wszystko w porządku. Repeta flegmatycznie odwija z papierka wedłowski iryska i zatyka mi nim twarz.

* * *

Znów Jelenia Góra. Nikt nas tu już nie oczekuje, nikt nie wskazuje drogi. Przebijamy się z trudem przez wąskie uliczki, nie wzbudzając najmniejszego zainteresowania. Wydostajemy się na drogę do Bolkowa. Tempo spada. Należy się wszystkim odpoczynek po ostrej jeździe w górach.

Nagle... stop! Zatrzymują nas do próby przyspieszenia na wzniesieniu. Kilka minut oczekiwania i podjeżdżamy na start.

Pięćdziesiąt osiem sekund walki o czas! Pięćdziesiąt osiem sekund szybkiego bicia serca! Wreszcie linia mety i odprężenie.

Wiadomości o naszym zespole nie są niestety najlepsze. Pięciobiegowe Cseple mają czas o jedną sekundę krótszy. Stary naogół przewalił próbę. A więc — trzeba zacisnąć zęby i postarać się o wyrównanie punktów w następnych próbach. Przecież to jeszcze nie koniec zawodów!

* * *

Wrocław przyjął nas mizernie. Kupy gapiów utrudniały tankowanie z jednej jedynej pompy. Udręka oczekiwania na hotel była po poważnym wysiłku tego dnia wybitnie przykra. Czuliśmy się, jak stonka ziemniaczana, która przyjechała, by wyjeść wszystko, co Wrocław posiada. Patrzone na nas z wyraźną wrogością.

To też z westchnieniem ulgi startowaliśmy ranka następnego do Katowic, gdzie czekała nas najpoważniejsza próba zwrotności oraz zrywu i hamowania na poziomie. Od wyniku tych prób zależała rehabilitacja po próbie jeleniogórskiej.

* * *

Lotnisko w Katowicach. Miejscowi kręcą się, jak w ukropie, popędzają nas, przynaglają. Organizacja dobra i życzliwa. Jest nawet co zjeść w międzyczasie. Bardzo dobrze, bowiem Wrocław postawił był rekord w nędznym „śniadaniu w drogę” (za 248 złotych netto!) i brzuchy grały wszystkim smutnego marsza.

Z niepokojem obserwowałem nasze Stary, przewijające się wśród labiryntu bramek, słupków, linii. Popędzałem je w myślach, ostrzegałem przed zasadzkami, denerwowałem się co niemiara.

Masz ci los! Kwaśniewski, na którego tak liczyłem, wali na ziemię słupki i to zupełnie niepotrzebnie. Trzy punkty... Natomiast inni jeżdżą, jak w cyrku. Wszystko wychodzi, wszystko udaje się wspaniale.

Już stoimy w szeregu i z pewnego rodzaju zadowoleniem stwierdzamy, że Cseple jadą na próbie, jak czołgi — powoli, statecznie; inkasują punkty i punkty. Wyganiają nas z lotniska w drogę. A więc — jazda! Jeden skok i po godzinie dwadzieścia lądujemy w Krakowie, owacyjnie witani przez ludność.

Małe dwie godzinki na tankowanie (znów z jednej pompy) i na sprawy związane z zakwaterowaniem w hotelach — i możemy udać się na późny obiad, podawany w myśl zasady: „na kartki? — to w tej gor-



Na III etapie, w terenie górzystym. Na pierwszym planie Skoda nr 18 (kierowca V. Barcal)

szej sali i z lekceważącą nas obsługą. Brawo „Orbis“, postokroć brawo! Nie każdy pozwoliłby sobie tak drogo brać od nas i tak podle nas traktować!

* * *

Niedziela — dzień odpoczynku. Zbratanie zawodników. Wycieczka do Wieliczki. Węgrzy są zachwyceni, a Czesi przemili. Nawet Węgier z „dziesiątki“, który stałe nosem kręci i podejrzewa nas o jakieś potworne kombinacje — dziś jest zupełnie do rzeczy. Jesteśmy serdecznie wdzięczni Krakowianom, że się nami tak miło zajęli.

* * *

Wreszcie dzień ostatni. Jednym zamachem osiągamy Kielce i paskudnie kompromitujemy się na próbie hamowania na spadku. Natomiast odbijamy punkty na próbie szybkości płaskiej.

Kielce otworzyły dla nas samochodowe serca. Dwie piękności poją nas i karmią z samochodowej kantyny. Inni oglądają nas od stóp do głów, jak jakie dziwa. Każdy ma nie tylko uśmiech dla nas, ale i życzliwe słowo, poradę, przestrozę.

W tych warunkach szybko mija złość, że warsztatowe Csepłe pętają się wciąż między Starami i pomagają Węgrom.

I oto odcinek ostatni. Odcinek trudny i niebezpieczny dla nas. Odcinek złych dróg i terenu. Tłuczemy się po dziurach, z niepokojem wsłuchujemy się w szcęk resorów, wykorzystujemy każdy lepszy kawałek na nadrobienie czasu...

Ręce nieco mdleją przy kierownicy, która rzuca się, jak wściekła. Siedzenie poczyna protestować przeciwko maltretowaniu. I właśnie w chwili, gdy zaczynamy mieć już dość — pojawia się Grójec, w nim — przemity punkt kontrolny.

Zbieramy się szybko. Już wszyscy stoją w szeregu. Stary trzymają zwykły fason.

No, to jazda! Nie dajmy się!

Teren, jak teren. Ani zły, ani dobry. Wertepy, wadoły, trochę bajor, trochę piasku. Wozy kolebią się jak kaczki. Podskakują, zapadają się, kiwają się pociesznie.

Co? Już? Tak prędko? Przecież to Piaseczno, a z niego tylko mały skok do Warszawy. Będzie się można wyspać na porządnym łóżku i zjeść coś uczciwego za godziwą cenę.

* * *

Zmierzcha się. Plac Zwycięstwa ospale przyjmuje zawodników. Ani orkiestry, ani powitania po tygodniu jazdy. Jedyne pani Sobińska wręcza nam pęk kwiatów, które niezwłocznie kwitną na Starach, a Zmoto-

ryzowany Redaktor Miś — delegat „Horyzontów Techniki“, który brał udział w raidzie na Starze Nr 7, wyprowadza z uciechy figle i fika całe serie koziołków przed polskim zespołem. Jazda Okrężna skończona! Szkoda. Wielka szkoda, że to już...

Następnego dnia rano ostatnia próba. Konkurs zużycia paliwa. Każdy kombinuje, jak może i jak umie. Walka o każdą kroplę benzyny. Walka z kontrolerami, dopychającymi zbiorniki „do wypeku“. Kwaśniewski i Ripper celują w walce. Uda im się, jak nikomu innemu. A Jędraszko miłczkiem wyrabia niecałe piętnaście litrów na sto kilometrów. Hurra! Niech żyją Stary!

Myślicie, że już można odpocząć? Nic podobnego. Trzeba teraz przejść przez badanie techniczne, a następnie odstawić wozy do garażu. A do wieczora trzeba siedzieć w Związku i łowić uchem odgłosy z pokoju Komisji, która „przydziela“ punkty.

* * *

Po raz ostatni zebraliśmy się razem w pięknej sali Gospody Ludowej. Gorąco oklaskiwaliśmy przemówienie Prezesa Związku, z powagą przyjęliśmy mowę Ambasadora Czechosłowacji, daliśmy wielkie brawo dłuższemu przemówieniu dyplomaty węgierskiego (prawdopodobnie dla tego, żeśmy nic a nic nie zrozumieli) i pałaszując słone sznycle, inkasowaliśmy sterty nagród.

* * *

Po raz ostatni spojrzałem na zebraną w komplecie załogę Starów. Oto mały Socha i duży Jędraszko z uwagą słuchają przemówienia Czecha. Oto Pionnier i milczący Piotrowski z powagą wcinają sałatkę (bez kartek „Orbisu“). Tam znów Sobiński u boku pięknej małżonki z powagą oblicza, co wygra w roku przyszłym. Repeta zlekka posypia piastując nagrody. Na końcu stołu trójka „starachowiczian“: Bąkowski, Jabłoński i Piątkowski — wspaniali zawodnicy — zdobywcy pierwszej nagrody zespołowej, myślami są już w fabryce, opracowując sposób jazdy na następnych zawodach.

A niżej podpisany z dumą przeżywa wyniki wspólnej dwumiesięcznej pracy przygotowawczej i obiektywnie stwierdza, że wygraną Polaków zawdzięcza przede wszystkim nadzwyczajnej uprzejmości konkurentów, którzy pozwolili sobie odebrać sześć pierwszych miejsc.

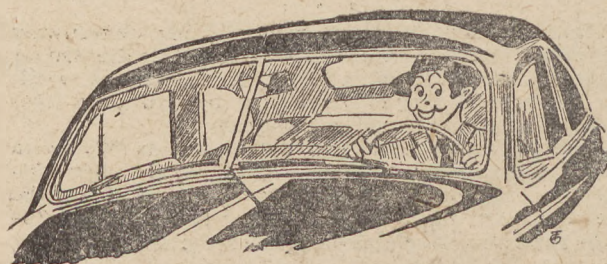
* * *

Czyżby już koniec? Nie, gdyż oto szefowie załóg czeskich i węgierskich deklarują na dzień następny osiem godzin pracy wozami raidowymi przy odbudowie Warszawy. Polskie Stary dołączają się do wspólnej pracy. Idziemy więc do domów, by przespać się przed robotą. A w uszach mamy jeszcze miły czeski akcent, z jakim jeden z Czechów prosił mnie w parku w Warszawie:

— Prosim was, pane! Mate u wozu bombiczku z tlaczonym wzduchem? Tak prosim was nafukat wzduchu do trubki, ktera nam prasknula...

Było dobrze, tylko mało! A to Wam mówię —

Witold Rychter



KRZYSZTOF ROŚCISZEWSKI

RESOROWANIE TYLNEGO KOŁA

Artykuł dyskusyjny

Często słyszę, jak motocykliści w rozmowach między sobą mówią: „Kupię sobie Jawę 250 albo 350, bo ma z tyłu teleskopy“. Czasami replika jest taka: „Ja tam wolę BMW R51. Ma też teleskopy z tyłu, a zawsze to i większe i czterosuw“. Ja dodaję po cichu: „Rajdowe „Eshaelki“ miały w 1949 roku eksperymentalne resorowanie tylnego koła podobnego typu i — mam nadzieję — że nie skończy się tylko na eksperymentach“.

Dlaczego podałem te przykłady rozmów między motocyklistami i wspominałem o maszynach naszej produkcji? Każdy zorientuje się (choćby już ze wstępu), że nie dlatego bym sądził, że BMW są lepsze od Jawy. Nawiasem dodać trzeba, że te dwa motocykle porównywać można tylko jeśli chodzi o konstrukcję ramy wraz z zawieszeniem. Jest pewne podobieństwo między wspomnianymi trzema motocyklami z racji teleskopowego widelca (każdy odmiennie rozwiązany) i tylnego resorowania pracującego według tej samej zasady. Na tym podobieństwo się kończy.

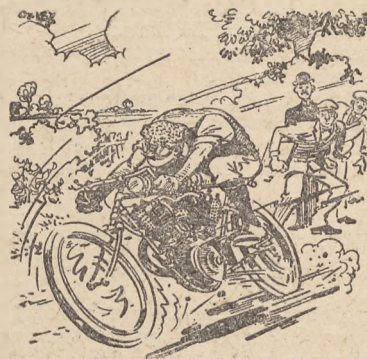
Przechodząc do właściwego tematu stwierdzimy na wstępie, że w chwili obecnej resorowanie tylnego koła znalazło zastosowanie w motocyklach wszystkich kategorii pojemności silnika. Począwszy od najmniejszych „bzykadeli“ o silniku 50 ccm, a skończywszy na groźnych „tysiączkach“ — wszędzie spotykamy w ogłoszeniach zdania: „do seryjnego wyposażenia należy tylne resorowanie“, lub: „tylne resorowanie za dopłatą“.

Wiele osób sądzi, że bezpośrednio przed wojną tylko BMW budowało seryjne pełnoresorowane motocykle i że dopiero po wojnie inne fabryki rzuciły się do budowania analogicznych maszyn. Tym co tak sądzą warto wyjaśnić, że w czasie wojny światowej 1914-18 wojskowe NSU seryjnie posiadały tylne resorowanie systemu takiego, jak teraz posiada Vincent HRD*). Nie każdy wie, że w tym samym czasie Indian czy angielskie ABC też miały resorowanie tylnego koła. Czytelnicy przedwojennych pism motocyklowych może sobie przypominać, że już w roku 1936 maszyny o „sztywnym tyle“ kupowało się we Włoszech za dopłatą(!).

Sytuacja była więc taka: wszyscy producenci przeprowadzali bezpośrednio przed wojną doświadczenia nad różnego rodzaju resorowaniami tylnego koła. Te firmy, które brały udział w wyścigach, zaopatrzyły w nie swoje wyścigówki i już w 1937 roku nie było nowej wyścigówki (czy to fabrycznej, czy na rynek prywatny) bez tylnego resorowania. Nasz SHL wypróbował w 1939 r. cztery różne — o ile mi wiadomo — typy resorowania; niestety żadne rysunki się nie przechowały. Włoscy producenci, jak już wspominałem, innych motocykli jak pełnoresorowane nie budowali. Po zakończeniu wojny, w pierwszej fazie rzucano się do produkowania przedwojennych typów. Ale stop! Nie tak zupełnie przedwojennych — bo wszędzie pokazały się z przodu teleskopy i, jak się szybko okazało, na ogół w znacznie doskonalszej niż u BMW postaci. Tył na razie pozostał sztywny.

Mamy teraz rok 1950. Możemy już śmiało powiedzieć, że w ciągu 1948 i 1949 roku zdecydował się kierunek rozwojowy sposobu zawieszenia tylnego koła motocykla i że bliski jest czas, gdy nie będzie się budowało innych motocykli jak z tylnym resorowaniem.

Rozwódzę się nad tym dlatego, ponieważ wiem, że do stosunkowo niedawna istniały jeszcze wątpliwości wśród osób decydujących o linii rozwojowej naszych motocykli co do konieczności wprowadzenia zasady pełnego reso-



Rok 1905 — przód i tył zupełnie pozbawione resorowania (rys. 1).

rowania. Jeśli takie wątpliwości jeszcze istnieją, w co mocno wątpię, wartoby zaproponować, by nasze samochody wyposażać... w tylną ale przykręconą na stałe do ramy.

* * *

Jasnym jest — cały świat ze Związkiem Radzieckim na czele buduje pełnoresorowane motocykle, a więc i my, tak postępowi na każdym polu, musimy, powtarzam musimy, budować motocykle resorowane z przodu i z tyłu. Będziemy je budować, ale jak? Na co się zdecydować? Czy na rozwiązanie proste i łatwo dające się zastosować do istniejącego modelu, czy też zaczynać od nowa i lepiej?

Odpowiedź moim zdaniem jest prosta: istniejące modele SHL należy wyposażać w teleskopowe widelce (według zapowiedzi prasowych ma to mieć miejsce począwszy od września br.) oraz resorowanie tyłu takie, jak było w rajdówkach 1949 roku. To rozwiązanie jest gospodarczo najbardziej usprawiedliwione, a poza tym najłatwiej będzie zachować te świetne własności drogowe, jakie ma obecna seryjna „Eshaelka“. Wszyscy wtajemniczeni wiedzą, że nie jest to łatwe zagadnienie, a zupełnie bezstronne grono moich znajomych specjalistów stawia spośród wszystkich znanych nam motocykli „Eshaelkę“ na pierwszym miejscu, jeśli chodzi o „prowadzenie się“ na drodze. „Sokół“ nie jest już pod tym względem tak udany, może z powodu mniej szczęśliwego rozłożenia mas i słusze byłoby wyszukanie dla niego innych rozwiązań.

Nowe modele większych motocykli, które zapewne są w projekcie, winny być od razu konstruowane jako całość razem z tylnym resorowaniem. I tu powstaje zagadnienie jaki system wybrać. Ja mam na to z miejsca odpowiedź: oczywiście „wykiwny“ widelec.

Bardzo przepraszam, ale... stale mam dążność do wpadania w żargon motocyklowy, a to przecież nie wypada, jeśli się pisze w poważnym piśmie. Chodzi mi o system zawieszenia na wahliwym widelcu. Historia tego systemu jest o tyle ciekawą, że jest on jednym z najstarszych. Zarzucony niedługo po pierwszej wojnie światowej, m. in. z powodu błędów konstrukcyjnych i niedoskonałości środków technologicznych, uważany był przez wiele lat za zupełnie niepewny. Uważano tak jeszcze wtedy, gdy „wszystkie maszyny wyścigowe...“ itd (czytaj początek artykułu). Dopiero gdy zdał on egzamin w szybkich Gillera i Guzzi oraz gdy słynna wyścigowa Velocette KTT-350 z pneumatycznym resorowaniem zaczęła bić na głowę innych rywali — uwierzone, że można „na tym“ polegać. I co się dzieje? Obecnie każdy nowy (ale tak zupełnie nowy) motocykl, czy użytkowy, czy wyścigowy ma wahliwy tylny widelec. Dlatego tak jest i jak ma pracować dobre tylne resorowanie, opowiem za chwilę.

*) Przyczyną zarzucenia tych pierwszych prób były: ulepszenia ogumienia (d. 4" zamiast 2 1/4" lub 2 1/2") oraz budowa dróg o nowoczesnych nawierzchniach, co bardziej poprawiło komfort jazdy, niż skomplikowane i kosztowne resorowanie tylnego koła (porównaj K. Brun i W. Pietrzak „Postęp w konstrukcji motocykli“ — Motoryzacja nr 3 — 1947 r., str. 278. — Przyp. Red.).

Po latach rozwoju ustaliły się cztery zasadnicze systemy zawieszenia tylnego koła.

1) zawieszenie na wahliwym widelcu bez dodatkowego bocznego prowadzenia (Velocette, AJS, Vincent HRD, Royal Enfield, Guzzi, Gillera).

2) Zawieszenie na wahliwym widelcu z prowadzeniem bocznym (DKW, Benelli, Bianchi).

3) Zawieszenie tzw. teleskopowe lub klasyczne (BMW, Jawa, SHL—RJ2, Norton, Illichman).

4) Zawieszenie z przymusowym prowadzeniem koła po łuku (Triumph, Ariel).

Sposób działania trzech pierwszych systemów obrazują ilustracje. System czwarty ma wiele rozwiązań, przeważnie dość skomplikowanych lub trudnych do wykonania. Podaję również ilustrację, pokazującą jedno z rozwiązań.

CZEGO WYMAGAMY OD DOBREGO TYLNEGO RESOROWANIA?

1) Musi „polykać” wszystkie nierówności drogi.
2) Musi prowadzić koło w sposób doskonały w płaszczyźnie podłużnej bez elastycznych odchylen.
3) Łańcuch napędowy musi mieć możliwie stałe napięcie.

4) Swoboda ruchów pionowych systemu nie może być ograniczona przez skończoną długość łańcucha lub wałka kardanowego.

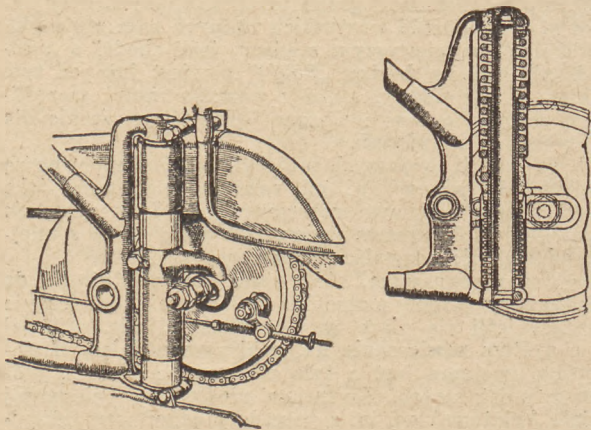
5) Całość winna wymagać jak najmniej pielęgnacji.

JAKIMI ŚRODKAMI TO OSIĄGNIEMY?

Ad 1) Operując zdaniem telegraficznymi podaję:
a) ruch pionowy (tzw. skok) znaczny — ok. 10 cm;
b) element sprężynujący z charakterystyką progresywną;
c) amortyzator, też o charakterystyce progresywnej, stanowiący część organiczną.

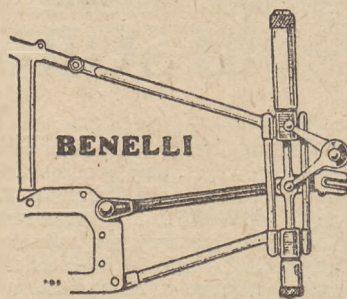
Uwaga! Element sprężynujący winien posiadać regulację (najlepiej przez zmianę punktu zaczepienia) na dwa położenia: „z pasażerem” i „bez pasażera”.

Ad 2) Tutaj możnaby napisać całe tomy, podając przykłady doświadczeń wielu konstruktorów i firm. Krótko stwierdzimy, że dobre prowadzenie zapewniają na czas dłuższy jedynie dwa pierwsze poprzednio omawiane systemy (a pierwszy z tym zastrzeżeniem, że jest poprawnie rozwiązany).

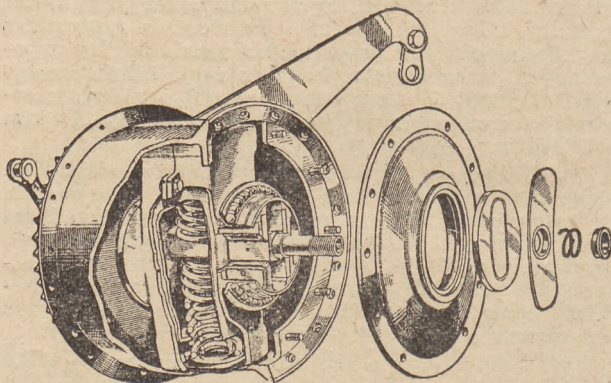


Tak zwane teleskopowe lub klasyczne resorowanie tylnego koła. Rozwiązanie dalekie od ideału, gdyż ośka koła znajduje się w sporej odległości poza prowadnicami (i jednocześnie sprężynami). Ośka nie wiąże się w sposób sztywny tylnej części ramy. Z tych powodów wyrobienie się tulejek prowadzących, nawet nieznaczne, powoduje niesztwność całości i w konsekwencji nieprzyjemne „plywanie” motocykla. Zupełny brak amortyzatorów i ciężko je w ogóle w sposób „czysty” pomieścić (rys. 2).

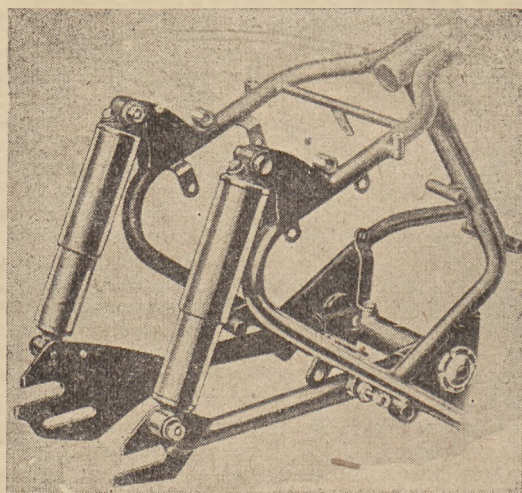
Resorowanie tylnego koła z dodatkowym prowadzeniem ramion wahliwego widelca (Benelli). Całość posiada znaczną sztywność i zapewnia dobre prowadzenie koła. Prowadnice boczne o przekroju rurowym mieszczą długie sprężyny spiralne. Typowo włoskie amortyzatory cierne, wrażliwe na deszcz i pył



Wadą tego rozwiązania są niespokojne linie ramy oraz wielka ilość miejsc do pielęgnacji (wystawionych na „szmerglujące” działanie kurzu) (rys. 3).



Trudne do fabrykacji, lecz koncepcyjnie b. oryginalne resorowanie motocykli Triumph, mieści się wewnątrz powiększonej piasty tylnego koła. Normalny „sztywny” motocykl zamienia się w pełnioresorowany przez prostą wymianę koła. Łańcuch posiada stałe napięcie, gdyż koło prowadzone jest do łuku. Zupełny brak amortyzatorów (rys. 4).



Przykład bardzo czystego rozwiązania tylnego resorowania w motocyklu „Royal Enfield” wg zasady wahliwego widelca. Wewnątrz cylindrycznych pomieszczeń, które nie służą jako dodatkowe prowadnice, znajdują się spiralne sprężyny oraz olejowe amortyzatory o charakterystyce progresywnej. Całość sztywna, a główne łożysko odciążone. Zagadnienie właściwego ułożyskowania widelca zostało obecnie już całkowicie opanowane przez konstruktorów. Inne rozwiązania wg tej samej zasady mają regulację twardości resorowania, czym praktycznie zbliżają się do ideału (rys. 5).

Ad 3) Idealne zachowanie stałego naciągu łańcucha zapewniają rozwiązania według systemu czwartego, a dostatecznie przybliżone — systemy pierwszy i drugi.

Ad 4) Swoboda ruchów pionowych jest mocno ograniczona w systemie trzecim zarówno przy użyciu łańcucha, jak i wałka kardanowego jako środka napędowego. Możliwy jest tu skok 5—6 cm. W systemie czwartym swobodę ruchów pionowych ograniczają względy konstrukcyjne (waga całości lub nadmierna gra i luz).

Ad 5) Im mniej miejsc do wyrabiania się, im mniej części współpracujących i im korzystniejsze działanie sił dynamicznych na części składowe, tym mniej opieki regulacji wymaga całość. Ideałem jest taka konstrukcja, która smarowania wymaga raz na rok lub wcale. Tutaj bezkonkurencyjne jest rozwiązanie pierwsze.

Obojętne więc, czy użyjemy napędu łańcuchem, czy też wałkiem kardanowym (głosuję za „kardanem”), a z eliminacji wychodzi zwycięsko system pierwszy z zastrzeżeniem, że ułożyskowanie widelca wahliwego jest rozwiązane w sposób staranny i tak by nie trzeba było smarować go za często*).

Ponawiamy pytanie dlaczego?

Odpowiedź jasna — ponieważ pozwala na: a) najczystsze rozwiązania całej ramy; b) zastosowanie skoku resorowania ok. 10 cm i więcej; c) zgrabne umieszczenie amortyzatorów olejowych; d) prowadzenie koła po łuku (łańcuch nie zwisa i da się zamknąć we współwahańcej osłonie, a kardan też dobrze da się umieścić i nie sprawia kłopotów swą stałą długością); e) prostą i jedynie poprawną zmianę charakterystyki sprężynowania całego systemu (stały stosunek między obciążeniem statycznym i maksymalnym dynamicznym); f) zastosowanie jednego tylko łożyska (lub lepiej zespołu dwu łożysk), co przy dobrym uszczelnieniu ogranicza jego wyrobienie się, a zabieg smarowania upraszcza w sposób b. wydatny; g) najlżejszą konstrukcję.

Niektórzy uważają system drugi za najpewniejszy, ale... konieczne jest jednak, by całość nie „wyrybała się” zaraz i aby można było stosować regulację na „z pasażerem” i „bez pasażera”.

* * *

Co do wyrabiania się poszczególnych części składowych — to system drugi, oprócz łożyska identycznego

*) Autor artykułu wypowiada się zdecydowanie za systemem pierwszym. Jednak i inne systemy, a zwłaszcza trzeci — „klasyczny”, mają swych wielu zwolenników. Sądźmy, że zabiorą oni głos w obronie innych systemów resorowania tylnego koła. (Przyp. Red.).

do systemu pierwszego, ma całą masę przegubów i miejsc trących, które trudno osłonić od kurzu (w przeciwieństwie do poprzedniego), lub zastąpić „silentblookami”, i które indywidualnie b. często trzeba smarować smarem stałym (ten sam kłopot, co z nagminnie „zapieczonymi” wahaczami trapezoidalnych widełek przednich). A jeśli ma jechać solo bez „szatkującego” tyłu, lub z pasażerem bez „dobijania”, to nie wystarczy proste sprężyny nawet o progresywnej charakterystyce, ani też sprężyny o zmiennym napięciu wstępnym. Tu trzeba zmieniać nachylenie charakterystyki w całym zakresie, przyjmując odpowiednio zmienne obciążenie maksymalne, a to jest możliwe w sposób doprawdy idealny i prosty jedynie w systemie pierwszym.

* * *

Istnieją na Zachodzie rozwiązania, i to liczne, w których tylny błotnik „lata” razem z kołem. Skacze więc też i bagażnik i ew. cały pasażer. Oczywiście takie rozwiązanie jest równie niewłaściwe, jak niewłaściwe jest rozwiązanie, w którym pasażer jest „pięknie resorowany”, ale za to skaczą jego podnóżki — bo są zamocowane na wahlwym widelcu. Przy okazji wspomnę tu, że oba błotniki, czy jak kto woli wachlarze, obowiązkowo winny być resorowane. Przy przednim kole nie jest to zawsze tak ładne, jak ruchomy wachlarz „chodzący” razem z teleskopami, jednak względy natury praktycznej winny decydować, a po krótkim czasie gusty nasze na pewną się zmieniają.

* * *

Na zakończenie spytajmy co zyskujemy przez wyposażenie naszej maszyny w „miękki tył”?

Zyskujemy wiele, a mianowicie:

- 1) będziemy zawsze mieli nerki na przeznaczonym im miejscu;
- 2) mniej się będziemy męczyć;
- 3) mniej odczuwają trudy jazdy nasze pasażerki;
- 4) uzyskamy krótszą drogę hamowania;
- 5) pewniejsze prowadzenie (głównie na zakrętach);
- 6) oszczędności na ogumieniu, łańcuchach i paliwie;
- 7) lepszy zryw i trochę większą szybkość maksymalną;
- 8) zarówno i — co najważniejsze — akumulatory będą trwać dłużej (i to o wiele dłużej!);
- 9) nowa rama może być lżejsza.

Jeśli te zalety i udogodnienia zliczymy, to zdziwienie doprawdy ogarnia, dlaczego świat buduje jeszcze motocykle o sztywnym tył?

K. Rościszewski

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

1. Ob. Ob. Wojciechowski Czesław i Gaj Witold — dwaj pracownicy PKS-u, opracowali sposób regeneracji tłumika drgań (rys. 1) wału korbowego autobusu marki „Fiat 666”. Pomysł polega na roztoczeniu we wnętrzu średnicy płyty tłumika drgań do średnicy 54 mm, tym samym staczając zużyty wieloklin, i następnie wprasowaniu tulei stalowej (1).

Tuleje zabezpiecza się od obrotu za pomocą czterech kołków (2) wprasowanych w wywiercone otwory w obwodzie tulei. Następnie przetacza się wewnętrzną średnicę tulei na właściwy wymiar i dłutuje rowki wieloklinu.

Technologiczny przebieg regeneracji tłumika drgań jest opracowany prawidłowo. Natomiast można mieć zastrzeżenia co do zamocowania wprasowanej tulei w tarczy tłumika. W okresie przechodzenia wału silnika przed obroty krytyczne powstają duże zmienne naprężenia ścinające w kołkach zabezpieczających. Po-

wstanie jakiegokolwiek luzu doprowadzi prędko do ściecia kołków.

Sprawa rozwiązania konstrukcyjnego połączenia tulei z tarczą jest trudna. Wydaje się, że prawidłowym rozwiązaniem byłoby ukształtowanie tulei na powierzchni zewnętrznej z kilku garbami, które wchodziłyby w odpowiadające im wydłutowane rowki w tarczy, względnie można by też próbować zespawać tuleję z dwóch stron po sfazowaniu.

Należy zaznaczyć, że zabezpieczenie czterema kołkami wydaje się niewystarczające.

2. Pracownik Ekspozytury Osobowej PKS w W-wie Ob. Tarkowski Czesław skonstruował przyrząd służący do wciskania na osie tylnych bębnow hamulcowych (rys. 2) w autobusach marki „Fiat 666”.

Przyrząd składa się ze śruby (1), do łba której przyspawana jest tuleja (2), wewnątrz nagwintowana, oraz podkładki (3) i nakrętki (4).

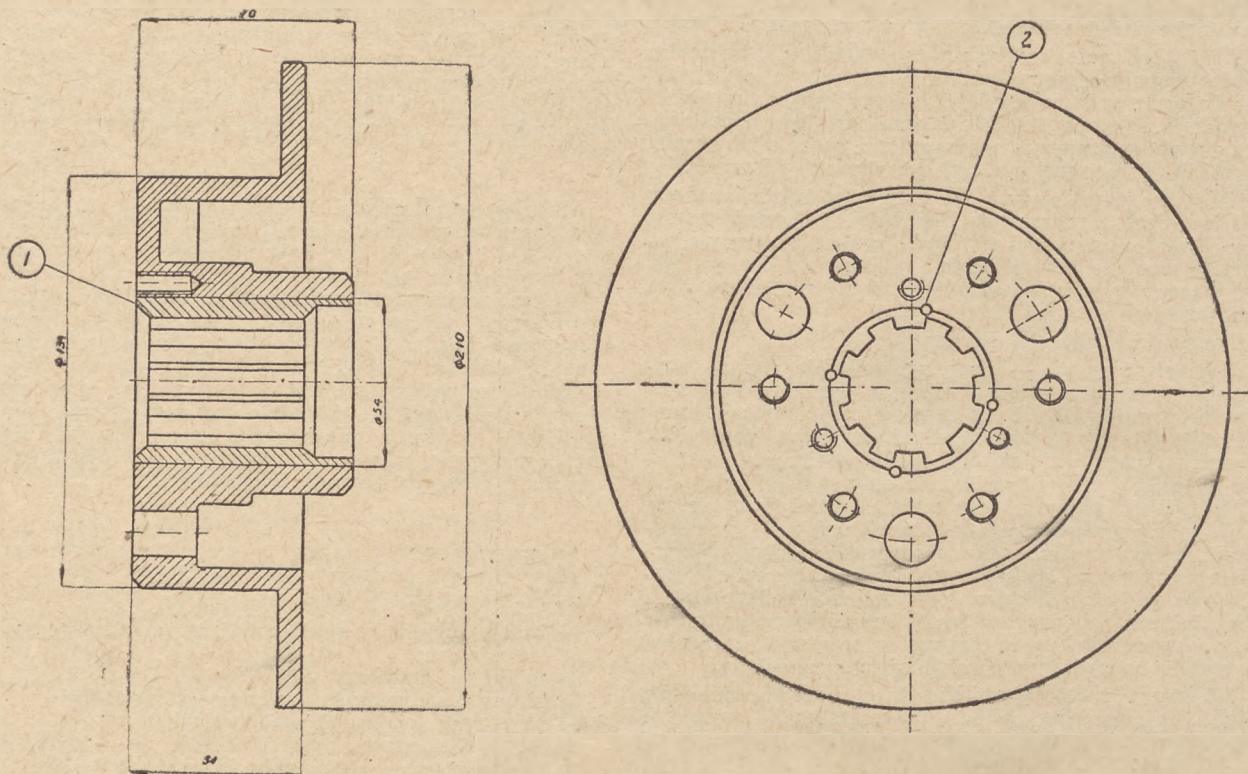
Tuleje wraz ze śrubą nakręca się na gwint obudowy półosi, zaś na śrubę nakłada się bęben hamulcowy z piastą oraz podkładką o odpowiedniej średnicy. Pokręcając nakrętkę wciska się piastę z bębniem na właściwe miejsce.

Pomysł przynosi oszczędność czasu i daje równo-

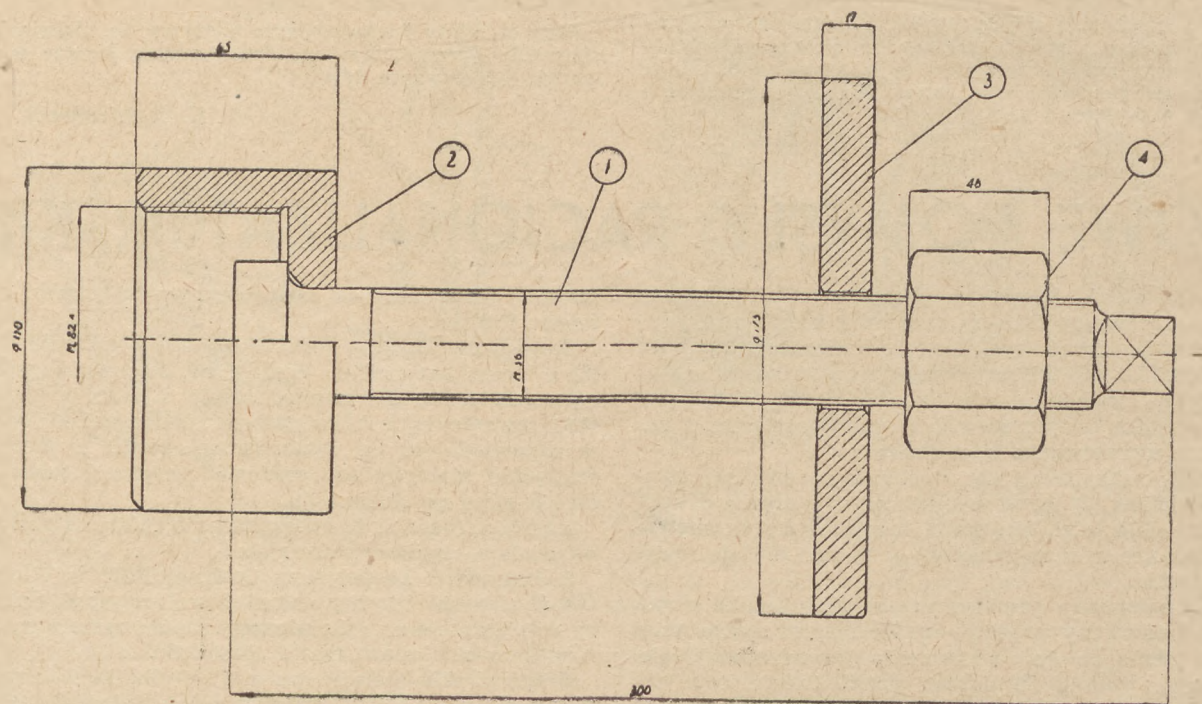
mierne wciskanie, zabezpieczając od ewentualnych uszkodzeń spowodowanych uderzeniami młotka.

Obywate! Tarkowski otrzymał za swój pomysł nagrodę w wysokości 21.500 zł.

J. S.



Rys. 1. Szkic tłumika drgań wału korbowego autobusu Fiat 666.



Rys. 2. Szkic przyrządu służącego do wciskania na osie tylnych bębnow hamulcowych w autobus. Fiat 666.

Z KRAJU

AWANSE PRACOWNIKÓW PKS

Państwowa Kom. Samochodowa intensywnie szkoli swych pracowników w specjalnych Ośrodkach Szkolnych w Warszawie, Krakowie i Gliwicach, doceniając sprawę podnoszenia ogólnego i technicznego poziomu swych kadr. Ostatnio dwumiesięczny Centralny Kurs Kadrowy ukończyło 37 osób, w tym 5 kobiet. Celującymi wynikami odznaczyli się Wład. Kałwa, Ignacy Kulpanowski oraz Stanisława Szewczyk.

Ob. Szewczyk — była robotnica warsztatów samochodowych PKS w Krakowie, po ukończeniu kursu z wynikiem celującym, została mianowana kierownikiem działu kadr w krakowskich warsztatach PKS. Ob. Wł. Kałwa — z zawodu monter, pracujący w warsztatach w Opolu, po ukończonym kursie otrzymał stanowisko



Władysław Kałwa — uzdolniony warsztatowiec, otrzymał stanowisko kierownika kadr w Opolu.

kierownika kadr w Ekspozyturze PKS w Opolu. Ob. Kulpanowski — były konduktor Ekspozytury Osobowej w Warszawie, następnie dyspozytor, po ukończeniu kursu otrzymał kierownicze stanowisko w dziale kadr Naczelnej Dyrekcji PKS.

KURS ADMINISTRACYJNY PKS

PKS zorganizował w Warszawie kurs administracyjny, który ukończyło 42 osoby, w tym 3 kobiety. Wszystkie kobiety wykazały się bardzo dobrymi wynikami, zdając egzaminy z lokatami w pierwszej dziesiątce. Specjalnie wyróżniła się zdolnościami ob. Natalia Lewandowska — robotnica, która już uprzednio otrzymała awans na pracownika umysłowego, następnie została kierownikiem Sekcji w Ekspozyturze — Słupsk, a po ukończeniu kursu otrzymała stanowisko kierownicze w jednej z dyrekcji okręgowych PKS.

Wśród mężczyzn na specjalne wyróżnienie zasługują ob. ob. Kazimierz Janusz i Józef Mikulski. Ob. Janusz — pracownik Ekspozytury — Rzeszów, były konduktor, następnie kontroler, dzięki wybitnym zdolnościom organizacyjnym awansował na dyrektora Ekspozytury.

Ob. Mikulski z Gdańska, były kierowca, został wysunięty drogą awansu w dn. 1 stycznia br. na kierownicze stanowisko w Oddziale Transportu Osobowego. W pracy odznaczał się energią i inicjatywą oraz wyjątkową dyscypliną pracy. Niestrudzony propagandzista, umiejętnie potrafił pogodzić pracę zawodową z pracą społeczno-polityczną. Po ukończeniu kursu z wynikiem celującym, obejmie jedno z kierowniczych stanowisk w Okręgu PKS.



Trójka uzdolnionych absolwentów kursu administracyjnego PKS. Od lewej: kol. kol. Kaz. Janusz, N. Lewandowska i J. Mikulski.

RUCHOMA STACJA OBSŁUGI PKS'u

Specjalną objazdową stację obsługi PKS'u zorganizowano w Katowicach. Ruchoma stacja obsługi ma za zadanie obsługiwać w pierwszym rzędzie jednostki transportowe PKS'u, które przystąpiły do współzawodnictwa długofalowego. Stacja ma w pierwszym rzędzie za zadanie poprawić konserwację wozów pracujących na terenie ekspozytur: opolskiej, gliwickiej, 2-ch katowickich, zawierciańskiej, częstochowskiej i bielskiej.

Objazdową stację obsługi urządzono na samochodzie ciężarowym o dużym tonażu oraz na przyczepie. Stacja wyposażona jest w urządzenia i narzędzia potrzebne do konserwacji wozów oraz wszelkiego typu drobnych napraw, których dokonywać będzie specjalna, doborowa brygada wybitnych fachowców.

Jest bardzo ciekawe jakie wyniki przyniesie praca tej ruchomej stacji obsługi.

DŁUGOFALOWE WSPÓŁZAWODNICTWO OKRĘGÓW PKS

Pracownicy czterech dyrekcji okręgowych PKS'u (warszawskiej, gdańskiej, poznańskiej i katowickiej) przystąpili do zespołowego współzawodnictwa długofalowego, które trwać będzie do grudnia r. b.

Regulamin współzawodnictwa długofalowego przewiduje punkty dodatnie za: 1) przekroczenie zaplanowanego procentu przewozów osobowych i towarowych; 2) zwiększenie przebiegu samochodów; 3) oszczędną gospodarkę paliwem; 4) wzorową konserwację i należytą eksploatację wozów; 5) sprawną naprawę taboru i właściwą obsługę techniczną.

Punkty ujemne regulamin przewiduje za: 1) niewykonanie planu; 2) za każdy wypadek samochodowy spowodowany nieprzestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy; 3) za naruszenie dyscypliny pracy.

SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW W „SAMOPOMOCY CHŁOPSKIEJ“

Na terenie Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“ zorganizowano w r. b. poważną pracę szkoleniową, dzięki czemu zdołano do października r. b. przeszkolić wszystkich kierowników działów transportowych Powiatowych Związków Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“.

Poza przeszkoleniem na czterotygodniowych kursach wszyscy pracownicy działów transportowych zostali zobowiązani do pogłębienia wiadomości fachowych drogą samokształcenia.

Centrala Rolnicza Spółdzielni nadto wydała i rozesłała do wszystkich PZGS instrukcję o organizacji i zakresie pracy działu transportowego. Instrukcja, którą obowiązani są znać pracownicy transportowi, dokładnie określa obowiązki poszczególnych funkcjonariuszy w transporcie.

Z PRAC STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

Sprawa Zjazdów Naukowo-Technicznych omawiana uprzednio przez Zarząd Główny jest w dalszym rozpracowaniu. Sekcje Główne zgłosiły ilość Zjazdów każdej sekcji, tematykę referatów, oraz preliminarze wydatków związanych z tymi Zjazdami. Ustalono ostatecznie ilość i terminy odbyć się mających Zjazdów, oraz powołano komitet organizacyjny, zadaniem którego będzie kierowanie całokształtem tej akcji.

Komisja do spraw o stopniu inżyniera zakończyła rozpatrywanie nadesłanych w ilości 525 podań kandydatów na kurs przygotowawczy na stopień inżyniera. Wyniki prac komisji przesłano do Departamentu Kadr M. K. w celu ostatecznego ustalenia personalnie kandydatów na omawiany kurs.

W dn. 8 lipca br. uchwalona została przez Sejm Ustawa o powszechnej rejestracji inżynierów i techników. Wykonanie tej Uchwały zostało powierzone Naczelnej Organizacji Technicznej, zarówno w zakresie stałego prowadzenia Rejestru, jak i pierwszej ogólnopolskiej rejestracji.

Prezidium Rady Głównej NOT na wniosek Sekretarza Generalnego powołało Główną Komisję Rejestracji Inżynierów i Techników. Główna Komisja jest organem doradczym i opiniotwórczym, w skład jej wchodzi przedstawiciel PKPG, Głównego Instytutu Pracy i Głównego Urzędu Statystycznego, CRZZ oraz z urzędu Kierownik Rejestru.

W dniu 26 sierpnia b. r. wyszło zarządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie rejestracji inżynierów i Techników. Zarządzenie to przewiduje, zgodnie z Ustawą Seimową z dn. 18 lipca br. przeprowadzenie snisu w dniach od 1 do 20 października r. b. w określonych punktach snisu, w kolejności alfabetycznej nazwisk. O właściwości miejsca rejestracji decyduje miejsce pracy ewent. miejsce zamieszkania.

Rejestracja ta jest obowiązkowa. Inżynierowie i technicy zarejestrowani otrzymują zaświadczenia z odfaktu obowiązkowi rejestracji.

W związku z poleceniem Naczelnej Organizacji Technicznej Sekcje Główne Stowarzyszenia przystąpiły do opracowania referatów utrzymywanych na wysokim poziomie technicznym oparte na tematyce planu 6-cio letniego. Sekcja samochodowa zgłosiła 6 odczytów.

OKÓLNIK PKPG W SPRAWIE REMONTÓW SAMOCHODÓW

Biuletyn PKPG z dnia 31 sierpnia r. b. (nr 18) na str. 221 pod pozycją 213 podaje okólnik przewodniczącego PKPG z dnia 20 sierpnia 1950 r. (znak K. L. 4 C-14-18) w sprawie remontów generalnych samochodów osobowych typowych i ich zespołów.

Okólnik posiada brzmienie następujące:

W związku z uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.II.1949 r. w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów (Monitor Polski Nr A-59, poz. 797) wyjaśnia się, co następuje:

1) wymieniona we wstępie uchwała dotyczy również remontów generalnych typowych samochodów osobowych;

2) Zakłady Sprzętu Transportowego powinny remontować typowe samochody osobowe systemem seryjnym, przy którym mają prawo całkowitej wymiany części i zespołów samochodów remontowanych na odpowiednie inne części nowe lub używane, technicznie sprawne;

3) użytkownik może zastrzec sobie niewymienną nadwozia oraz elementów nie należących do normalnego wyposażenia fabrycznego, danego typu samochodu.

PRZEWODNICZĄCY PAŃSTWOWEJ KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

w. z. E. Szyr

ZE ZŁOMU — CENNE STOŁY PROBIERCZE

W magazynie „Motozbytu“ w Oświęcimiu znajdowały się m. in. pochodzące z demobilu cztery stoły probiercze do prądnic i rozruszników marki „Weidenhoff“. Stoły te były zdekompletowane i mocno zardzewiałe, tak, że nie nadawały się zupełnie do pracy, a wartość ich nie była wiele większa od złomu. Stołami tymi zajęli się trzej pracownicy magazynu oświęcimskiego „Motozbytu“, a mianowicie majster Zajas oraz elektrotechnicy Gawroński i Halaburda, którzy we własnym zakresie zdobyli niezbędne materiały do uzupełnienia zespołów mierników elektrycznych, jak również wzorce, potrzebne do sprawdzania. Należy bowiem zaznaczyć, że brak bliższego opisu lub schematu fabrycznego uniemożliwiało oddanie tych stołów do jakiegokolwiek zakładu elektromechanicznego, tym więcej, że urządzenia tego rodzaju były u nas dotąd prawie nieznane.

Tymczasem wspomniani pracownicy kompletnie wyremontowali omawiane stoły i uzupełnili braki, wmontowując pewne części. Dzięki temu remontowi i usprawnieniu wartość stołów zwiększyła się prawie dziesięciokrotnie. Uzyskano wartościowy sprzęt techniczny, bardzo potrzebny w kraju, a możliwy do otrzymania tylko drogą importu. Jeden z tych stołów jest już użytkowany przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie, drugi zaś przekazano Nowej Hucie pod Krakowem.

Inicjatywa i ofiarna praca wymienionych pracowników zasługuje na uznanie i stanowić może wzór do naśladowania. Naczelna Dyrekcja „Motozbytu“ przyznała majstrowi Zajasowi specjalną premię w wysokości 40.000 złotych elektrotechnicy Gawroński i Halaburda otrzymali zaś premię po 35.000 złotych każdy.

AMBULANSE DENTYSTYCZNE DLA MINISTERSTWA ZDROWIA. „Motozbyt“ przekazał Ministerstwu Zdrowia 9 ambulansów dentystycznych produkcji czechosłowackiej. Ambulanse te skarosowane są na 3-tonowym podwoziu marki „Praga“ i wyposażone są w silniki Diesla. W każdym ambulansie zamontowany jest 1 fotel dentystyczny, obok tego zaś w ambulansach znajdują się fotele przenośne, które zainstalować można na poczekaniu np. w szkole wiejskiej. Wspomniane ambulanse służyć będą bowiem przede wszystkim do pracy na wsi.

KAROSUJEMY W KRAJU WOZY FILMOWE. Celem zwiększenia w kraju puli samochodów specjalnych i ograniczenia na tym odcinku kosztownego importu „Motozbyt“ przekazuje niektórym instytucjom i przedsiębiorstwom podwozia typowe „Star 20“, które instytucje te karosują we własnym zakresie. Tak np. „Film Polski“ zbudować ma na podwoziach „Star 20“ nadwozia samochodów pełniących służbę pomocniczą przy nakręcaniu filmów. Chodzi tu o skarosowanie 10 wozów tego rodzaju.

Dalsza seria 30 wozów mięsnych, karosowanych przez spółdzielczość motoryzacyjną na podwoziach „GAZ AA“, gotowych ma być jeszcze przed końcem bieżącego roku. Wozy te posiadać będą specjalną wentylację.

„MOTOZBYT“ PRZEKRACZA PLAN. W ciągu pierwszego półrocza 1950 r. „Motozbyt“ wykonał, a nawet przekroczył plan obrotu towarowego zarówno w hurcie, jak i w detalu. W pierwszym kwartale wykonano plan przeciętnie w 127%, w drugim kwartale zaś — w 100,3%. W ciągu całego pierwszego półrocza br. plan obrotu towarowego w odniesieniu do samochodów osobowych i ciężarowych wykonany został w 165%, w odniesieniu do autobusów w 160%, ciągników 259%, motocykli 119%, rowerów 133% i części zamiennych 108%. W lipcu 1950 r. „Motozbyt“ wykonał plan obrotu hurtowego w 108%, łącznie w hurcie i detalu osiągnięto zaś wynik 107,7%.

BUDOWA PRZYCZEP SPECJALNYCH. Krajowy przemysł spółdzielczy rozpoczął produkcję specjalnych przyczep-piaskarek, służących do posypywania ulic i dróg w czasie gołolędy. Piaskarki te przeznaczone są dla Zakładów Oczyszczania Miasta oraz dla Ministerstwa Komunikacji, które przekazuje je władzom drogowym, ze szczególnym przeznaczeniem dla dróg górskich. W roku przyszłym produkcja przyczep-piaskarek ulec ma znacznemu zwiększeniu.

Jednocześnie, w miarę dalszej rozbudowy krajowej produkcji przyczep, budować mamy też m. in. jako przyczepy mieszkalne — wozy cyrkowe, które ciągniki przewozić będą z miasta do miasta.

Wreszcie w roku przyszłym państwowy przemysł miejscowy przystąpić ma do produkcji niewytwarzanego dotąd w kraju typu przyczepy, a mianowicie lekkiej przyczepy jednoosiowej (dwukołowej, skrzyniowej), o nośności od 500 do 750 kg. Jest to przyczepa która doczepiana być może do wozów terenowych.

UNOWOCZEŚNIONE MOTOCYKLE „SHL“ W 1952 ROKU. W 1952 roku ukazać się mają w sprzedaży krajowe motocykle „SHL“ 125 cm³ typu unowocześnionego. Maszyny te posiadać będą ulepszoną ramę, zaopatrzone też zostaną w teleskopy. Na szczególne podkreślenie zasługuje wprowadzenie nowej instalacji elektrycznej (na akumulator), dzięki czemu odpadną zdarzające się dziś kłopoty z iskrownikami. Zainstalowany również zostanie sygnał elektryczny.

„Motocyb“ przekazał Polskemu Związkowi Motorowemu pozostałą ilość kilkunastu motocykli raidowo-wyczynowych. Są to krajowe „SHL“ 125 cm³. Obok tego przekazano 10 motocykli tej samej marki z ramami w kolorze czerwonym.

NOWE SKLEPY „MOTOZBYTU“. W najbliższej przyszłości „Motocyb“ otwiera swe sklepy detaliczne na terenie utworzonych niedawno województw. Dotyczy to właściwie tylko dwóch spośród nowo wydzielonych województw, ponieważ sklep w Koszalinie istnieje już od dłuższego czasu. Natomiast wkrótce uruchomiony zostanie sklep w Opolu oraz w Zielonej Górze przy ul. Świerczewskiego 65. Sklepy te dysponować będą ładnymi, nowoczesnymi lokalami.

Niedługo rozpocznie też pracę sklep detaliczny w Gdyni. Otworzenie tego sklepu napotykało do niedawna na poważne trudności, wobec braku odpowiedniego lokalu. Mieszkańcy Gdyni, którzy dotąd zmuszeni byli korzystać z dość odległego sklepu w Gdańsku—Wrzeszczu będą obecnie mogli zaopatrzyć się w artykuły motoryzacyjne na miejscu, w lokalu przy ul. Starowiejskiej 17.

Ostatnio uruchomiony został sklep detaliczny „Motocyb“ w Płocku przy ul. Tumskiej 16, w Radomiu przy ul. Żeromskiego nr 7, w Piotrkowie Trybunalskim przy ul. Sieradzkiej nr 5 oraz w Kielcach przy ul. Sienkiewicza 13.

PIERWSZĄ STAŁĄ LINIĘ OBSŁUGI TOWAROWEJ uruchomiła Państwowa Kom. Samochodowa na Dolnym Śląsku na trasie Wałbrzych — Świebodzice — Świdnica — Lutom — Dzierżoniów — Bielawa. Samochody towarowe PKS-u zatrzymywać się będą we wszystkich spółdzielniach produkcyjnych i miejscowościach leżących na trasie dla zabierania, względnie wyładowania towarów. Samochody podjeżdżać będą w promieniu do 2 km od miejsc postoju — do odbiorców, względnie nadawców towaru. Samochody towarowe kursować będą dwa razy w tygodniu. Przewidywane jest z biegiem czasu wybudowanie na trasie kilkunastu budynków stacyjnych połączonych ze składami towarów.

GARAŻE DLA ZAKŁADÓW OCZYSZCZANIA MIASTA buduje się w Warszawie. Przewidziane są zabudowania, które pomieszczą 70 samochodów ZOM-u. Budowa garażów ma być ukończona do końca roku bieżącego. W roku 1951 w bezpośredniej łączności z garażami wybudowana będzie nowoczesna stacja obsługi.

WYDZIAŁY TRANSPORTOWE I KIEROWCY Z TERENU KRAKOWA SKARŻĄ SIĘ na niedokładne mierzenie paliwa na stacjach benzynowych CPN. Obliczono prowizorycznie, że na wlewanych do zbiornika 20 litrów brakuje 1 litr paliwa. Nie wszystkie stacje posiadają mechanizmy zegarowe do mierzenia wlewanej paliwa. Zbadanie tych zarzutów i usprawnienie pracy stacji gorąco polecamy dyrekcji CPN z dodatkiem, że na terenie Krakowa — miasta o dużym ruchu tranzytowym — nie pracuje ani jedna stacja benzynowa w godzinach wieczornych i w nocy.

WALKA Z ALKOHOLIZMEM WŚRÓD KIEROWCÓW TRWA NADAL. Jak wykazuje statystyka Wydział Komunikacyjny w Warszawie przeciętnie w miesiącu odbiera 20 kierowcom „prawa jazdy“ na okres od 2 tygodni do 3 lat, za prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym (w sierpniu br. odebrano prawa jazdy 25 kierowcom). Niezależnie od odbierania „prawa jazdy“, kierowcy są karani grzywnami pieniężnymi od 10.000 do 20.000 zł.

PRZY KUPNIE SAMOCHODÓW OD PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW OBCYCH OBOWIĄZUJE ODPRAWA CELNA

Polski Związek Motorowy informuje, że osoby prywatne, jak również instytucje, nie korzystające z przywilejów przysługujących członkom Korpusu Dyplomatycznego akredytowanym przy Rządzie R. P., w razie nabycia samochodu od przedstawicieli Rządów Państw obcych, obowiązane są do załatwienia formalności związanych z odprawą celną, która dokonana być może na podstawie wydanego przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego pozwolenia przywozu.

Oplaty za pozwolenie przywozu wynoszą 50% wartości wozu plus opłaty manipulacyjne przy załatwieniu odprawy celnej — zł 500 za 100 kg — od wagi samochodu.

TRANSPORTOWCY SPÓŁDZIELCZOŚCI WYKONUJĄ ZOBOWIĄZANIA

Pracownicy Samodzielnego Referatu Transportowego, Okręgowego Oddziału C. S. M. J. w Warszawie, wykonując zobowiązania przyjęte na naradzie produkcyjnej, dla uczczenia Międzynarodowego Święta Spółdzielczości, wyremontowali i uruchomili w dniu 9 września 1950 r. wrak samochodowy G. A. Z. Wartość robocizny i uzupełnionych części dopasowanych z innych wraków samochodowych wyniosła około złotych 167.000.— (J. E.).

OPLATY ZA POZASŁUŻBOWE UŻYWANIE POJ. MECH. PRZEZ PRACOWNIKÓW

W zeszycie nr 7 (lipiec 1950 r.) czas. „Motoryzacja“ na str. 204 wydrukowaliśmy wiadomość pt.: „Oplaty za używanie państwowych pojazdów mechanicznych“, w którym podaliśmy szczegółowe informacje na ten temat (na podstawie okólnika Nr. 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1950 r.), wraz z tabelą opłat, w zależności od rodzajów i kategorii poj. mech.

§ 9 wyżej podanego okólnika mówi, że Minister Komunikacji ustali zasady tych kosztów, a dla typowych samochodów wyda tabelkę zwrotu kosztów. Ze względu na zapytania Czytelników podajemy, że takie zarządzenie Ministra Komunikacji ukazało się w nr 20 Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z dnia 20.VI 1950 r. Zarządzenie to — tak jak podawaliśmy w informacji drukowanej w zeszycie lipcowym „Motoryzacji“ — formalnie wprowadza opłaty za używanie samochodów przez pracowników lub przez zespoły pracowników do innych celów niż służbowe, albo za używanie takich samochodów przez inne jednostki służbowe niż jednostki, którym zostały przydzielone.

Oprócz tych opłat pobiera się diety i wynagrodzenia za godziny nadliczbowe kierowcy pojazdu związane z danym wyjazdem.

Tabelka opłat podana w zeszycie 7 „Motoryzacji“ (str. 204) jest całkowicie zgodna z tabelką opłat ogłoszoną w nr. 20 Dz. T. i Zarz. Komunikacyjnych.

Ze świata

WIADOMOŚCI Z ZSRR

DWIE KSIĄŻKI DLA MŁODYCH AUTOMOBILISTÓW wyszły z druku w Związku Radzieckim. Jedną z nich jest książka napisana przez W. Jerusałmskiego p. t. „Razem z kierowcą” (wydanie Dietgiz-Leningrad). Autor postawił sobie za cel „pomóc młodzieży w dokładnym poznaniu samochodu i pomóc jej rzeczywiście polubić tę maszynę”. Według opinii fachowców Jerusałmski osiągnął swój cel, dzięki wnikliwemu przemysleniu tematu i podaniu go w sposób wierny, a jednocześnie popularny, łatwy do czytania i przyswojenia. Książka zawiera opis samochodu, jego zespołów i części, zaznajamia czytelnika ze sposobem prowadzenia samochodu oraz daje prosty wykład przepisów o ruchu na drogach publicznych. Jednocześnie autor zaznajamia czytelników z osiągnięciami radzieckiego przemysłu samochodowego i skłania go do jego rozwoju.

Druga książka to „ELEMENTARZ SAMOCHODU I TRAKTORA” napisany przez L. Bermiana (wydanie Dietgiz - Moskwa). I ta książka przeznaczona jest dla młodzieży. Pracę tę charakteryzuje część, w której zamieszczono zadania dla uczących się modelarstwa zespołów i poszczególnych części pojazdów mechanicznych. Zadania ilustrowane rysunkami i wskazówkami praktycznymi pokazujące w jaki sposób można wykonać taki bądź inny model, mając do dyspozycji określone materiały modelarskie.

PIERWSZA POWIEŚĆ Z ŻYCIA KIEROWCÓW pod tytułem „Kierowcy” ukazała się w czasopiśmie „Październik”, napisana przez Anatola Rybakowa. Autor z talentem naszkicował życie i pracę radzieckich pracowników transportu. Książka wzbudziła duże zainteresowanie wśród społeczności pracowników transportu samochodowego i wywołała ożywione dyskusje. W efekcie tego zainteresowania Centralny Klub Kierowców w Moskwie przy udziale Ministerstwa Transportu Samochodowego zorganizował wieczór dyskusyjny dla oceny książki, przy udziale autora. Wszyscy uczestnicy dyskusji — kierowcy statystyczni, stachanowcy, technicy i inżynierowie samochodowi oraz czołowi pracownicy transportu samochodowego — zgodnie podkreślili dużą wartość książki oraz talent autora, który w sposób barwny naszkicował szereg żywych, typowych postaci z transportu samochodowego, pokazując w jaki sposób rodzi się nowy, socjalistyczny stosunek do pracy — która stała się sprawą ambicji i honoru obywatela radzieckiego, jak z każdym dniem rosną szeregi wybitnych kierowców — statystycznych itd.

PRÓBY NOWEGO RADZIECKIEGO SAMOCHODU ciężarowego marki GAZ-36 zakończyły się pomyślnie. Nowy typ ciężarówki produkować będą Zakłady Samochodowe w Gorkim.



Oto fragment z wielkiej jazdy terenowej (cross), zorganizowanej przez Centralny Klub Kierowców Moskwy. Samochód małowitrazowy „Moskwicz” zwycięsko przebywa bagnistą rzeczkę.

ODZNAKA DLA KIEROWCÓW ZA WYBITNE WYNIKI

Ministerstwo transportu samochodowego Rosyjskiej Republiki Federalnej (RSFSR) ustanowiło odznakę dla kierowców, którzy wyróżnili się swą przykładową pracą, w następstwie której został osiągnięty postęp pod względem technicznym lub ekonomicznym.

Medal:
„Wzorowy pracownik
Ministerstwa Transportu
Samochodowego
R. S. F. S. R.”.



Odnakę otrzymują kierowcy za lepszą wydajność pracy niż planowana, wykazaną na podstawie zapisów na kartach drogowych, jak również za osiągnięte dłuższe przebiegi międzynaaprawcze, oszczędności w zużyciu paliwa i ogumienia. Odnakę otrzymują kierowcy również za pomysły nowatorskie i racjonalizatorskie.

Oprócz kierowców odznaczenie przysługuje i innym pracownikom transportu samochodowego za wybitne wyniki ich pracy.

ZJAZD SAMOCHODÓW - WETERANÓW

W Anglii odbył się doroczny tradycyjny zjazd „weteranów — samochodów”. Do zjazdu dopuszczane są samochody pochodzące z epoki sprzed pierwszej wojny światowej. Zjazd odbywa się według regulaminu, który między innymi zawiera również różne próby. Pierwszym w zjeździe był samochód produkcji francuskiej — Panhard Levassor z 1902 r. Odnaczyły się na próbach Oldsmobile z 1904, Mercedes z 1902 i Humber z 1904 r.

Zawody weteranów są dowodem, że dla dobrych mechaników miejsce dla starych samochodów nie znajduje się wcale w muzeach. Samochody z epoki 1914 do 1930 stają często również do zawodów, nie mówiąc już, że są w znacznych ilościach w codziennym użytku.



Na zdjęciu zwycięzca zjazdu „samochodów weteranów” — Panhard-Levassor z r. 1902

Tragiczna śmierć Alfreda Smoczyka



W dniu 26 września br. zginął w katastrofie drogowej Alfred Smoczyk — wielki as motocyklisty polskiego, czołowy żuźlowiec Europy.

Wiadomość o tragicznej śmierci Smoczyka głęboko wstrząsnęła całą społecznością motorową i sportową — wszystkimi, którzy znali zmarłego bądź osobiście bądź też z zawodów sportowych.

Jednakże wartość życiowa Smoczyka nie polega jedynie tylko na jego wielkim talencie sportowym, na jego ogromnych zaletach motocyklisty. Jego wartość znakomicie rozszerzają i pogłębiają wartości moralne — dyscyplina i karność, koleżeństwo i służenie społeczeństwu całym doświadczeniem, wszystkimi siłami.

Smoczyk odbywając od kilku miesięcy służbę wojskową w Warszawie, wstąpił do sekcji motorowej Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego i w ramach tej organizacji poświęcił cały swój zapal młodzieńczy, wiedzę motocyklisty i wolny czas szkoleniu młodzieży. Niejednokrotnie oglądały Go w tej roli podstołeczne Ludowe Zespoły Sportowe, dokąd wyjeżdżał w ze-
spole CWKS, w ramach akcji szkoleniowej.

Młodzież wiejska pokochała Smoczyka nie tylko dlatego, że umiał być pierwszym, że zwyciężał czołowych zawodników Europy, rozślawiając imię sportu polskiego daleko poza granicami kraju, że był rekordzistą wszystkich torów żuźlowych w Polsce. Młodzież kochała Go nadto dla Jego zalet osobistych, za wielką cierpliwość i serdeczność z jaką traktował swych uczniów, za bezpośredniość i prostotę w obcowaniu, za wielką troskliwość i sumiennosc z jaką przekazywał swą wiedzę fachową młodocianym umysłom wiejskich chłopców.

Smoczyk nie tylko marzył o pracy nad podniesieniem wiadomości fachowych i kultury technicznej młodzieży — On to swe marzenie realnie wprowadzał w życie, dawał młodzieży bezinteresownie swój trud i pracę, aby surowych wiejskich chłopaków wprowadzić na inny szczebel kultury, aby ich zaprawić do innego, lepszego życia. I to jest jego zaleta. I to jest najboleśniejsza może luka, jaką tragiczna śmierć Smoczyka wyrwała w naszym młodym, tworzącym się dopiero i nieokręplym jeszcze sporcie motocyklowym — wierzyliśmy głęboko i mieliśmy wszelkie podstawy, aby wierzyć, że Smoczyk wychowa w niedługim stosunkowo czasie dziesiątki godnych siebie następców.

* * *

Alfred Smoczyk urodził się 11-go maja 1928 roku w Kościanie (Wielkopolska). W pięć lat później rodzice Jego przenieśli się do Leszna, gdzie ojciec Zmarłego pracował w warsztacie reperacji wag. Chłopiec od najmłodszych lat zdradzał wielkie zainteresowanie i zdolności do mechaniki, które koncentrowały się przede wszystkim na mechanizmach ojcowskiego roweru. W czasie okupacji Niemcy zabrali chłopca do pracy w warsztacie samochodowym, gdzie po raz pierwszy zetknął się z motocyklami.

Po wyzwoleniu Smoczyk zapisał się na kurs kierowców samochodowych, gdzie wykładał zapalony miłośnik sportu motocyklowego — Fabiańczyk, współzałożyciel LKM-u w Lesznie. W tym mniej więcej okresie Smoczyk złożył z różnych gruchotów i starych części pierwszy swój motocykl, „Setka“ zaczęła chodzić — kości były rzucone.

Rok 1947 nie był dla Smoczyka dobry — wskutek kontuzji musiał pauzować. Jego pierwszy sukces sportowy to start na zawodach eliminacyjnych w Grudziądzu, na których startował na klubowej maszynie NSU 600. Nieznany nikomu, mały Smoczyk nie zajął wprawdzie pierwszego miejsca, ale porwał sześciotysięczną widownię swoją wspaniałą, brawurową jazdą.

Rok 1948-y to początek Jego wielkiej, znanej szeroko kariery sportowej, która błyszczała coraz wspanialszym blaskiem. Kariery wspaniałej i jakże boleśnie krótkiej.

* * *

Prezydent R. P. Bolesław Bierut w dniu 30 września br. nadał pośmiertnie tragicznie zmarłemu Alfredowi Smoczykowi Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

Pogrzeb znakomitego sportowca odbył się 30. IX. w Jego rodzinnym mieście Lesznie. Udział w nim wzięli przedstawiciele wszystkich sekcji motocyklowych całej Polski, przedstawiciele GKKF, Pol. Zw. Motorowego, CWKS, organizacji młodzieżowych, tłumy mieszkańców Leszna oraz tysiące osób przybyłych z całego kraju. Trumnę pokryły tysiące wieńców.

Imię tego wspaniałego człowieka i sportowca pozostanie w naszej pamięci na zawsze.

UDANE ELIMINACJE MISTRZOSTW POLSKI W KRAKOWIE

W dniu 27.VIII w Krakowie na tradycyjnej trasie Alei Trzech Wieszczów odbyła się III eliminacja do tegorocznych motocyklowych, wyścigowych Mistrzostw Polski.

Mozemy śmiało stwierdzić, że tego rodzaju imprezy sportowej, motorowej Kraków i jego mieszkańcy nigdy jeszcze nie oglądali. Złożyły się na to poszczególne części imprezy. Przede wszystkim należy podkreślić iż sport motorowy i sama impreza nie została zorganizowana oderwanie od zagadnień politycznych i społecznych. Przemówienie przedstawiciela Pol. Zw. Motorowego i przedstawiciela Miejskiego Komitetu Obrońców Pokoju nawiązywały do bieżących wydarzeń politycznych i społecznych. Cała trasa udekorowana flagami państwowymi i transparentami nadawała uroczysty charakter imprezie.

Po wciągnięciu na maszty flag państwowych i robotniczych przez czterech zesztorocznych mistrzów Polski, na starcie stanęły motocykle kategorii do 130 ccm. W końcowym wyniku biegu stało się tak, jak przewidywaliśmy. Pierwsze miejsce zajęł nie zagrożony przez nikogo Jerzy Jankowski z Ognia Bytom, startujący na polskiej maszynie SHL.

Trzecie z kolei w tym roku zwycięstwo Jankowskiego jeszcze raz potwierdza wyższość polskiego motocykla nad innymi maszynami produkcji zagranicznej. Jankowski prowadził już od drugiego okrążenia i nie dał sobie prowadzenia nikomu odebrać. Walka o drugie i trzecie miejsce rozegrała się między Henkiem, Ginterem i Dragą. Z walki tej Draga wyszedł zwycięsko.

Inaczej natomiast przedstawiał się bieg maszyn do 250 ccm. W naszych przewidywaniach oscylowaliśmy między Wodnickim, Markowskim, Milewskim, Henkiem i Wyporkiem. Losy tego biegu potoczyły się jednak inaczej. Bieg ten można by określić jako bieg zdefektowanych maszyn. Prowadził przez dłuższy czas Markowski i zdawało się że przyjdzie do mety pierwszy. Jednak maszyna Markowskiego zdefektowała. To samo stało się z Wodnickim. Również i Wolfinger miał defekt, który jednak usunął w czasie trwania wyścigu. W rezultacie na pierwsze miejsce wysunął się Milewski kończąc bieg jako zwycięzca. Za nim Henek Jan na Jawie. Maszyny czeskiej produkcji również wykazały swe duże walory.

Umilkły 250-tki i już na start mechanicy wyprowadzają 350-tki. Widzimy Bruna Stanisława na Nortonie, Bębenka również na Nortonie i Antoniewicza też na takiej samej maszynie. Natomiast nie startował Miełoch, który definitywnie zakończył swą bogatą karierę



Popularny konstruktor i motocyklista — Jerzy Jankowski, otrzymuje wieniec zwycięstwa po zdecydowanym i przekonującym zwycięstwie w kat. do 130 ccm.

re sportowca motorowego. I niewiadomo jaki byłby końcowy wynik. Piękna walka Bruna z Bębenkiem prowadzona zacięcie przez pięć okrążeń, wróżyła dużą niespodziankę. Niestety w 6 okrążeniu Bębenkowi urwała się rurka od dopływu paliwa i musiał zjechać z trasy. Brun niezagrożony przez nikogo zakończył bieg. Jako drugi przyjechał Rodakiewicz jadąc cały czas bardzo równo i opanowanie.

Napięcie publiczności wzrasta do maksimum, gdy na starcie pojawiają się „pęćselki”. Rozgrywka między Żymirskim i Koprowskim wisi w powietrzu. Maszyny wyszły ze startu. Prowadzi Dąbrowski, ale tylko przez półtora okrążenia. Na czoło wychodzi Żymirski. Za nim jak cień jedzie Koprowski. Na trzecim miejscu Dąbrowski.

Pełna napięcia i emocji sytuacja nie zmienia się, z tą tylko różnicą iż począwszy od 12 okrążenia Koprowski metr po metrze zbliża się do Żymirskiego. W okrążeniu 13-tym jadą już razem. I niestety w 14-yim okrążeniu Koprowski wychodzi na sam krawężnik, traci równowagę i wywraca się w tempie 140 km na godz. Szczęście, naprawdę szczęście, iż zakończyło się tylko na ogólnym wstrząsie i zewnętrznych obrażeniach. A mogło być całkiem źle.

Żymirski kończy bieg jako zwycięzca. Za nim Dąbrowski. Tym samym Żymirski ma właściwie Mistrzostwo Polski w kieszeni. To samo odnosi się zresztą do reszty zwycięzców, to znaczy Jankowskiego, Milewskiego i Bruna. (Z. Ch.)

Start wyścigu w kat. do 130 ccm (Kraków), który przyniósł przekonujące zwycięstwo maszynie polskiej konstrukcji i produkcji — S. H. L.



42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Gdyni, kat. I, Nr 0205/49, na nazw. Wiktor Małaja, zam. w Gdyni, ul. Słowackiego nr 40 m. 1.
43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Zabrzu, kat. II, Nr 0124/499, na nazw. Ernest Lazar, zam. w Zabrzu, ul. Cecylii nr 5.
44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski we Wrocławiu, kat. II, Nr 0353/4, na nazw. Antoni Rutkowski, zam. we Wrocławiu, ul. Monte Kasyno nr 55.
45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Radomiu, na nazw. Władysław Gracki, zam. w Radomiu, ul. Planty nr 13 m. 3.
46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Rybniku Sl. Dąbr. kat. IIIa, Nr 0001/48, na nazw. Antoni Kwaśny, zam. w Rybniku, ul. Rudzka nr 104.
47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo we Włochach k. W-wy, kat. III, nr 0096/49, na nazw. Bogusław Nerczyński, zam. w Brwinowie, ul. Szopena nr 12.
48. **ZAGUBIONO** książkę ciągnika, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, Nr B75156, na nazw. Zjednoczone Przedsięb. Rozrywkowe, zam. w Warszawie, ul. Złota nr 65a.
49. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 0533/49, na nazw. Bogdan Skoczylas, zam. we Wrocławiu, ul. Wita Stwosza nr 16 m. 5.
50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski, w Szczecinie, kat. II, Nr 1019/49, na nazw. Zenon Jakóbiec, zam. w Szczecinie, ul. Radogoska nr 7 m. 8.
51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Mragowie, kat. IIIr, Nr 0016/49, na nazw. Zygmunt Nehring, zam. w Olszynie Lubańskiej, ul. Chopina nr 47.
52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Lubaniu, kat. II, Nr 0029/49, na nazw. Emil Zarzycki, zam. w Lubaniu Śl., ul. Makarenki nr 4.
53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. IIIa, nr 4017/49, na nazw. Stefan Stolecki, zam. w Łodzi, ul. Karolewska nr 52.
54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazw. Zacheusz Adamski, zam. w Cmiełowie, ul. Pod Kościelisko nr 24.
55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II, Nr 0040/49, na nazw. Józef Smikowski, zam. w Łodzi, ul. Zgierska nr 167.
56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 3199/49, na nazw. Józef Podasek, zam. w Łodzi, ul. Złotnicza nr 5.
57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, na nazw. Janusz Wolfnicki, zam. w Poznaniu, ul. Wiosenna nr 50 m. 1.
58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Lwówku Śląskim, kat. IIIa, Nr 0183/49, na nazw. Antoni Barmuta, zam. w Karpaczu, ul. Wielkopolska nr 11.
59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Bydgoszczy, na nazw. Franciszek Błaszczak, zam. w Bydgoszczy, ul. Kujawska nr 38 m. 7.
60. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Jeleniej Górze, kat. IIIa, Nr 0037/50, na nazw. Stefan Hardej, zam. w Dziwiszów 154, p-ta Jelenia Góra.
61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, na nazw. Władysław Bujko, zam. w Szczecinie, ul. Krótka nr 1.
62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa, Nr 0549/49, na nazw. Tadeusz Izdebski, zam. we Wrocławiu, ul. Strzegowska nr 212.
63. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Ostrowie Wlkp., kat. IIIa, Nr 215/49, na nazw. Julian Kwiatkowski, zam. w Topoli Wielkiej, pow. Ostrow Wlkp.
64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo we Włochach, kat. II, na nazw. Władysław Stępak, zam. w Okęciu, ul. Słowackiego nr 28.
65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Sosnowcu, kat. IIIa, Nr 0239/50, na nazw. Henryk Kranacz, zam. w Sosnowcu, ul. Małachowskiego nr 20.
66. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Pszczynie, kat. II, Nr 0018/49, na nazw. Franciszek Korus, zam. w Wierku, woj. Katowice, ul. Magdorzka nr 23.
67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II Nr 0490/50, na nazw. Wacław Nowak, zam. w Łodzi, ul. Wschodnia nr 23.
68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Aninie, kat. II, Nr na nazw. Jan Michalski, zam. w Sulejówku, ul. Piłsudskiego nr 70.
69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa nr 1033/49 na nazw. Kowal Jakub, zam. we Wrocławiu, ul. Stęblowska nr 75.
70. **ZAGUBIONO** dowód rej. Nr A50-655 samochodu wydane przez urz. woj. w Poznaniu nr silnika 3343521, na nazw. Zespół PGR, Dobroszyn, pow. Górzów Wlkp.
71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, na nazw. Tadeusz Zawadzki, zam. w Warszawie, ul. Podchorążych nr 73.
72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. IIIa, nr 1360/49, na nazw. Julian Jakobsze, zam. w Piotrowicach, ul. gen. Świerczewskiego nr 41.
73. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. nr 3620/49, na nazw. Antoni O. echowik, zam. we Wrocławiu, ul. Worcela nr 33 nm 14.
74. **ZAGUBIONO** dowód rejestracyjny na motocykl wydany przez starostwo w Jeleniej Górze, nr K 9219, na nazw. Wacław Skorupa, zam. we wsi Nowy Kościół, pow. Złotoryja.
75. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Koźuchowie, kat. IIIa nr 0142/49, na nazw. Czesław Szymbaniak, w Nowym Młasteczku, 3-go Maja nr 1.
76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Olkuszu, kat. I nr 0016/49, na nazw. Andrzej Hader, zam. w Kielcach, ul. Leszczyńska nr 14.
77. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urz. woj. w Szczecinie, kat. I nr 335/49, na nazw. Robert Krygier, zam. w Szczecinie, ul. Bolesława Krzywoustego nr 22 m. 4.
78. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa, nr 1189/50, na nazw. Stanisław Skrzypek, zam. we Wrocławiu, ul. Podwale Mikołajskie nr 15 m. 26.
79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urz. woj. w Piotrkowie, kat. IIIa nr 0116/49, na nazw. Leon Gudemajer, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego nr 41.
80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Jerzy Ziembka, zam. w Krakowie, ul. Karyńskiego nr 1.
81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II nr W 2417/49, na nazw. Józef Wiśniewski, zam. w Warszawie, ul. Ludowa nr 4 m. 3.
82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. IIIa nr 0043/49 na nazw. Jarzyna Franciszek, zam. w Brzeźnie, ul. Kościelna nr 86.
83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski w Szczecinie, kat. III, na nazw. Tadeusz Czyczuk, zam. w Szczecinie, ul. Piastów, nr 51, m. 1.

KONKURS

Zadania resortu komunikacji przewidziane do wykonania w Planie 6-letnim powodują konieczność przygotowania odpowiedniej ilości kadr drogą szkolenia i podnoszenia poziomu fachowego pracowników. W związku z powyższym „Wydawnictwa Komunikacyjne” (Redakcja „Biblioteki Komunikacyjnej”) przystępują do wydawania podręczników opracowanych w formie przystępnej. Akcja wydawnicza zmierza do pogłębienia wiadomości fachowych pracowników oraz do przygotowania ich do zajęcia stanowisk hierarchicznie wyższych.

Podręczniki te o rozmiarach nie przekraczających 100—120 stron druku będą wydawane przede wszystkim dla niższych i średnich stanowisk w poszczególnych przedsiębiorstwach i działach administracji resortu komunikacji, a w szczególności:

W PRZEDSIĘBIORSTWIE PKP

dla zwrotniczego, nastawniczego, blokowego, kierownika pociągu, dyżurnego ruchu, dyspozytora ruchu, smarownika wagonów, przemycacza kotłów parowozowych, palacza kotłów stałych, palacza parowozowni, maszynisty stałych maszyn, dyspozytora parowozowni, odbiorcy robót, rewidenta wagonów, dyspozytora pracy, kierownika robót warsztatowych, nadzorca przewodów, elektromontera, montera teletechniki, montera sygnalizacji, magazyniera zasobów, torowego, mostowniczego i in.

W PRZEDSIĘBIORSTWIE PKS

dla kierowcy samochodu, konduktora, pracowników obsługi zajezdni, warsztatowca samochodowego i in.

W DROGACH WODNYCH

dla strażnika wodnego, nadzorca wodnego i in.

W DROGACH KOŁOWYCH

dla dróżnika, drogomistrza, magazyniera, kierowcy walca motorowego i parowego oraz dla pracowników obsługujących i naprawiających maszyny drogowe (np. podręczniki wyjaśniające zasady działania i utrzymania maszyn drogowych) i in.

„Wydawnictwa Komunikacyjne” zwracają się do tych wszystkich pracowników resortu komunikacji, którzy posiadają odpowiednie przygotowanie i doświadczenie zawodowe, z prośbą o opracowanie podanych tematów w formie podręczników. W tym celu „Wydawnictwa Komunikacyjne” proszą o nadesłanie do dnia 1 listopada br. próbnych opracowań, zawierających plan książki oraz około 16 stron pisma maszynowego lub czytelnego rękopisu tekstu projektowanej książki.

Forma stylistyczna opracowania nie będzie miała istotnego znaczenia, gdyż wszelkiej pomocy w tym kierunku udzieli Redakcja „Biblioteki Komunikacyjnej”.

Za najlepsze opracowania próbne Sąd Konkursowy powołany przez „Wydawnictwa Komunikacyjne” przyzna autorom nagrody pieniężne, mianowicie za pracę:

z zakresu	I nagroda	II nagroda	III nagroda
PKP	25.000.— zł	20.000.— zł	15.000.— zł
PKS	25.000.— zł	20.000.— zł	15.000.— zł
Żegluga	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł
Dróg wodnych	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł
Dróg kołowych	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł

Z autorami, których opracowania próbne zostaną zakwalifikowane przez Sąd Konkursowy, jako nadające się do wydania w formie książki, będą zawarte umowy o napisanie podręczników. Honorarium autorskie dla książek powyższego poziomu wynosi od 25.000 do 35.000 zł za arkusz druku, tj. 16 stron druku formatu A5.

Prace zgłaszane do konkursu należy oznaczyć godłem, z tym, że równocześnie należy nadesłać w zapieczętowanej kopercie, oznaczonej tym samym godłem, nazwisko i adres autora.

Po informacje prosimy zwracać się do „Wydawnictw Komunikacyjnych” — Sekretariat Redakcji „Biblioteki Komunikacyjnej”, Warszawa, Chałubińskiego 8, tel. Centrala Ministerstwa Komunikacji 8—92—80, wewn. 55—41, lub do Administracji „Wydawnictw Komunikacyjnych”, Warszawa, Kazimierzowska 52, tel. 400—60, wewn. 19.

