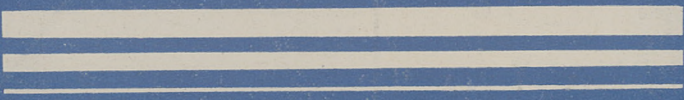
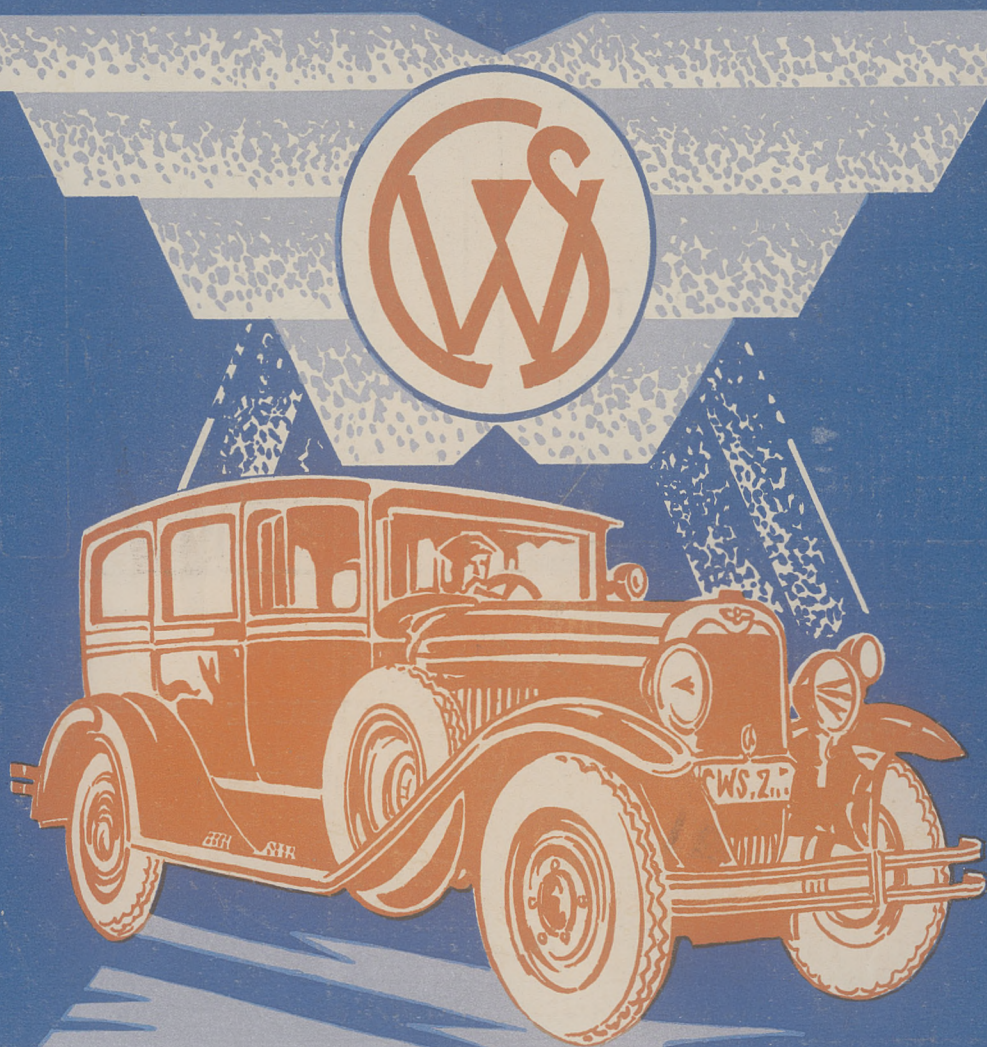


auto



n° 7  zŁ. 1,75



ad

OGLĄDAJCIE WYROBY P Z INŻ.
NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE
KOMUNIKACJI I TRANSPORTU W BOZNA

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków-samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

! LATEM !
należy stosować
jedynie

**OLEJE I SMARY
SAMOCHODOWE**

GALKAR

które zachowują swą smarność
w najwyższych nawet
temperaturach



„KARPATY“

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

Spółka z ogr. odp.

KIERUJCIE SIĘ NASZĄ TABELĄ POLECAJĄCĄ



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS“

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

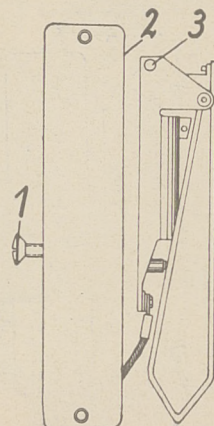
ODDZIAŁY:

w Poznaniu	w Krakowie
Bydgoszczy	Łodzi
Katowicach	Kielcach
Lwowie	Lublinie

STRZAŁKI BOCZNE



montują się
za pomocą
jednej śrubki



PRZEDSTAWICIEL JULIUSZ POZNAŃSKI INŻ.

Biuro Techniczno-Samochodowe

Warszawa, ul. Hortensja 7, tel. 117-18

WARSZAWA,
MOKOTÓW,



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
„MOTOLECHJA“

SPECJALNOŚĆ

LAKIERNIA NATRYSKOWA

REMONT NADWOZI

CENY PRZYSTĘPNE

DOGODNE WARUNKI PŁATNOŚCI

P.P. członkowie A. P. otrzymują 5% rabatu za okazaniem legitymacji

UL. BELGIJSKA 5
TEL. 185-81, 207-67

AUTO-SPORT

SP. Z O. O.

Warszawa, Bracka 18. Tel. 525-78.

Akcesoria samochodowe i motocyklowe.
Opony i dętki wszelkich marek. Oleje i smary.
Odzież sportowo-samochodowa.

POLECA PO CENACH KONKURENCYJNYCH.

Opony



Detki

**Time To Re-tire
GET A FISK!**

TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

FISK

AIR-FLIGHT

**MIESZANKA SPIRYTU,
SOWO-BENZYNOWA
MOŻE BYĆ STOSO-
WANA DO KAŻDE-
GO RODZAJU SILNI-
KA BENZYNOWEGO
BEZ DOKONYWA-
NIA W NIM SPECJAL-
NYCH PRZERÓBEK**

Wprowadzenie mieszanki spirytusowej ma olbrzymie znaczenie dla obrony kraju i uprzemysłowienia rolnictwa.

Wszyscy właściciele samochodów, traktorów i t. d., a zwłaszcza rolnicy we własnym interesie powinni używać wyłącznie mieszanek spirytusowych.

Na podstawie najnowszych prób i doświadczeń ustalony został typ mieszanki polskiej sprzedawanej przez „Polmin”, zawierającej 70% benzyny i 30% skażonego spirytusu bezwodnego.

**INFORMACJE I POKA-
ZY W PAWILONIE
PAŃSTWOWEGO MO-
NOPOLU SPIRYTUSO-
WEGO NA MIĘDZY-
NARODOWEJ WY-
STAWIE KOMUNI-
KACJI I TURYSTYKI
W POZNANIU**



**TUNGSRAM
DUOLUX**
ŻARÓWKI REFLEKTOROWE
najnowszej konstrukcji
zwiększają
bezpieczeństwo jazdy

Na skutek rozporządzenia Władz, ogłoszonego w Dzienniku Ustaw z dnia 31 lipca 1929 roku każdy autobus prócz innych środków ochronnych, winien posiadać gaśnicę samochodową.

**CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU**

**NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC**

„KNOCK OUT“ TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT“ TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85



**Nie zastanawiaj się!
te drogi doprowadzą cię
do samochodu, który będzie
wytworny, solidny, wytrzy-
mały i swą jakością będzie od-
powiadał pełni swej wartości.**



ŠKODA



w IX-ym Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski

1-szy w kategorii popularnej FORD — p. M. Bitny-Szlachta

1-szy „ „ turystycznej FIAT — p. Z. Rahnenfeld

1-szy „ „ luksusowej AUSTRO-DAIMLER — p. hr. Potocki

WSZYSCY NA ŚWIECACH

CHAMPION

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK

Warszawa, Plac Napoleona 3, tel. 259-14 i 284-97



Wspaniałe zwycięstwa

samochodów



1) W WYŚCIGU GÓRSKIM pod OJCOWEM dnia 8 czerwca r. b. otrzymała 4-o cylindrowa powietrzem chłodzona Tatra pierwszą Nagrodę w kategorii sportowych wozów, uzyskując 3-cie miejsce w ogólnej klasyfikacji, bijąc wiele maszyn o większej ilości cylindrów i konstrukcji wyścigowej.

2) W KRAKOWSKIM RAIDZIE Pętlicowym dnia 9 b. m. otrzymała pani Gebethnerowa na 4-o cylindrowej, powietrzem chłodzonej TATRZE I NAGRODĘ w kategorii pań, uzyskując V-te miejsce w ogólnej klasyfikacji.

3) W RAIDZIE WOŁYŃSKIM dnia 29 kwietnia r. b. otrzymał Inż. Marynowicz na 4-o cylindrowej, powietrzem chłodzonej TATRZE I i II Nagrodę oraz „Złotą Plakietę”.

4) W KONKURSIE ZUŻYCIA PALIWA pod Warszawą dnia 4 maja r. b. otrzymała powietrzem chłodzona TATRA I Nagrodę, zużywając tylko 4,91 l. benzyny na 100 km. Szczegóły patrz w kronice, w końcu numeru.

TATRA=AUTO

WARSZAWA

ZARZĄD i WARSZTATY

Czerniakowska 205/207, tel. 175-32,
292-42 i 213-69.

SALON WYSTAWOWY

Al. Jerozolimska 14, telefon 409-22

*Wybierasz się w podróż
samochodem?*

N A J S Z Y B C I E J,
N A J T A N I E J
I N A J D O K Ł A D N I E J

dostarczy Ci wszystkich niezbędnych
informacji, map i przewodników



BIURO TURYSTYCZNE

AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W WARSZAWIE, PRZY AL. SZUCHA 10

Posiadamy stale na składzie:

WYDAWNICTWA TURYSTYCZNE MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU
KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH UZNANYCH (A.I.A.)—jak to przewodniki
i mapy automobilowe całej Europy oraz Marokka, Algieru, Oranu, Tunisu i Egiptu.

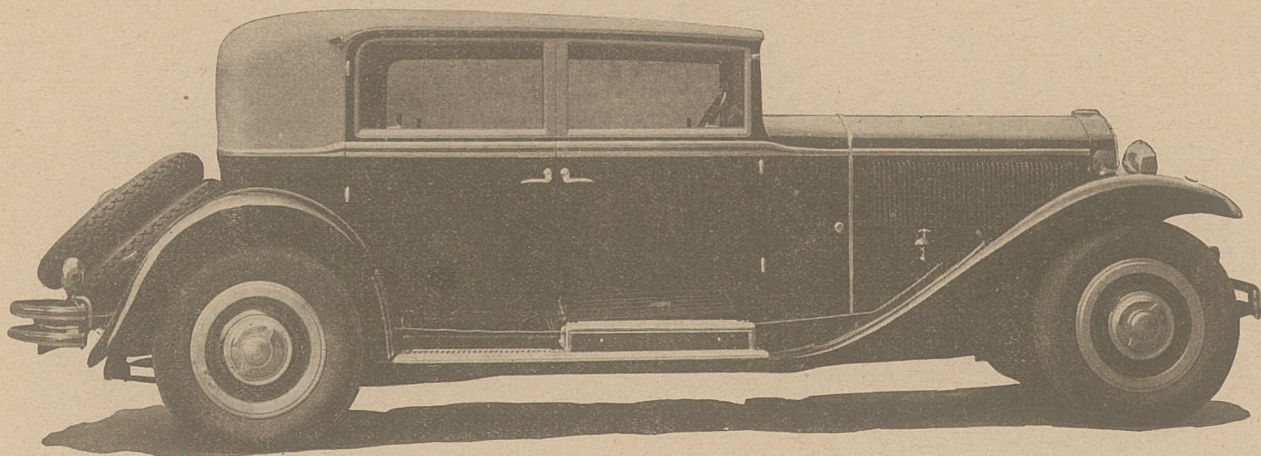
Na żądanie dostarczamy również mapy i przewodniki innych wydawnictw.

PRZEWODNIK AUTOMOBILOWY PO POLSCE wyd. Automobilklubu Polski.
Szczegółowy opis najpiękniejszych samochodowych szlaków turystycznych naszego
kraju zaopatrzony w odpowiednie mapy i ilustracje.

KOMPLETY SZCZEGÓŁOWYCH MAP SAMOCHODOWYCH POLSKI.
CZEKI BENZYNOWE I OLEJOWE PIERWSZORZĘDNYCH FIRM upoważ-
niające do otrzymania benzyny i olei na terenie całej Polski.

Prócz tego na żądanie sporządzamy SZCZEGÓŁOWE MARSZRUTY AUTO-
MOBILOWE DLA WYCIECZEK PO CAŁEJ EUROPIE z podaniem dokład-
nych kilometrów, szczegółów techniczno-drogowych, adresów polecanych hoteli,
restauracji, garaży i t. d.

Prosimy o zwrócenie uwagi na Komunikaty Biura Turystycznego w części oficjalnej.



8-mio cylindrowe samochody „Dilambda”

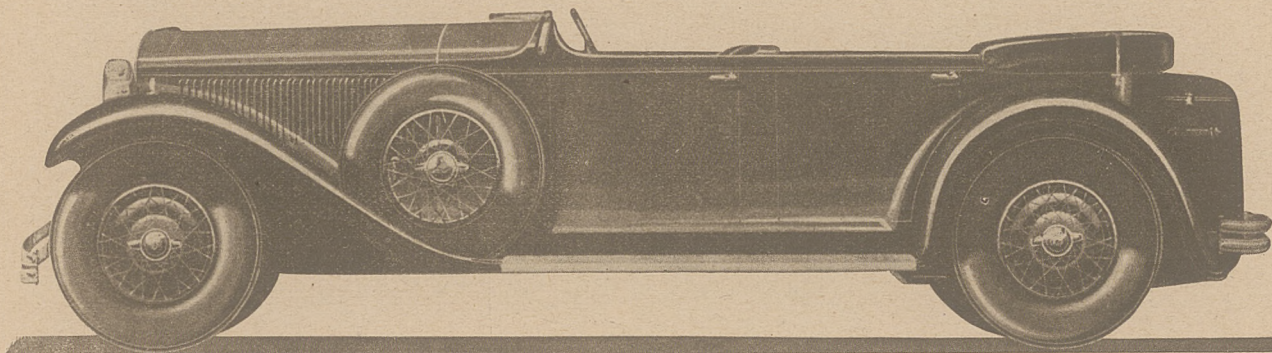
Absolutne bezpieczeństwo oparte na niezmiernie precyzyjnych i kosztownych konstrukcjach, pozwala na rozwijanie normalnej szybkości ponad 120 km/godz. nawet na drogach złych i niebezpiecznych.

Wygoda i najwyższy komfort dla pasażerów, uzyskane rozmiarami karoserji przy jednoczesnem zachowaniu racjonalnej długości wozu. „Dilambda” jest wozem o wielkiej mocy, solidnej wadze, średnim litrażu i cenie przystępnej; wóz ten zachował jednak wszystkie najlepsze cechy zwrotności i sprawności „Lambdy”.

Resorowanie nieporównane, jeszcze bardziej miękkie niż w Lambdzie, łatwość i lekkość kierowania, hamulce potężne i czułe, przyspieszenie wspaniałe, wszystkie te zalety wykluczają jakiegokolwiek zmęczenie tak prowadzącego jak i pasażerów nie tylko w czasie krótkich przejazdów w mieście, lecz również podczas długich podróży po drogach nizinnych i górskich.

Obsługa niezmiernie prosta, prawie zupełnie zautomatyzowana czyni „Dilambdę” wozem nadającym się jak żaden inny, do prowadzenia przez właściciela bez pomocy mechanika-specjalisty.

Nieograniczona wytrzymałość tak części mechanicznej, jak i karoserji, osiągnięta zupełną sztywnością podwozia.



WARSZAWA. — TOW. SAM. „POLAN” SP. Z O. O. — MIODOWA 3. TEL. 313-25.

KRAKÓW: „Meta” Sp. z o. o., ulica Tadeusza Kościuszki 1. 49. Tel. 37-20. POZNAŃ: Fr. Radomski i S-ka, ulica Dąbrowskiego 1. 30. Tel. 66-37.

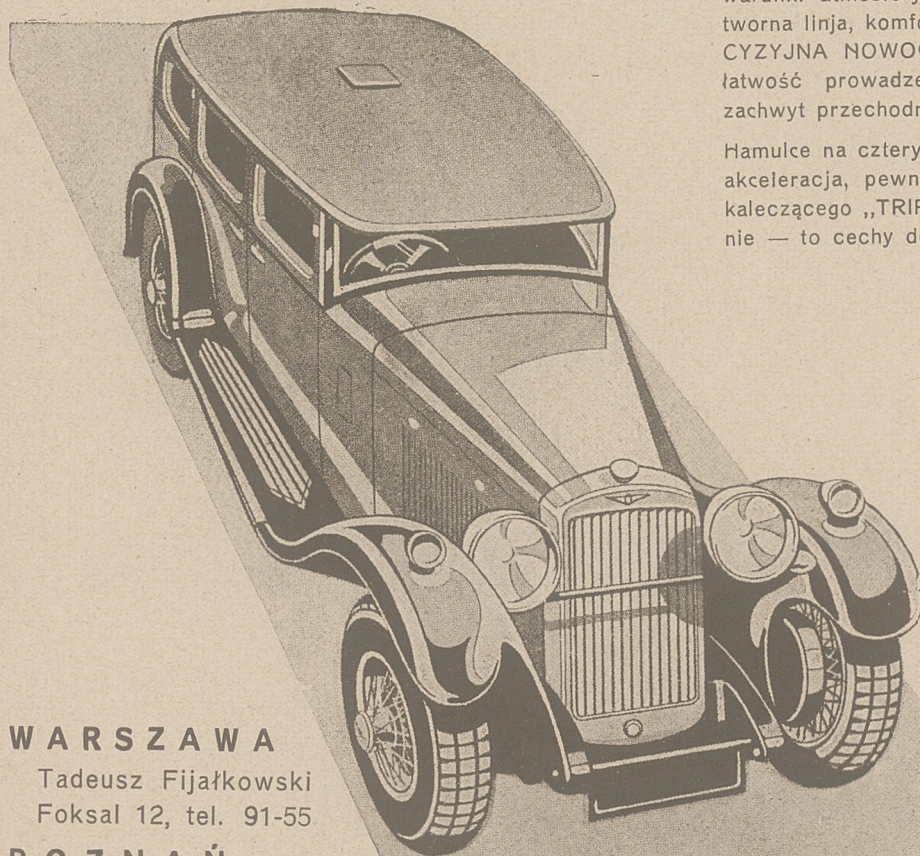


ZNAWCY ŚWIATA AUTOMOBILOWEGO ORZEKLI, ŻE ANGIELSKI SAMOCHÓD

„HILLMAN 1930” 8 CYLINDRÓW W JEDNEJ LINII

jest przy swej stosunkowo niskiej cenie, jedynym samochodem wytrzymującym najlepiej najwyższą szybkość, złe drogi, ciężkie warunki atmosferyczne i długie uciążliwe podróże, a jego wytworna linja, komfortowe wnętrze, wygodne zawieszenie i PRECYZYJNA NOWOCZESNA KONSTRUKCJA — dają kierowcy łatwość prowadzenia, przyjemność pasażerowi i wywołują zachwyt przechodniów.

Hamulce na cztery koła Dewandre Vacuum Servo, nadzwyczajna akceleracja, pewne trzymanie się drogi, szyby ze szkła niekaleczącego „TRIPLEX” — taniość w użyciu i taniość w kupnie — to cechy doskonałości tego wozu.



JENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

ERNEST GILBERT
ŁÓDŹ

Ewangelicka Nr. 1.

WARSZAWA

Tadeusz Fijałkowski
Foksal 12, tel. 91-55

POZNAŃ

„Komna” Sp. z o. o.
Dąbrowskiego 83/85

ŁÓDŹ

Alfred Keilich i S-ka
Wolczańska 188

KATOWICE

M. Smuda
Jordana 10

HILLMAN

W IX-tym Międzynarodowym Raidzie A. P.

na przestrzeni 3.134 klm., w 7 etapach, dwóch płaskich wyścigach przed i przy ukończeniu Raidu oraz wyścigu górskim odniósł seryjny wóz marki

Ford – WIELKIE ZWYCIĘSTWO!!

Zwyciężył na próbie
płaskiej szybkości!!!



Zwyciężył na próbie
górskiej szybkości!!!

Ford Nr. 1, prowadzony przez pp. Michała Bitny-Szlachta i Janusza Piotrowskiego uzyskał w kategorii wozów popularnych

I-sze miejsce!

Ford Nr. 1 — jedyny ze wszystkich raidowych wozów otrzymał największą ilość 65,63 punktów dodatnich (ukończył raid bez punktów karnych) i zdobył nagrody:

ZŁOTY PUHAR A. P. — pierwszą nagrodę w klasyfikacji I-szej grupy,
SREBRNY PUHAR „Tygodnika Ilustrowanego” za największą sumę punktów dodatnich, w 3-ch próbach szybkości i ukończenie raidu,
NAGRODĘ FIRMY „Vacuum Oil Company” za największą ilość punktów dodatnich.

NAGRODĘ CZASOPISMA „AUTO” za największą ilość punktów dodatnich na próbie szybkości górskiej,
NAGRODĘ KOMISJI SPORTOWEJ dla mechaników,
ZŁOTĄ PLAKIETĘ Z DYPLOMEM za ukończenie raidu z wynikiem znakomitym oraz szereg innych odznaczeń.

PUHAR BRONZOWY A. P.
SREBRNĄ PLAKIETĘ

z dyplomem za ukończenie raidu

zdołał p. Wł. Kurec na własnym
wozie marki „Ford” Nr. 2

ZASTĘPSTWO FORD MOTOR COMPANY

„MOTOFORS”

Sp. z o. o.

KREDYTOWA Nr. 19. TELEFONY: 46-34, 46-24, 419-02.

Zwycięski Ford Nr. 1 odbył raid na oponach „ROYAL”
!!! niedoścignionej dobroci!!!

Zwycięski Ford Nr. 1 odbył Raid na olejach firmy
„Vacuum Oil Company”.



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 7 Lipiec 1930

SPIS RZECZY

	str.
IX Międzynarodowy Raid Automobilklubu Pol- ski, Stanisław Strumph Wojtkiewicz . . .	13
Raid jako próba maszyn, Kazimierz Wallmo- den	24
Krakowski Turniej Automobilowy, Marjan Krynicki	32
Jak długo żyje samochód w Ameryce? K. W. . .	38
Spirytus i benzyna, K. W.	40
Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Tu- rystyki	42
Sport	48

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 540-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze wykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, szanując na
blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto”.

ROADSTER HISPANO = SUIZA

MODEL 1928 ROKU

na dogodnych warunkach do sprzedania

CAŁKOWITY REMONT PODWOZIA
I KAROSERJI ZOSTAŁ PRZEZ
FIRMĘ DOKONANY.

NOWY KOMPLET OPON I DĘTEK.

CENA PRZYSTĘPNA
DO OMÓWIENIA.

INFORMACJI UDZIELA SIĘ:
Telefon 327-13.

AUTO- REZERWA

Akcesoria

Opony

Akumulatory

Części zamienne do samochodów

Aloniuszki 5. TEL. 15959



Stacja obsługi STANDARD NOBEL w Poznaniu, przy ulicy Bukowskiej, róg Gajowej.



Pierwsze nowoczesne stacje obsługi,

według pojęć amerykańskich, zbudowane zostały w Polsce przez Standard Nobel, S. A.

Oprócz produktów naftowych gwarantowanej jakości i po cenach normalnych,—automobilista, ma do swej dyspozycji urządzenia do smarowania i płukania wozu, dźwig hydrauliczny, automatyczną pompę powietrzną do opon oraz wodę do chłodziw i akumulatorów.



STANDARD ★ NOBEL w POLSCE, S. A.



**Koniecznym dla Was jest
ten mocny chwyt drogi i to
bezpieczeństwo, których
używa potężna opona
GOODYEAR z jej znanym protektorem AWT, a to dla
tychże przyczyn, dla których poprzez świat cały
więcej ludzi jeździ na oponach GOODYEAR, aniżeli
na oponach jakiejkolwiek innej marki.**

GOODYEAR



Fot.
A. Sitkowski

Komandor Raidu p. Janusz
Regulski wyprowadza za-
wodników z Warszawy.

Każdy wielki raid ma swoje odrębne oblicze, jakby pewną dominującą w nim cechę. Raid tegoroczny, odbyty w upalnych dniach 22—29 czerwca posiadał dwie takie znamienne i naczelne cechy; jedną ściśle z dziedziny organizacyjnej, drugą o charakterze ogólniejszym, powiedziałbym ogólnopolskim. Mówię tu o olbrzymim wpływie trasy raidowej — w roku bieżącym z całą słuszością nazywanej „drogą dookoła Polski” — nie tylko wogóle na rozwój turystyki rodzimej, ale i na samopoczucie — rzekłbym — patriotyczne. Tyczy się to zarówno czynnych uczestników imprezy, która z błyskawiczną szybkością przeleciała przez odrębne i dalekie od siebie połacie kraju, ale i tych setek tysięcy uczestników biernych, to znaczy widzów rozplamienionych entuzjazmem i barwnie dekorujących gościńce i ulice.

IX-ty Międzynarodowy Raid Automobillklubu Polski był prawdziwie

efekownem (i pożytecznem!) zjawiskiem, niiby jakaś przejaśniona rakietą, która, wyprysnąwszy z piorunową energją w sercu Polski — w stolicy, — potrafiła szczęśliwie oblecieć i rozświetlić radością czynu i sportowego impetu — wszystkie dzielnice Polski — i puszcze kurpiowskie — i pagórki podwileńskie — i nowogrodzkie zakątki poetyczne

IX Międzynarodowy Raid Automobillklubu Polski

— i pogranicze polsko-sowieckie — i śpiące wśród brzęku komarów nieskończone, bezludne Polesie — i Wołyń pełen radości przedśniwnej i chmielowego oszołomienia bogatych sadów — i Małopolskę Wschodnią ze Lwowem, noszącym wybitne cechy naszej południowej stolicy — i przedgórze Tatr, napelnione po same brzegi dolin świeżością — i Śląsk, wyrzucający w pogodne niebo czarny, żółty i sinawy nadmiar energii fabrycznej — i płaszczyznę, nad którą strzeliście króluje klasztor Jasnogórski — i pogrążoną w kąpieli handlow i targów Łódź — i Kujawy, nabrzmiałe urodzajem, i najdroższe być może, sercu polskiemu — Pomorze, przez które spływają ku północy polskie wody, śledzące falę Bałtyku. Tu kończy się impet tego przydługiego okresu — i impet samego raidu. Wracaliśmy zaś przez Płock i Raszyn.

Wymieniłem te dwie ostatnie miejscowości sławne — jedna w



Zwycięzca w grupie samochodów popularnych, Bitny Szlachta na samochodzie Ford, na starcie płaskiej próby szybkości pod Raszyńnem. (Fot. J. Ryś)



Start Rabnenfelda na samochodzie Fiat, bezkonkurencyjnego zwycięży w grupie samochodów turystycznych. (Fot. J. Ryś)

dawnej — druga w niedawnej — przeszłości Polski — ze zwycięskiego, upartego odporu, danego najeźdźcom — nie tylko przez prosty przypadek. W chwili, kiedy ten numer dojdzie do rąk czytelników, będziemy wszyscy żyli pamięcią zdarzeń, których X-ta rocznica właśnie przypada. Dobrze się więc stało, że właśnie w tę rocznicę spraw, które rozegrały się na niezmiernych obszarach Rzeczypospolitej, a których momentem bynajmniej nie najważniejszym z punktu widzenia wojskowego — ale za to kulminacyjnym momentem narodowego porwy i zespolenia duchowego — była bitwa radzywińska — że właśnie w 10 lat po radzywińskich zdarzeniach pamiętnych, odwiedziliśmy rozpędzonym korowodem samochodów raidowych bodaj najważniejsze z byłych pobojowisk polskich — jadąc drogą na Radzymin. I dobrze się stało potem, że powitano nas — zarówno nad Bugiem i Narwią, jak na dalekich kresach — gdzieś za Wilnem, pod Nieświeżem i w Klecku, na szlaku poleskim do Kobrynia — i w trójkacie twierdz wołyńskich, i w Brodach, dotychczas pamiętających potrójne wojenne zniszczenie i we Lwowie, okolonym cmentarzami obrońców i w pamiętnych młodzieży polskiej okolicach Przemyśla — i w odnieszczonych pomorskich miastach — i w nowej Gdyni — i wreszcie na desperacko wtedy bronionym moście płockim przez Wisłę — że powitano nas wszędzie w tych — i w innych — których nie zdołam wymienić — miejscowościach — powiewem witających rąk, oklaskiem i okrzykiem radosnego powitania, pomocą, wskazówką, usługą.

Dzisiejsze 10-lecie uczcili automobiliści na swój sposób.

*

Pomoc i usługa, oddana raidowi przez władze drogowe i przez policję, a często i przez mieszkańców, samorządnie organizujących pomocniczą służbę drogową — były wprost

niezwykłe. Na całej przestrzeni raidu — a przestrzeń ta wynosiła przecież teoretycznie 3.134 — a praktycznie nieco więcej — kilometrów — szosy doprowadzono do możliwie dobrego stanu, wszelkie mostki i przejazdy były „udostępnione“ dla maszyn, mkających z wielką chyżością, a tablice, znaków ostrzegawczych, sygnałów rozmaitego rodzaju — bądź drewnianych, bądź żywych — ludzkich — był gdzieś tam gdzieś poprostu wzruszający nadmiar. Pewne usterki można było obserwować jedynie w samym Krakowie — no i pod Toruniem, gdzie długie szeregi białych głazów, ułożonych na szosie przez dozorców drogowych — utrudniały jazdę, a mogły też stać się przyczyną poważnego wypadku.

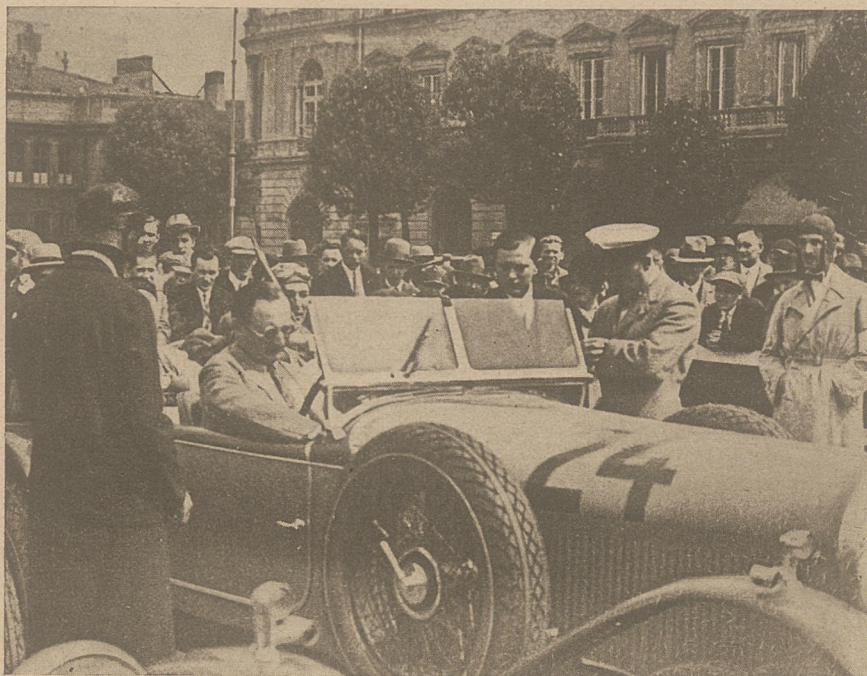
Wypadków zaś smutnych, ale przecież nie dramatycznych, na raidzie tegorocznym nie brakło. Szczególniej obfitował w nie etap pierwszy.

Raid rozpoczął się — dla publiczności z Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie, gdzie jeszcze dnia poprzedzającego maszyny raidowe przygotowano do drogi i ustawiono w czworoboku. W gruncie rzeczy — dla uczestników raidu — rozpoczął się on dopiero z Raszyna dokąd samochody udały się z Warszawy w niedzielę dn. 22-go czerwca r. b., o godz. 10 rano i gdzie startowały do płaskiej próby szybkości na przestrzeni 2 km.

Z próby tej nie wszystkie wozy wyszły zwycięsko, a m. in. stracił podczas tej próby szansę na miejsce naczelne p. Zochowski na „Delage'u“, który nie zdołał rozwinąć całej szybkości. Wynikło to ze złej regulacji gaźnika.



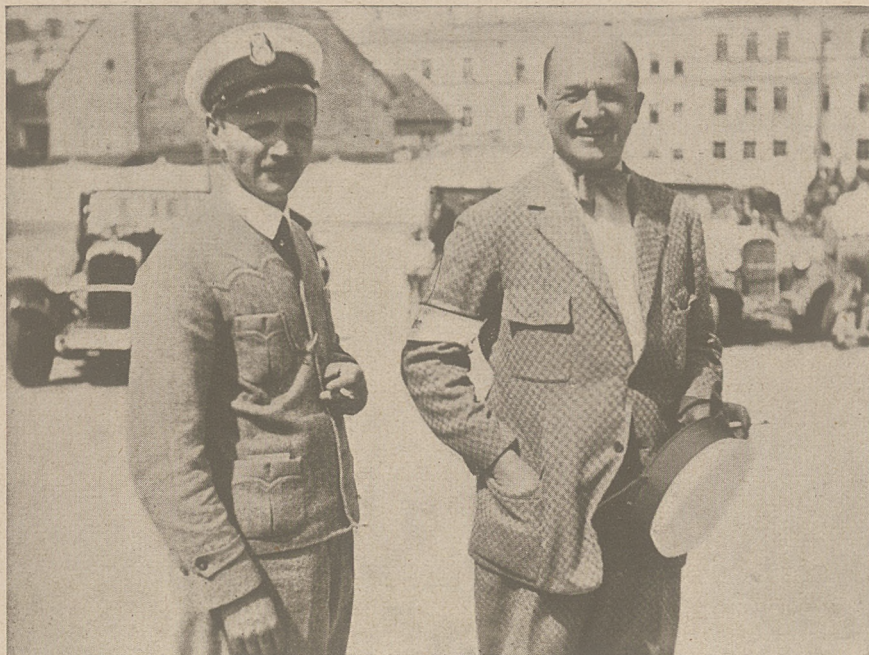
P. Karol br. Raczyński, Prezes Automobilkłubi Polski, z zainteresowaniem śledzi przebieg wyścigu pod Raszynem. (Fot. B. Werner).



Zwycięzca w grupie samochodów luksusowych, br. Adam Polocki na samochodzie Austro Daimler, rozrusza silnik przed odjazdem z Warszawy. (Fot. J. Stądlicki).

Po dokonanej próbie każda z maszyn raidowych przecinała Warszawę ulicą Grójecką i Alejami Jerozolimskimi, drogą przez most Poniatowskiego i potem na Radzymin udając się w kierunku Białegostoku i Grodna. Dalej raid poszedł niedawno wykończoną, wąską, ale niezłą szosą na Raduń do Wilna, gdzie kończył się pierwszy etap.

Gościnnie przyjęci przez Wileński Automobilkłubi, dowiedzieliśmy się w trakcie wieczoru i nocy o tem, że aż trzech uczestników raidu odpadło ze współzawodnictwa w ciągu tego pierwszego, łatwego, choć dość długiego (471 km.) etapu. Mianowicie wskutek defektu mechanicznego musiał wycofać się z raidu p. Jan Maryjański na samo-



P. Janusz Reguloki, Komandor Raidu (z odkrytą głową) i p. Stanisław Szydeloki, Vice-komandor.

chodzie „Delage“, noszącym numer raidowy 16. Samochód ten zapisany był do grupy samochodów turystycznych. Z tejże grupy ubył także, wypadłszy z wirażu pod Białymstokiem i przewróciwszy się z maszyną w powietrzu (poczem samochód stanął na 4 kołach, na zielonej łączce) p. Leopold Gerhard na samochodzie „Voisin“ nr. raidowy 15. Pasażerowie tego wozu — kontroler sportowy, rotmistrz Flat-tau oraz dziennikarz Janowski — zostali dotkliwie, ale nie groźnie pokaleczeni i potłuczeni. Sam kierowca, odstawiwszy pasażerów do

szpitala, ujął za pozostałą połówkę kierownicy i popędził do Wilna, przybywając tam szczęśliwie o północy. Następnie nieustannie już towarzyszył maszynom raidowym, jadąc cierpliwie i z prawdziwie sportową wytrwałością, nie mogąc już liczyć na żadne nagrody — po przez wszystkie etapy — i skończył raid poza konkursem. Dalsza podróż tej pięknej maszyny, skarosowanej w Polsce, odbyła się bez poważniejszych wypadków.

Trzeci wypadek, który zdarzył się na pierwszym etapie, wyłączył z grona współzawodników zeszłoroczne-

go mistrza Polski p. Jana Rippera, który prowadził „Citroën'a“, numer raidowy 4. W ten sposób uszczuplony został team „Citroënow“, zapisany do grupy samochodów popularnych a jadący po nagrodę zespołową m. st. Warszawy. Mistrz Ripper, pozbawiony możliwości jazdy wskutek defektu sprzęgła, — przyczepił się do przejeżdżającego autobusu, w ten sposób dopędził raid w Wilnie i jechał następnie aż do Krakowa, ale już tylko w charakterze pasażera, lub mascotte'y — jak kto woli.

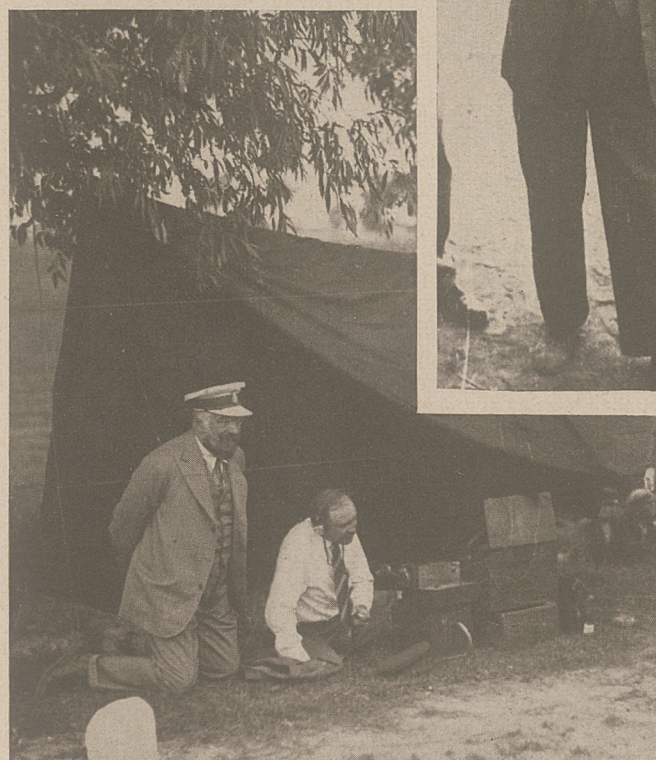
A zatem już w Wilnie okazało się, że do dalszej konkurencji staje ogółem 19 kierowców.

*

Po wyścigu płaskim pod Raszynem wypuszczono w stronę Wilna najpierw maszyny słabe. W Wilnie natomiast obrano inną, daleko słabszą taktykę, mianowicie na krótki ale biegnący przeważnie gruntowymi drogami etap przez Lidę, Nowogródek i małowniczy Mir do Nieświeża (224 km.), wypuszczono najpierw maszyny silne, a na końcu najslabsze. System ten trwał już do końca raidu, dzięki czemu samochody o dużej mocy, jadące na dużą przeciętną szybkość, nie traciły czasu na wymijanie wozów słabszych, a wszyscy wogóle kierowcy i pasażerowie samochodów mogli mniej oddychać kurzem, którego i tak nie brak na polskich drogach.



Zdjęcia z katastrofy samochodu Rulll'ego na ostatnim etapie pod Sierpcem. (Fot. J. Perle)



MIGAWKI Z IX RAIDU MIĘDZY Narodowego A. P.

Z lewej strony od góry: Prezes A. P. p. Karol br. Raczyński, Komandor Raidu p. Janusz Regulski i p. br. Maurycy Polocki toczą ożywioną rozmowę przed wyjazdem z Warszawy; poniżej: Prezes br. Raczyński i mjr. Deisenberg przy chronometrze elektrycznym; z prawej strony od góry: przed startem górskiej próby szybkości na Tyrawie Wołoskiej fotograf nasz uchwycił moment wesołej rozmowy inż. Mincejmera (obrócony tyłem), inż. Rappe (w kapeluszu), Komandora Regulskiego i sekretarza Raidu p. Sekowskiego; poniżej: kierownik płaskiej próby szybkości pod Raszynem p. inż. W'achowski przy telefonii; u dołu: inż. Rappe zapisuje czasy próby płaskiej, podawane przez chronometrażystę p. Szomańskiego. Pórodku: inż. Rappe oblicza wyniki płaskiej próby szybkości.



Chronometraż ręczny na górskiej próbie szybkości na Tyrawie Wołoskiej.



Komandor Reguloki również stopował na Tyrawie.

Etap drugi, choć zapowiadał się niezmiernie groźnie, i choć na przeszkodzie stały piaszczyste wzniesienia oraz — dla odmiany — spadki, pokryte oślizgłą po krótkim deszczu gliną, przebyto jednak szczęśliwie. Jedyne p. Rulli ugrzązł w piasku, zarywając się po osie i stopnie, i nie mógł wyjechać pod górę, zatrzymując swoim „Fiatem” resztę samochodów raidowych, idących w ślad za nim. Jeden z „Citroënów”,

który spróbował przemknąć się około niego — utknął również. Szczęśliwie jednak obyło się bez obcej pomocy, załoga obu tych samochodów paznokciami wydrapywała i rękami wygrzebywała piach z pod swoich maszyn i mogła ruszyć dalej, otwierając drogę wszystkim innym maszynom, które następnie pierwszym biegiem i na dużych obrotach mijały niebezpieczne miejsce.

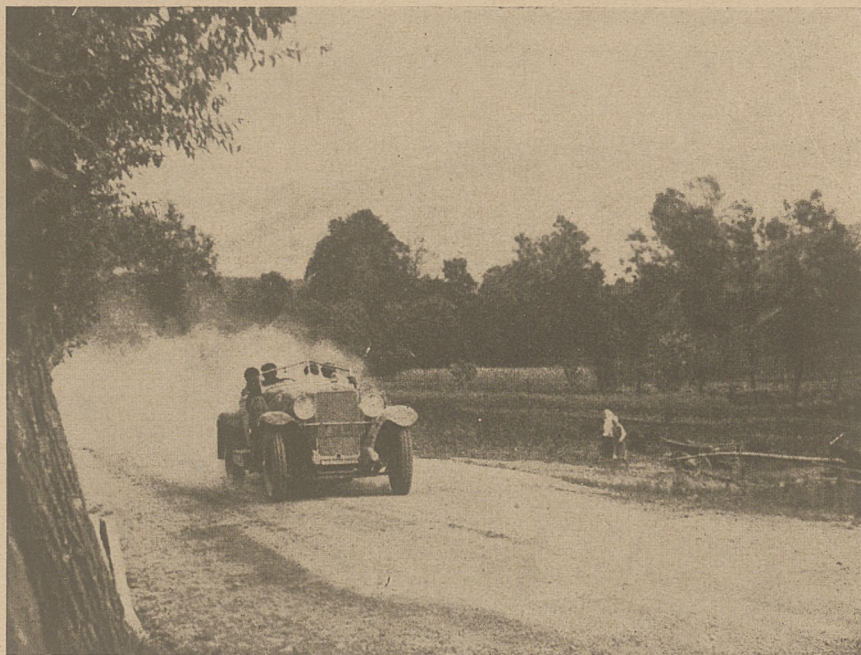
W Nieświeżu — małym i schlud-

nem miasteczku — honory gospodarskie czynił Albrecht ks. Radziwiłł, który przedstawiciele raidu zaprosił na zamek, dalej — starosta, oficerowie 27 p. uł., i przedstawiciele władz miejskich i społeczeństwa nieświeżkiego, zgrupowani w tamtejszym klubie myśliwskim. Rynek, na którym był założony park samochodowy, umajono zielenią, a jeszcze przedtem na granicy województwa nowogródzkiego raid był powitany bramą tryumfalną. Wogóle zaś trudno wyrazić naszą wdzięczność za tę istic kresową serdeczność i gościnność, jaką raid i jego uczestnicy spotkali w województwach wileńskim i nowogródzkim.

Następny, trzeci, etap raidu biegł z Nieświeża do Lwowa, wzdłuż całego Polesia, przecinając Wołyń i część Małopolski Wschodniej. Na etapie tym zdarzały się szlaki, mające po 100 lub więcej km. linji absolutnie prostej. Władze drogowe, słusznie przypuszczając, że na tych prostych i dobrych szosach raid posuwać się będzie w tempie maksymalnym, na przestrzeni przeszło 200 km. obstawiły znakami ostrzegawczymi każdą nierówność, każdy mostek lub przejazd. Kierowcy istotnie śpieszyli się niezmiernie już od samego Nieświeża, mając przed sobą olbrzymi dystans 635 km. Dnia tego uczestnicy raidu mogli już nie tylko wyobrażnia objąć, ale niejako doświadczyć namacalnie i praktycznie — na własnej skórze — że mowa o „wielkiej Polsce” nie jest mową przesadną. Przenieśliśmy się w ciągu tych 9-ciu (jeżeli z p. Liefeldtem) lub 15 (jeżeli z p. Bitnym) godzin z północnej dzielnicy Polski — do południowej, a mimochodem — po drodze — „stratowaliśmy” Polesie na całej jego długości i „rozcieiliśmy” przez pół Wołyń, witając nas również bramą zieleni. Na szlaku naszym były miasta: Kleck, Bereza Kartuska, Kobryń, Kowel, Łuck, Dubno, Radziwiłłów, Brody i Złoczów. Etap ten — w małopolskim swoim odcinku — omal nie zadusił nas niesłychanie gęstym i dłu-

go w powietrzu trwającym kurzem. Odpadł tutaj p. Władysław Cybulski na samochodzie „Citroën“ Nr. 6, który uległ szeregowi defektów, a co zatem idzie, i napraw, mniej lub więcej poważnych. P. Cybulski wsiadł we Lwowie na inną maszynę tejże marki i kończył raid poza konkursem. Park we Lwowie założony był naprzeciwko uniwersytetu, w pięknej dzielnicy miasta.

Etap 4-ty polegał na przebyciu dystansu Lwów — Kraków, przez Przemyśl i Tyrawę Wołoską, gdzie odbyła się próba szybkości górskiej. Próbę tę przebyli pomyślnie wszyscy zawodnicy prócz Rulli'ego na „Fiacie“ Nr. 12. Zawodnik ten, przebywszy połowę trasy z wielką szybkością 60—70 km., na trzecim ostrym wirażu w lewą stronę nieco przetrzymał kierownicę, nie włączył przytem drugiego biegu, a także nie zdołał wyprowadzić przewirażowanej maszyny na prostą, wpadając na 2 grube słupy, a następnie do rowu — na szczęście — od strony wewnętrznej zakrętu. Były niezmiernie trudności z odrzuceniem „pomocy obcej“, która groziła masową interwencją. Ale załoga jakoś dała sobie radę sama, w ciągu niespełna 3 minut wyprowadziła samochód z niezmiernie trudnej sytuacji i p. Rul-



Jerzy Żobowski na samochodzie Delage podczas górskiej próby szybkości.

li ostatecznie stracił nie więcej, niż 3 minuty.

A mógł utknąć na dłużej!

W trakcie górskiej próby szybkości wyjaśniło się, że oba „Fordy“, przebywszy ją nader szczęśliwie, będą już do końca zapewne przodowały w swojej kategorii, a być może i wogóle w tabeli dodatkich punktów. Szły spokojnie, dość dużą przeciętną szybkością (40—45 klm./g.) — i nie sobie nie robiły z całego raidu!

W Krakowie uczestnicy raidu niecc błądzili. Park został urządzony na dziedzińcu dość odległych od centrum miasta koszar. Niestety, wiele osób cywilnych miało dostęp na teren tego „parku“ i dlatego to zapewne mogła się przydarzyć „Fordowi“ Nr. 1 nieprzyjemna sprawa na etapie następnym. Mianowicie, gdy zaczął mu szwankować dopływ benzyny, i gdy otworzył maskę — po długich bezowocnych poszukiwa-



Dwa widoki z górskiej próby szybkości: na lewo — Rychter na samochodzie Hudson; na prawo — Liefeldt na samochodzie Austro Daimler, który zrobił najlepszy czas dnia.

niach znaleziono w rezerwarze tej maszyny kamyczki i piasek, wsypały do niej złośliwą ręką na postoju krakowskim. Zdarzyło się to już na etapie Kraków—Łódź, który biegł z początku nader malowniczą drogą przez Ojców i Pieskową Skalę, a następnie asfaltowymi szosami Śląska i wiejskimi drogami w okolicach Częstochowy i Łodzi. Po drodze eskortowali nas członkowie nowopowstałego śląskiego Touring-Klubu. W Łodzi, w gronie członków energicznego i ruchliwego, a przede-

wszystkiem nader gościnnego łódzkiego Automobilklubu, opowiadaliśmy sobie wiele o gościnności i sprężystej organizacji, jaką spotkał raid wszędzie — bo to i w Wilnie i w Nieświeżu i we Lwowie.

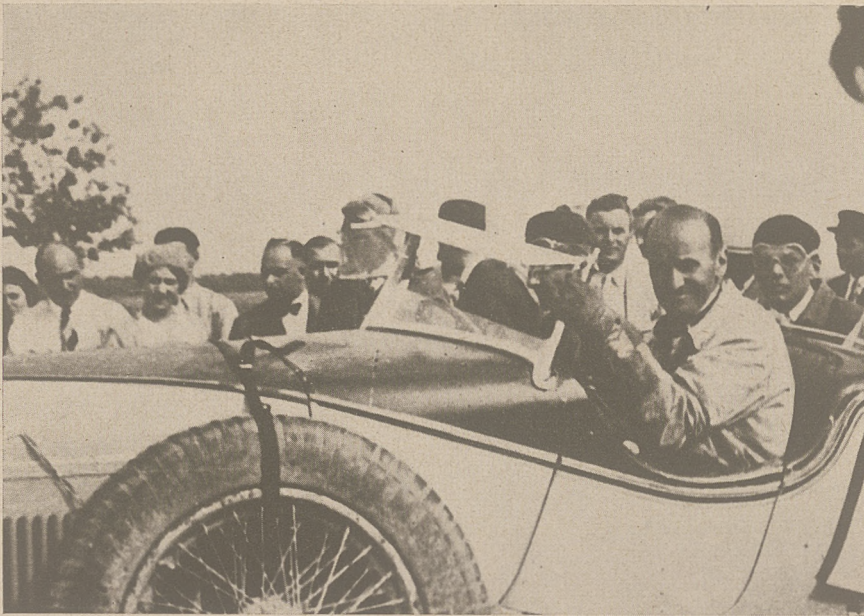
Co do przykrego incydentu z „Fordem“, to nie miał on dla tej maszyny następstw przykrych, gdyż wobec oczywistości, że działała tu „siła niższa“, nie porachowano pp. Piotrowskiemu i Bitnemu punktów karnych za otwarcie maski i dokonane oczyszczenie rezerwuaru.

Start z Łodzi odbywał się w ogólnym napięciu — gdyż kilka startów nie dopisało. Z przerażeniem też patrzono na Maurycego hr. Potockiego, który zajął walczyć ze ścigającym go nieszczęściem. Mianowicie, źle zmontowane błotniki, trąca opony, swoimi rozgrzanymi od ciągłego tarcia częściami niszczyły gumę kompletnie. Ponieważ zaś olbrzymi „Voisin“ p. Potockiego posiada olbrzymie wymiary pneumatyków, mało gdzie będących w sprzedaży, przeto dzielnemu temu zawodnikowi groziło utknięcie w drodze. Jednakże wóz ten szczęśliwie przybył do Łodzi, a potem i do Gdyni, gdzie mógł się zaopatrzyć w nowe opony.

Innego rodzaju kłopoty ścigały „Ford“ p. Kureca i „Citroën“ p. Władawskiego. P. Władawski w etapie tym, wskutek defektu skrzynki biegów, a w poprzednim — wskutek defektu w instalacji elektrycznej — stracił wiele punktów. P. Kurec zaś, będący jakby beniaminkiem raidu, czy to wskutek kawalerskiej jazdy, czy też z powodu solidnej swej wagi (120 kg.!) — złamał resor i dojechał na pomocniczej kombinacji z kawałków drzewa i wałków gumowych. Kończył raid także bez resoru — i nawet brał udział w próbie szybkości płaskiej pod Raszyńcem, urządzonej na zakończenie raidu.

Jednodniowy odpoczynek w Gdyni wyzyskali uczestnicy raidu każdy na swój sposób, a właściwie na dwa sposoby: jedni pływali się w morzu — inni — w kasynie sopockiej.

Start do Warszawy do etapu ostatniego, odbył się o godz. 5-ej rano. Na etapie tym (507 klm. — przez Kartuszy, Kościerzynę, Grudziądz, Rypin, Płock, Sochaczew, Żyrardów, Mszczonów i Grójec) zdarzyło się jedno poważne nieszczęście. Mianowicie „Fiat“ Nr. 12 p. Rulli'ego wpadł pod Sierpcem na słup telegraficzny i następnie na pryzmę kamieni. Resztki słupa zawisły na drutach, samochód zaś wpadł przednie-

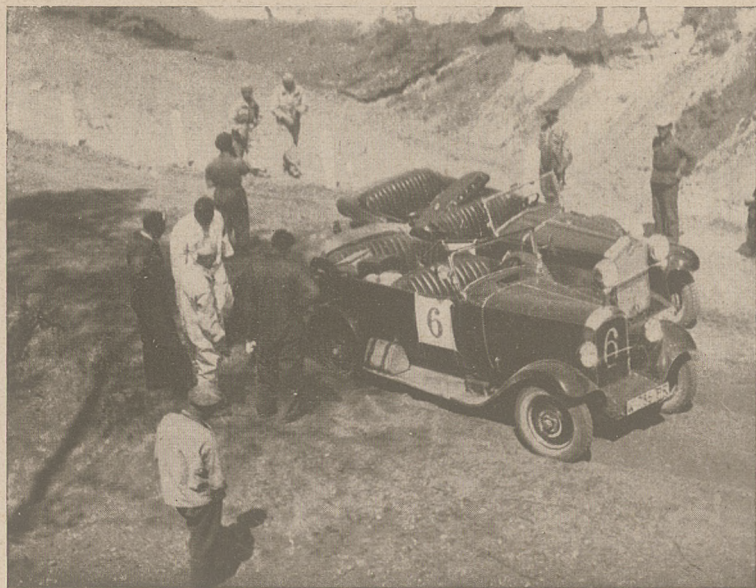


Jerzy Żobowski na samochodzie Delage przed startem do płaskiej próby szybkości.



Inż. Habn zmienia koło.

(Fot. B. Werner).



Dwa obrazy z ciężkiej przeprawy po drogach gruntowych, jaką współzawodnicy Raidu przeżyli na etapie z Wilna do Niedzwieża.

Fot. B. Wcner.

mi kołami do rowu, niszcząc chłodnicę i rozbijając karter. Wszyscy pasażerowie wielkim łukiem wypadli do rowu. Jeden z nich, dziennikarz Janowski, ten sam, który uległ wypadkowi na pierwszym etapie raidu, a następnie dogonił raid w Krakowie, potłukł się ponownie. Artysta malarz p. Borowski, jadący w charakterze kontrolera, uległ wewnętrznemu wylewowi krwi, co go przykuło następnie na pewien czas do łóżka. P. Rulli i jego dzielny i zdolny mechanik Marino wyszli prawie bez szwanku.

W Raszynie — na starcie do wyścigu płaskiego, powitali nas członkowie Automobilklubu Polski i świata sportowego Warszawy z prezesem hr. Raczyńskim na czele.

Druga próba szybkości płaskiej, jak to widać z tabeli, wypadła na ogół pomyślniej niż przy początku raidu. Następnie komandor raidu p. Janusz Regulski, poprowadził raid do Warszawy. Na Placu marszałka Piłsudskiego zakurzone maszyny stanęły długim szeregiem i wielkim płaczem i rykiem syren obwieściły

koniec imprezy. Później rzucono w górę komandora raidu p. Janusza Regulskiego, vicekomandora kpt. Szydelskiego i gospodarza raidu p. Ryszarda Bormana.

Maszyny raidowe udały się na stopnie do garażów ministerjum robót publicznych przy ul. Czerniakowskiej, gdzie była dokonana ostatnia próba — przegląd stanu technicznego wozów.

* * *

Gdy opisowi rajdowych samochodów Redakcja poświęca oddzielne miejsce — niech mi wolno będzie scharakteryzować najczynniejszy element raidu — kierowców. Kierowcy obu „Fordów” — flegmatyczni, uśmiechnięci, bez nerwów. Inni zwycięzcy — panowie Potoccy — nerwowi, często zuchwali w pośpiesznym wyścigu o lepsze. Liefeldt — ostrożny, przewidujący, uprzejmy dla psów i wron, ale uparty w tempie obranem. P. Kwiatkowski — szalejący między 110 a 130, walący naprzód bez pardonu i bez

troski. P. Widawski — wytrwały, spokojny, pechowy. P. Dzierliński — niezachwiany w swej decyzji doprowadzenia wozu do końca i utrzymania się na pierwszych miejscach. P. Rahmenfeld — pewny siebie i maszyny, małowówny (myślałem z początku, że nie mówi po polsku). P. Krawczyk — zajadły. PP. Krzeczowski, Rychter i Hahn — najedzeni, posłuszni, chadzający razem, jedzący także razem. Sympatyczni Francuzi, kierowcy trzech karet „Renault” — jeżdżący gęsiego. P. Ripper — wściekły. P. Cybulski — jeszcze bardziej. P. Żochowski — uśmiechnięty ze słodyczą, gdy dociska akcelerator do końca. PP. Rulli i Gerhard — pełni optymizmu do końca.

Do sensacyj rajdowych należały sprawy następujące: własne zastawne stacje benzynowe teamu „Hudsonów” — i bufeciki zasobne w każdym z tych wozów; plakaty, spotykane po drodze z napisami: „Witajcie Hudson-Essex”; cudowne ocalenie pasażerów na wozach pp.

Gerharda i Rulli'ego; resor gumowo-drewniany p. Kureca; krajanki z szynką, pochodzące z „Riwiery Polskiej“ w Gdyni — rozrzucone potem po szlaku do Warszawy; kurczęta, dane na drogę w Nieświeżu; dwa tuziny gwoździ, tkwiących w oponach komandora; no i owe kamyczki w „Fordzie“.

Ze spraw zaś ważniejszych — dzielny udział p. kapitanowej Szydelskiej, jedynej uczestniczki wszystkich trudów i perypetyj raidowych.

*

Wspominałem na wstępie o innej dominującej właściwości tegorocznego raidu, mianowicie o pewnej jego odrębności organizacyjnej. Nie miałem na myśli organizacji w sa-

mem przeprowadzeniu raidu. Raid przeprowadzony był — jak zwykle — nader wytrwale przez komandora p. Janusza Regulskiego, przy pomocy wicekomandora p. Stanisława Szydelskiego i sekretarza p. Sękowskiego. Miałem natomiast na myśli tegoroczne, zupełnie oryginalne założenie raidu.

Maszyny, uczestniczące w raidzie, podzielone były na trzy grupy; popularną, turystyczną i luksusową. Zależnie od ich cen. Okazało się, że podział ten jest nader szczęśliwy i słuszny. Konkurowały ze sobą — jak to widzimy z wyników — maszyny nie tylko o tej samej wartości pieniężnej — ale i — mniej więcej — tej samej sprawności. Raid, oparty na takich zasadach, daje

znakomitą orientację kupującej publiczności a dla zawodników nie stwarza sytuacji beznadziejnej lub przeciwnie uprzywilejowanej, jak to miało miejsce przy dawniej praktykowanym podziale na kategorie według litrażu. Dawniejszy ten podział, niegdyś jedynie możliwy i słuszny, dziś w zmienionych warunkach techniki przemysłu samochodowego, stracił swoją rację bytu.

W śmiałym zastosowaniu tej innowacji, pomyślanej i przeprowadzonej tak szczęśliwie, widzieć należy nie tylko istotny sukces komisji sportowej A.P., ale także i nowy, potężny czynnik rozwoju automobilizmu sportowego i turystycznego w Polsce.

Stanisław Strumph-Wojtkiewicz.



Zwycięscy Raidu ze zdobytymi pubarami.

Siedzą: pośrodku Komandor Raidu p. Janusz Regulski, z prawej strony p. dr. Adam br. Potocki i z lewej strony p. inż. Henryk Liefeldt. Stoją od lewej do prawej: p. Janusz Piotrowski, p. Michał Bilny-Szlackta, p. Zygmunt Rabnenfeld, p. br. Maurycy Potocki, p. Włodzimierz Kurec, p. Euzebjusz Dzierlinski, p. inż. Wacław Krzeczowski i p. Witold Rychter. (Fot. Z. Kopera).

BEZAPELACYJNE ZWYCIĘSTWO

SAMOCHODÓW

1 **FIAT**
Mod 525

-SZA NAGRODA A. P.

W IX RAIDZIE MIĘDZYNARODOWYM A. P.

22-29. VI. 30

w kategorii samochodów turystycznych
60 punktów dodatkich, 20 punktów ponad
najbliższym współzawodnikiem tejże kategorii.

NAGRODA POMORSKIEGO A. KL.

w Zjeździe gwiazdzistym nad morze 25-28. VI. 30 zdobyta przez
Inż. Srzednickiego na samochodzie FIAT 525 SS, za absolutnie
największą ilość kilometrów, (2150) przejechanych
w przepisany czasie na pneumatykach DUNLOP.

POLSKI FIAT S. A.

BIURO SPRZEDAŻY I SALON WYSTAWOWY
WARSZAWA, KRAKOWSKIE-PRZEDMIEŚCIE 13
HOTEL EUROPEJSKI. TELEFONY: 85-16 i 43-42

Raid jako próba maszyn

Raid Automobilklubu Polski był zawsze najpoważniejszą próbą maszyn. W tym roku jednak, dzięki zastosowaniu nowej zasady klasyfikacji, wyniki raidu są szczególnie ciekawe i miarodajne dla technicznej oceny samochodów.

Rozumie się samo przez się, że najlepsza maszyna nie wykazałaby swej wartości, gdyby nie była prowadzona umiejętnie, to też raid, jak podkreślaliśmy wielokrotnie, jest wielką próbą zarówno maszyn jak kierowców. Gdy jednak o kierowcach, o ich wytrzymałości sportowej i brawurze daje sprawozdanie p. Strumph Wojtkiewicz, który miał możność zebrania obserwacji w czasie całego raidu, chciałbym na tem miejscu zająć się specjalnie rozpatrzeniem walorów maszyn, które mogłem ocenić, biorąc udział w Komisji Technicznej Automobilklubu Polski przy przyjęciu maszyn przed raidem i przy badaniu ich stanu po zakończonym wysiłku.

Raid cały składał się z szeregu prób, które stosownie do regulaminu, jaki ogłosiliśmy w lutym numerze naszego pisma, nagradzane były lub karane punktami dodatnimi lub ujemnymi. Na podstawie ogólnej sumy uzyskanych punktów ustalona została ostateczna klasyfikacja. Wyniki tej klasyfikacji znane są już na ogół z prasy codziennej, jest jednak rzeczą bodaj najciekawszą zdać sobie dokładnie sprawę, za co mianowicie dany samochód dostał punkty dodatnie lub ujemne. — To też poniżej rozpatrzymy po kolei wszystkie próby, przewidziane w regulaminie raidu i wykażemy zachowanie się poszczególnych maszyn na tych próbach.

A więc.

1) *Próba rozrusznika.* Regulamin ustalił (p. 21): „zapuszczenie silnika winno się odbyć wyłącznie starterem w ciągu dwóch minut od chwili dania sygnału do od-

Tab. I. Charakterystyka samochodów, które brały

Grupa	Nr raidowy	Samochód i kierowca	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa cm. sześć.)	Moc (K. M) przy obrotach na minutę	Zawory	Magneto czy cewka
Samochody popularne do 1500 dol.	1	Ford (Bitny-Szlachta M.)	4	3285	40 — 2200	boczne	cewka
	2	Ford (Kurec W.)	4	3285	40 — 2200	"	"
	3	Citroën (Widawski J.)	6	2442	45 — 3000	"	"
	4	Citroën (Ripper J.)	6	2442	45 — 3000	"	"
	5	Citroën (Dzierliński E.)	6	2442	45 — 3000	"	"
	6	Citroën (Cybulski W.)	6	2442	45 — 3000	"	"
Samochody turystyczne do 3000 dol.	8	Hudson (Hahn S.)	8	3503	80 — 3400	"	"
	9	Hudson (Rychter W.)	8	3503	80 — 3400	"	"
	10	Hudson (Krzczkowski W.)	8	3503	80 — 3400	"	"
	11	De Soto (Krawczyk K.)	8	3413	70 — 3400	"	"
	12	Fiat (Rulli G.)	6	3740	70 — 3400	"	"
	14	Fiat (Rahnenfeld Z.)	6	3740	70 — 3400	"	"
	15	Voisin (Gerhard L.)	6	2326	65 — 3300	szybr.	"
	16	Delage (Maryński J.)	6	3180	82 — 3500	górne	"
	17	Renault (Garfield E. J.)	6	3180	50 — 2000	boczne	"
	18	Renault (Quatresous R.)	6	3180	50 — 2000	"	"
	19	Renault (Dumont M.)	6	3180	50 — 2000	"	"
Samochody luksusowe powyżej 3000 dol.	20	Delage (Żochowski J.)	8	4040	120 — 3500	górne	"
	21	Lancia (Kwiatkowski A.)	8	3960	105 — 4000	"	"
	22	Voisin (hr. Potocki M.)	6	5820	135 — 3300	szybr.	"
	23	Austro-Daimler (Liefeldt H.)	6	3000	110 — 3500	górne	magneto
	24	Austro-Daimler (hr. Potocki A.)	6	3000	110 — 3500	"	"

jazdu. Od tej chwili też wolno obracać silnik jedynie starterem. Po dwóch minutach za każdą nadpoczętą minutę będzie liczony 1 pkt. karny; za rozruszenie silnika korbą lub innym sposobem — 10 pkt. karnych; za rozruszenie w ciągu 20 sekund 1 pkt. dodatni. Próba ta wypadła naogół poprostu świetnie. Z małemi tylko wyjątkami silniki rozpoczynały pracę za pierwszym naciśnięciem kontaktu rozrusznika i początek etapu, prawie zawsze, przynosił zawodnikom punkty dodatnie. — Możemy śmiało powiedzieć, że technika urządzeń rozruchowych a więc zarówno przyrządów elektrycznych, jak i karburatorów, stoi obecnie na bardzo wysokim poziomie.

2) *Sprawność silników.* W czasie raidu maski silników były zaplombowane. Dopuszczalne było zdjęcie plomb tylko na 30 minut przed startem, pozatem cały etap samochód winien był przebywać bez otwierania maski. Za otwarcie maski w czasie etapu wpisywane były 3 punkty karne, niezależnie od punktów karnych jakie przypadają za wszelkie reperacje, z wyjątkiem montowania pneumatyków, (po pół punkta karnego za każdą minutę reperacji).

Oto wykaz punktów karnych, wpisanych poszczególnym zawodnikom za otwieranie maski i dokonywanie reperacji na etapach:

Citroën Nr. 3 — na czwartym etapie: otwarcie maski 3 p. k., wymiana dynamo i założenie nowego paska do wentylatora (55 minut pracy) 27,5 p. k.; na szóstym etapie: otwarcie maski 3 p. k. Ogółem 33,5 p. k.

De Soto Nr. 11 — na trzecim etapie: otwarcie maski 3 p. k., dolewanie oliwy (1 minuta pracy) 0,5 p. k.; na siódmym etapie: otwarcie maski 3 p. k., dolewanie oliwy (30 sekund pracy) 0,5 p. k. Ogółem 7 p. k.

Renault Nr. 19 — na siódmym etapie: odpuszczanie prawego tylnego hamulca (20 sekund pracy) 0,5 p. k. Ogółem 0,5 p. k.

Lancia Nr. 21 — na trzecim etapie: otwarcie maski 3 p. k., naprawa dopływu benzyny i zamiana świec (14 minut pracy) 7 p. k. Ogółem 10 p. k.

Pozostałe wozy, a więc Ford Nr. 1, Ford Nr. 2, Citroën Nr. 5, Hudson Nr. 8, Hudson Nr. 9, Hudson Nr. 10, Fiat Nr. 14, Renault Nr. 17, Renault Nr. 18, Delage Nr. 20, Voisin Nr. 22, Austro-Daimler Nr. 23, Austro-Daimler Nr. 24 — wszystkie bez punktów karnych.

udział w IX Międzynarodowym Raidzie A. P.

Karburator	Ilość przekładni	Typ karoserji raidowej	Ciężar samochodu z karoserją raidową (kg)	Cena sprzedaży według deklaracji zawodnika	Używane na Raidzie		Zawodnik zgłaszający samochód
					gumy	świece	
Zenith	3	torp. tur.	1000	Dol. 1080	Royal	Champion	f. „Motofors“
Zenith	3	torp. tur.	1000	„ 1209	Royal	Champion	p. W Kurec
Solex	4	torp. tur.	1250	„ 1460	Michelin	Champion	p. J. Widawski
Solex	4	torp. tur.	1250	„ 1460	Michelin	Champion	p. J. Ripper
Solex	4	torp. tur.	1250	„ 1460	Michelin	Champion	p. E. Dzierliński
Solex	4	torp. tur.	1250	„ 1460	Michelin	Champion	p. W. Cybulski
Marvel	3	kareta	1700	„ 2515	Dunlop	A. C.	f. „Auto-Service“
Marvel	3	kareta	1700	„ 2515	Dunlop	A. C.	f. „Auto-Service“
Marvel	3	kareta	1700	„ 2515	Dunlop	A. C.	f. „Auto-Service“
Stromberg	3	kareta	1425	„ 2550	Goodyear	Champion	p. K. Krawczyk
Solex	4	torp. tur.	1650	„ 2700	Dunlop	Champion	p. G. Rulli
Solex	4	torp. tur.	1650	„ 2700	Dunlop	Champion	f. „Polski Fiat“ S. A.
Zenith	3	torp. sport.	1400	„ 2950	Dunlop	Champion	p. L. Gerhard
Smith	4	torp. sport.	1700	„ 2975	Dunlop	Champion	p. J. Maryański
Zenith	3	kareta	1700	„ 2995	Dunlop	Renault	f. „Esper“
Zenith	3	kareta	1700	„ 2995	Dunlop	Renault	f. „Esper“
Zenith	3	kareta	1700	„ 2995	Dunlop	Renault	f. „Esper“
Smith	4	torp. sport.	1900	„ 3900	Dunlop	Champion	p. J. Żochowski
Zenith	4	torp. tur.	1900	„ 3900	Michelin	Bosch	p. A. Kwiatkowski
Zenith × 2	4	torp. sport.	2350	—	Dunlop	Champion	p. M. hr. Potocki
Zenith × 2	4	super-sport.	1550	—	Dunlop	Bosch	p. H. Liefeldt
Zenith × 2	4	super-sport.	1550	—	Dunlop	Bosch	p. A. hr. Potocki

W związku z powyższym wykazem należy zauważyć, że pan Krawczyk, kierowca samochodu De Soto Nr. 11 mógł być uniknąć podanych powyżej siedmiu punktów karnych, gdyby przewidział przed Raidem urządzenie do nalewania oliwy bez otwierania maski, gdyż samo dolewanie oliwy do karteru nie było przez regulamin zabronione. Jeżeli jeszcze nie liczylibyśmy 20 sekund zużytych na wyregulowanie hamulca u samochodu Renault Nr. 19, to mielibyśmy właściwie tylko dwa samochody które wymagały pewnej niewielkiej reperacji w czasie przebywania etapów. W obu zresztą wypadkach reperacje dokonane były bez użycia obcej pomocy, wyłącznie przez obsadę samochodu. Możemy przeto powiedzieć, że mechanizmy działały znakomicie. Przejechanie dystansu przeszło trzech tysięcy kilometrów bez potrzeby zamiany lub chociażby przeczyszczenia świecy, dowodzi jak precyzyjnie zbudowane są współczesne silniki, jak szczelne są tłoki, jak dokładnie unormowane jest oliwienie gładzi cylindrów i jak dobrze uregulowane były karburatory.

Skoro mowa o silnikach nie podobna nie wspomnieć o chłodzeniu. Jak z kart drogowych wynika żaden samochód nie wymagał dolania wody na etapie. Trudno się powstrzymać, by raz jeszcze nie podkreślić wysokiego stanu techniki samochodowej, dzięki której żadna chłodnica się nie roztrzęsła, żadne połączenie wodne nie rozluźniło, ani jeden pasek wentylatora nie obluźował.

3) Przechodzimy do oceny *średniej szybkości na etapach*. Regulamin przewidywał minimalne średnie szybkości dla każdej grupy, a mianowicie: dla I grupy 35 km./godz., dla II — 40 km./godz., dla III — 45 km./godz. Osiągnięcie większej szybkości nagradzane było punktami dodatnimi (po ¼ punkta za każdy 1 km./godz. szybkości ponad minimum przepisane), ale tylko do pewnej granicy, która wynosiła dla samochodów I grupy 45 km./godz., dla samochodów drugiej grupy 50 km./godz., dla samochodów III grupy 55 km./godz.

Z pośród wszystkich samochodów, które nie uległy

IV. REZULTATY PRÓB SZYBKOŚCI IX RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Grupa	№ raid.	Marka	Kierowca	Płaskie próby szybkości pod Raszy-nem (2 klm.)				Punkty za różnicę	Górska próba szyb-kości na Tyrawie Wołoskiej (3 klm.)		Ogólna su- ma punktów z prób z szybkości
				Przed Raidem		Po Raidzie			Szybkość klm/g.	Punktów	
				Szybkość klm/g.	Punktów	Szybkość klm/g.	Punktów				
Samochody popular- ne do 1500 dol.	1	Ford	Bitny-Szlachta M.	83,5	+ 13,88	82,5	+ 17,47	- 0,51	42,8	+ 12,79	+ 43,63
	2	Ford	Kurec W.	81,3	+ 12,23	79,3	+ 14,30	- 1,00	41,2	+ 11,20	+ 36,73
	3	Citroën	Widawski J.	77,0	+ 9,06	73,8	+ 8,85	- 1,61	37,6	+ 7,50	+ 23,80
	4	Citroën	Ripper J.	76,6	—	—	—	—	—	—	—
	5	Citroën	Dzierliński E.	78,6	+ 10,20	79,4	+ 14,44	- 0,42	41,5	+ 11,47	+ 35,69
	6	Citroën	Cybulski W.	76,9	—	78,3	—	—	37,2	—	—
Samochody turystyczne do 3000 dol.	8	Hudson	Hahn S.	79,5	- 0,40	84,6	+ 4,59	- 2,56	44,5	+ 6,50	+ 8,13
	9	Hudson	Rychter W.	85,9	+ 4,44	85,9	+ 5,95	- 0,01	44,2	+ 6,23	+ 16,61
	10	Hudson	Krzczkowski W.	88,4	+ 6,32	85,4	+ 5,45	- 1,49	44,1	+ 6,10	+ 16,38
	11	De Soto	Krawczyk K.	87,3	+ 5,49	87,9	+ 7,96	- 0,32	41,1	+ 3,16	+ 16,29
	12	Fiat	Rulli G.	96,6	—	—	—	—	27,6	—	—
	14	Fiat	Rahnenfeld Z.	95,5	+ 11,65	95,5	+ 15,53	0	46,6	+ 8,63	+ 35,81
	15	Voisin	Gerhard L.	89,9	—	—	—	—	—	—	—
	16	Delage	Maryński J.	87,6	—	—	—	—	—	—	—
	17	Renault	Garfield E. I.	67,5	- 9,32	70,5	- 9,48	- 1,47	34,6	- 3,36	- 23,63
	18	Renault	Quatresous J.	66,2	- 10,30	73,9	- 6,02	- 3,86	36,0	- 1,98	- 22,16
19	Renault	Dumont M.	70,5	- 7,08	72,6	- 7,40	- 1,02	36,4	- 1,61	- 17,11	
Samochody luksu- sowe pow. 3000 dol.	20	Delage	Żochowski J.	94,5	- 0,37	92,6	- 2,41	- 0,96	50,3	+ 5,37	+ 1,63
	21	Lancia	Kwiatkowski A.	94,9	- 0,01	92,0	- 2,93	- 1,46	47,5	+ 2,49	- 1,91
	22	Voisin	hr. Potocki M.	102,4	+ 5,56	104,3	+ 9,29	- 0,94	50,4	+ 5,42	+ 19,33
	23	Austro-Daimler	Liefeldt H.	102,5	+ 5,63	104,9	+ 9,96	- 1,23	53,6	+ 7,83	+ 22,19
	24	Austro-Daimler	hr. Potocki A.	105,3	+ 7,73	104,7	+ 9,73	- 0,29	52,4	+ 7,43	+ 24,60

nieszczęśliwym wypadkom, żaden nie tylko nie spóźnił się na etap, ale prawie wszystkie zdobyły za średnią szybkość maximum punktów dodatnich, jakie według regulaminu można było osiągnąć. Gdyby nie karne punkty, które groziły za przekroczenie szybkości ponad 60, niewątpliwie wszystkie silniejsze maszyny wykazałyby znacznie wyższe przeciętne. Trzeba jednak dla ścisłości zauważyć, że jazda na raidzie odbywa się w korzystniejszych warunkach pod względem rozwijania szybkości niż zwykła jazda turystyczna, bowiem dzięki pomocy policji i służby drogowej, ruch na trasie rajdowej jest specjalnie uporządkowany i nie naraża jadących na zatrzymanie lub zwolnienie tempa, jak to musi mieć miejsce w zwykłym czasie.

4) *Próby szybkości.* Raid obejmował trzy próby szybkości. Jedną na terenie górkim i dwie płaskie. Zajmiemy się najpierw próbami płaskimi. Były to próby szybkości na dystansie 2 kilometrów ze startem z miejsca. Pierwsza próba odbyła się na początku pierwszego etapu, a druga na zakończenie raidu. Obydwie próby urządzono na tym samym odcinku szosy

pod Raszynem, a to specjalnie w tym celu, aby było można ocenić czy i w jakim stopniu przebycie całej, bądź co bądź ciężkiej trasy raidu odbiło się na sprawności maszyn. Z porównania rezultatów obu tych prób wynika, że maszyny ukończyły raid w równie dobrej formie jak wyszły. Przebycie w siedmiu dniach przeszło 3.000 kilometrów okazało się dla tych maszyn drobną fraszką, która w najmniejszym stopniu nie wpłynęła na ich sprawność.

Wyników prób płaskich nie można uważać nawet w najmniejszym stopniu za miarę maksymalnej szybkości, jaką dane maszyny mogą osiągnąć. — Jak zaznaczyliśmy, próby odbyły się ze startem z miejsca, w dodatku na dystansie tylko dwóch kilometrów. Na tym dystansie cięższe maszyny zaledwo dochodziły do swej maksymalnej szybkości. To też próby takie należy uważać nie tyle jako próby szybkości ile jako próby zdolności przyspieszenia. Próby w tej formie nie dają zawrotnych cyfr, które interesują „sportsmanów“ śledzących za rekordami szybkości, ale są zato niezmiernie cenną wskazówką o przydatności samochodu

V. TABELA KLASYFIKACYJNA IX RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO A.P.

Grupa	Nr. raid.	Marka	Kierowca	Punkty za rozruszanie silnika	Punkty za przeciętną	Punkty zaotwarcie maski i reperacje	Punkty z prób szybkości	Punkty z badania technicznego	Ogólna suma punktów	Miejsce w klasyfikacji
Samochody popularne do 1500 dol.	1	Ford	Bitny-Szlachta M.	+ 7,00	+ 15,00	O	+ 43,63	O	+ 65,63	I
	2	Ford	Kurec W.	+ 6,00	+ 16,75	O	+ 36,73	- 27,00	+ 32,48	III
	3	Citroën	Widawski J.	- 22,00	+ 15,50	- 33,50	+ 23,89	O	- 16,20	IV
	4	Citroën	Ripper J.	—	—	—	—	—	—	—
	5	Citroën	Dzierliński E.	+ 7,00	+ 17,50	O	+ 35,69	O	+ 60,19	II
	6	Citroën	Cybulski W.	—	—	—	—	—	—	—
Samochody turystyczne do 3000 dol.	8	Hudson	Hahn S.	+ 5,00	+ 17,50	O	+ 8,13	O	+ 30,63	V
	9	Hudson	Rychter W.	+ 5,00	+ 14,00	O	+ 16,61	O	+ 35,61	III
	10	Hudson	Krzczkowski W.	+ 6,00	+ 17,50	O	+ 16,38	O	+ 39,88	II
	11	De Soto	Krawczyk K.	+ 7,00	+ 17,25	- 7,00	+ 16,29	O	+ 33,54	IV
	12	Fiat	Rulli G.	—	—	—	—	—	—	—
	14	Fiat	Rahnenfeld Z.	+ 7,00	+ 17,50	O	+ 35,81	O	+ 60,31	I
	15	Voisin	Gerhard L.	—	—	—	—	—	—	—
	16	Delage	Maryański J.	—	—	—	—	—	—	—
	17	Renault	Garfield E. J.	+ 6,00	+ 17,50	O	- 23,63	O	- 0,13	VIII
	18	Renault	Quatresous R.	+ 7,00	+ 17,50	O	- 22,16	O	+ 2,34	VI
	19	Renault	Dumont M.	+ 6,00	+ 17,50	- 0,50	- 17,11	- 6,00	- 0,11	VII
Samochody luksusowe powyżej 3000 dol.	20	Delage	Żochowski J.	+ 7,00	+ 12,50	O	+ 1,63	O	+ 21,13	IV
	21	Lancia	Kwiatkowski A.	- 8,00	+ 17,50	- 10,00	- 1,91	O	- 2,41	V
	22	Voisin	hr. Potocki M.	+ 7,00	+ 17,50	O	+ 19,33	- 18,00	+ 25,83	III
	23	Austro Daimler	Liefeldt H.	+ 7,00	+ 17,50	O	+ 22,19	O	+ 46,69	II
	24	Austro Daimler	hr. Potocki A.	+ 5,00	+ 17,50	O	+ 24,60	O	+ 47,10	I

do normalnej turystycznej jazdy, która składa się właściwie z ustawicznych zatrzymań i przyspieszeń, spowodowanych przez ruch na drodze i w czasie której rzadko kiedy zdarza się odcinek dłuższy niż dwa kilometry, na którym możnaby było bez ograniczeń naciskać na pedał akceleratora.

Osiągnięcie dobrego czasu na dystansie dwóch kilometrów, przy starcie z miejsca zależy przede wszystkim od korzystnego stosunku mocy silnika do ciężaru całego samochodu, to też wyniki prób szybkości można było w dużym stopniu przewidzieć porównując uważnie charakterystyki samochodów.

Próba górską wymagała znacznie więcej umiejętności od kierowców, ale dla maszyn był to podobny wysiłek, jak przy gwałtownym ruszaniu z miejsca, tylko, że ten wysiłek powtarzał się na każdym wirażu górskiej trasy. To też punktacja za próbę górską niewiele zmieniła kolejność w klasyfikacji jaka zarysowała się po pierwszej próbie pod Raszynem.

5) Po zakończeniu Raidu odbyły się oględziny maszyn przez *Komisję Techniczną*. Punkty karne na tych oględzinach dostały tylko trzy wozy:

Ford Nr. 2 za złamane pióra w resorze przednim 27 p. k.

Renault Nr. 19 za uszkodzony stopień i błotnik 6 p. k.

Voisin Nr. 22 za złamany wspornik błotnika i nie działanie światła 18 p. k.

Należy podkreślić, że oględziny techniczne dały wynik naogół bardzo dodatni. Plomby na głowicach silników, na skrzynkach przekładniowych, i dyferencjach na żadnej maszynie nie były ruszane, świadcząc, że odnośne mechanizmy pracowały bez potrzeby jakiegokolwiek rewizji. Próba biegów i hamulców nie wykazała żadnych braków. Próba rozrusznika, oświetlenia i sygnału potwierdziła wygłoszoną już przez nas opinię o świetnej sprawności instalacji elektrycznych.

Zwycięscami Raidu zostali pp.: Bitny Szlachta, Rahnenfeld i A. hr. Potocki. Maszynami o największej wartości w granicach swojej ceny okazały się: Ford, Fiat i Austro-Daimler. Drugie miejsca zajęli odpowiednio w trzech kategoriach pp.: Dzierliński na Citroënie, Krzeczkowski na Hudsonie oraz Henryk Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler.

Wśród pozostałych należy wymienić... wszystkich. Doskonale odbył raid De Soto p. Krawczyka. — Voisin p. M. hr. Potockiego zaklasyfikował się tuż za zwycięską parą Austro-Daimlerów. — Delage miałby prawdopodobnie o pięć punktów więcej gdyby nie to, że p. Zochowski postanowił zdobyć nagrodę ofiarowaną przez Maurycę hr. Potocką za największą przeciętną szybkość na etapach i świadomie przekroczył przepisane granice szybkości. Lancii dużo zaszkodziło niedomaganie instalacji rozruchowej. Wozy Renault nie uzyskały przepisanej szybkości na próbie płaskiej i nie dociągnęły też trochę na próbie górskiej. Musimy jednak sobie powiedzieć, że są to maszyny o silnikach stosunkowo słabszych i że wzamian za słabą szybkość mogą się one okazać mniej łakome na benzynę. Ponieważ jednak zużycie paliwa nie było mierzone, trudno powiedzieć o tem coś więcej prócz przypuszczeń.

A jakież wozy zostały po Raidzie pobite? — Trzeba ich szukać wśród tych, które do raidu nie stanęły. Maszynom czeskim możemy łatwo wybaczyć nieobecność na tegorocznym raidzie. Stawały one gremjalnie do tej ciężkiej próby w roku ubiegłym, wyszły z niej zwycięsko i mogły jeden rok odpocząć na laurach. Zresztą klasyfikacja maszyn według ceny, zastosowana w tym roku, tworzyła może niezupełnie korzystne warunki dla wyrobów naszego najbliższego sąsiada, który stosunkowo niedawno rozbudziwszy swój przemysł samochodowy nie mógł go od razu przekształcić na wzór masowej amerykańskiej produkcji.

Co jednak mamy powiedzieć o tanich samochodach amerykańskich ubiegających się o popularność w Polsce, dla których tegoroczny regulamin był tak zdawałoby się korzystny, a które jednak do raidu nie stanęły? Trudno się zapuszczać w przypuszczenia. Najlepiej chyba poczekamy, aż na przyszłorocznym raidzie maszyny te pokażą, co są warte.

Kazimierz Wallmoden.

II. TABELA PUNKTÓW ZA PRÓBY ROZRUSZANIA SILNIKA.

Nr. raid.	M a r k a	I etap	II etap	III etap	IV etap	V etap	VI etap	VII etap	Suma punkt.
1	Ford	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
2	Ford	1	1	1	1	1	0	1	+ 6
3	Citroën	0	1	1	1	1	27	1	- 22
4	Citroën	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Citroën	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
6	Citroën	1	1	—	—	—	—	—	—
8	Hudson	1	1	1	0	1	1	0	+ 5
9	Hudson	1	1	1	1	0	0	1	+ 5
10	Hudson	0	1	1	1	1	1	1	+ 6
11	De Soto	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
12	Fiat	0	1	1	1	1	1	—	—
14	Fiat	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
15	Voisin	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Delage	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Renault	1	1	1	1	1	1	0	+ 6
18	Renault	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
19	Renault	1	1	1	1	1	0	1	+ 6
20	Delage	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
21	Lancia	1	1	1	0	1	12	0	- 8
22	Voisin	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
23	A. Daimler	1	1	1	1	1	1	1	+ 7
24	A. Daimler	0	1	0	1	1	1	1	+ 5

Uwaga: Cyfry pochyłe oznaczają punkty ujemne.

!CHRYSLER twierdzi!

AUTOMOBILISTA MA PRAWO WIĘCEJ WYMAGAĆ

Żądać wozów szybkich, łatwiejszych do prowadzenia, tańszych w użyciu, dających większe bezpieczeństwo jadącym.

Wozów posiadających elastyczne silniki o wielkiej mocy, które pozwalają szybko i bez trudu przeciskać się wśród zatorów ulicznych.

Żądać ulepszeń, które zwiększają sprawność silnika: jak ekonomicznego gaźnika o niskim ciśnieniu, zaopatrzonego w samoczynną pompkę paliwową, oraz takich jak cicho pracująca, łatwo przełączalna skrzynka zmianowa, która umożliwia branie stromych wzniesień bez zmniejszania szybkości.

Żądać pięknych wozów, posiadających resory umocowane w gumie, hydrauliczne hamulce, niezawodnie działające bez względu na pogodę, o wewnętrznych szczękach, szczelnie osłoniętych od błota.

Takimi samochodami są nowe modele CHRYSLER'ÓW:

CHRYSLER „77“ CHRYSLER „70“

oraz lżejszy i tańszy

CHRYSLER „66“



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

Sp. z o. o. **AUTO - KONCERN** Sp. z o. o.

W A R S Z A W A

Biura: Belwederska 16, gmach własny

tel. 123-12, 123-24, 123-27, 123-29

GARAŻE: NABIEŁAKA 5, gmach własny

Salon wystawowy: Wierzbowa 8, tel. 126-36.

SYBERYJSKI MRÓZ

panuje w tym oddziale laboratorium, gdzie Gargoyle Mobiloil poddawany jest próbom odporności na zimowe warunki atmosferyczne. Jest to jedno z 87-u różnych doświadczeń, jakie są przeprowadzane w tym celu, aby być w stanie wyprodukować Gargoyle Mobiloil w jego przez cały świat uznanej jakości.

Stosując Gargoyle Mobiloil, korzystacie z przeszło 60-letniego doświadczenia i wyników doniosłych badań naukowych producenta.



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. CZECHOWICE — WARSZAWA

Krakowski Turniej Automobilowy

Tegoroczne Zielone Świątki były, jak Polska długa i szeroka, świętem żywiołowo się u nas rozwijającego sportu we wszystkich jego odmianach. Sport samochodowy miał również w tych dniach swoje imprezy dzięki inicjatywie Krakowskiego Klubu Automobilowego, który między 7 a 10 czerwca zorganizował drugi z kolei Turniej Automobilowy, składający się z kilku ciekawych i urozmaïconych konkursów.

Już w roku ubiegłym rezultaty tej imprezy wykazały, że ma ona wielkie znaczenie dla rozwoju automobilizmu na terenie krakowskim, a jednocześnie oddać może nieocenione usługi jako najlepsza propaganda walorów turystycznych Krakowa i jego przepięknych okolic. To też Klub krakowski postarał się tym razem, aby w programie Turnieju figurowały jaknajbardziej atrakcyjne zawody, mogące zgromadzić ciekawą konkurencję i przyciągnąć licznych widzów. W tym celu skierowano do Krakowa do roczny wielki Zjazd Gwiazdzisty polskich Klubów automobilowych oraz rozegrano niezmiernie emocjonujący wyścig górski w Ojcowie,

jako imprezę klasyfikacyjną tegorocznego Mistrzostwa Polski. Poza tem, w skład Turnieju wszedł jeszcze interesujący Raid Pętlicowy, oraz wycieczka do Mościc.

Liczne zgłoszenia do wszystkich tych zawodów, doskonała organizacja, przepiękna pogoda, wielkie tłumy widzów i ogromne zainteresowanie — wszystko to złożyło się na przepiękną całość całkowicie udanej imprezy, która chlubnymi zgłoskami zapisała się w dziejach sportowej pracy Krakowskiego Klubu Automobilowego.

IV Polski Zjazd Gwiazdzisty

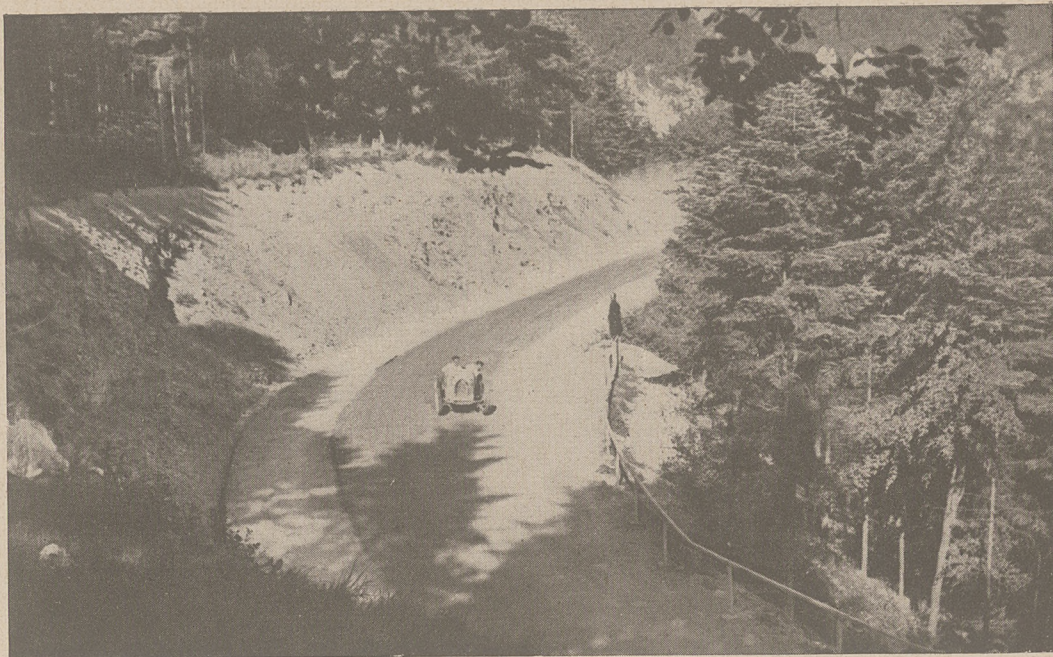
Doroczny Zjazd Gwiazdzisty polskich Klubów automobilowych odbył się w atmosferze daleko mniejszego podniecenia, niż to było w roku ubiegłym z okazji Zjazdu do Poznania. Dziwić się temu nie należy, gdyż do Poznania jechali wszyscy, aby przy okazji zwiedzić Powszechną Wystawę Krajową, a poza tem walka o nagrody przechodnie wzbudzała daleko większe rozgorączkowanie. Pomimo wszystko IV Polski Zjazd Gwiazdzisty zgromadzić zdo-

łał i tak sporą liczbę 117 samochodów, z których klasyfikowanych było 102. Jeżeli zaś chodzi o rezultaty sportowe, to stały one tym razem na poziomie niebywale wysokim, gdyż aż dwudziestu współzawodników wykazało się na mecie przebytym dystansem ponad tysiąc kilometrów.

Z punktu widzenia sportowego są to rezultaty wspaniałe, jednak zastanowić się wypada, czy nie są one sprzeczne z założeniem imprezy. Zjazd Gwiazdzisty jest wszak klasyczną imprezą turystyczną i jako taki winien być przeprowadzony z szybkością przeciętną, gwarantującą całkowite bezpieczeństwo zawodników na niezamkniętych drogach. W tym celu na wszystkich Zjazdach Gwiazdzistych albo się ogranicza maksymalne dystanse, albo też dyskwalifikuje się tych konkurentów, którzy przekroczą maksymalną szybkość przeciętną. Tymczasem, na co już w swoim czasie zwracałem uwagę, w regulaminie naszego największego Zjazdu Gwiazdzistego istnieje tylko przepis o nieliczeniu na punkty szybkości powyżej pewnego maksimum. Rola tego przepisu jest doprawdy trudna do zrozumienia wobec tego, że z drugiej strony bierze się pod uwagę przy klasyfikacji każdą ilość kilometrów, jaką tylko dany samochód zdoła przejechać. W tej sytuacji żaden zawodnik nie zwraca wcale uwagi na maksymalną przeciętną, co, moim zdaniem, w imprezie turystycznej jest absolutnie niedopuszczalne, i stara się tylko przejechać możliwie dużo kilometrów. W rezultacie znajdują się współzawodnicy, którzy przybywają na metę Zjazdu po skutecznieniu fantastycznie długiej tury w tempie, jak na nasze warunki drogowe, poprostu wyścigowem. Nie zawaham się powiedzieć, że to już nie jest sport, ale szaleństwo spor-



Uczestnicy Raidu Pętlicowego na postoju przed punktem kontrolnym.



*Zwycięzca wyścigu górskiego pod Ojcowem, Jan Ripper na samochodzie Bugatti, bierze jeden z licznych zakrętów trasy.
(Fot. J. Standlicki.)*

towe, do którego regulamin konkursu żadną miarą nie powinien dopuszczać.

Rozważania te nie zmienia naturalnie tego, co się już stało, to też w kronikach polskich Zjazdów gwiazdzistych na zawsze pozostanie fenomenalny wyczyn tegorocznego zwycięscy Jerzego Żochowskiego, członka Automobilklubu Polski, który przejechał na samochodzie Delage przestrzeń 1346 klm. z przeciętną szybkością 73,6 klm./g., bijąc o przeszło sto punktów wszystkich swych konkurentów, co widać z poniższej klasyfikacji Zjazdu:

1. Jerzy Żochowski — A.P. (Delage) dystans 1346 klm., szybkość przeciętna 73,6 klm./g., punktów 622,30.

2. Euzebijusz Dzierliński — P.T.K. (Citroën) 1078 klm., 61,77 klm./g., 506,25 p.

3. Kazimierz Poznański — Ł.A.K. (Packard) 1142 klm., 59,20 klm./g., 488,10 p.

4. Alfred Kesch — Ł.A.K. (Austro Daimler) 1106 klm., 58 klm./g., 486,45 p.

5. Tadeusz Koziański — K.K.A. (Austro Daimler) 1100 klm., 60,5 klm./g., 483,65 p.

6. Artur Reim — K.K.A. (Lancia) 1095 klm., 58,52 klm./g., 480,40 p.

7. Roman Szomański — A.P. (Citroën) 1091 klm., 60 klm./g., 477,65 p.

8. Zygmunt Hofman — Ł.A.K. (Whippet) 1065 klm., 61,88 klm./g., 462,80 p.

Z pośród pań uczestniczących w Zjeździe pierwsze miejsce zajęła p. Jadwiga Dąbrowska na samochodzie Gräf et Stift, która była czternastą w ogólnej klasyfikacji, mając przebyty dystans 1003 klm. z przeciętną szybkością 55 klm./g.

Jeśli chodzi o wyniki zespołowe, to najpiękniejsze osiągnął Łódzki Automobilklub, który wysłał na Zjazd najwięcej samochodów, bo aż 47. W nagrodę za ten wielki wysiłek sportowy wygrał Łódzki Klub po raz drugi z kolei nagrody przechodnie „Vesty“ i Śląskiego Klubu Automobilowego. Tym sposobem nagrody te zostały już po dwa razy zdobyte przez Krakowski Klub Automobilowy i przez Łódzki Automobilklub, wobec czego na rok przyszły oczekiwać należy bardzo silnej walki konkurencyjnej o ostateczne zdobycie tych cennych trofeów.

Organizacja Zjazdu w Krakowie nie pozostawiała nic do życzenia. Samochody przyjmowane były w w parku, urządzonym na placu Szczepańskim, gdzie wszystkie for-

malności oraz przydział kwater załatwiane były sprawnie i szybko przez grono członków K.K.A. z Komandorem Turnieju p. dr. Bolestawem Macudzińskim i Szefem Zjazdu p. Mieczysławem Walterem na czele. Wyniki konkursu wiadome były tegoż dnia wieczorem, w kilka za ledwie godzin po zamknięciu Zjazdu.

Wyścig Górski w Ojcowie

Przy bardzo sprzyjającej pogodzie i liczny w związku z tem napływie publiczności, odbył się w drugim dniu Turnieju Krakowskiego, to znaczy w niedzielę 8 czerwca, wyścig górski na nowej szosie w Ojcowie, wchodzący w skład tegorocznych rozgrywek o Mistrzostwo Polski.

Trasa wyścigu, długości 3,5 klm. przy przeciętnym wzniesieniu 3,3%, była bardzo uciążliwa, zarówno ze względu na obfitość trudnych i zdradliwych wiraży i serpentyn, jak i ze względu na swą niezbyt odpowiednią nawierzchnię. Biorąc rzecz „na oko“ szosa znajdowała się w doskonałym stanie, gdyż była zupełnie gładka i pokryta oliwą dla zabezpieczenia od kurzu. Niestety jednak szosa ojcowska ma jedną zasadniczą wadę, która się mocno dawała we

znaki, a mianowicie zbudowana jest ze zbyt miękkiego, nietrwałego materiału, to też na zakrętach nawierzchnia jej rozlażała się formalnie pod naciskiem kół samochodowych, sprawiając, że kierowca nigdy nie był pewien swej stabilizacji na wirażu. Ten stan rzeczy przyczynił się niewątpliwie do kilku niespodzianek, jakie wyścigi przyniosły.

Najlepszy czas dnia uzyskał Jan Ripper, który ze swym świeżo zreperowanym po wyścigu łódzkim silnikiem, jechał bardzo ostrożnie, osiągając w rezultacie stosunkowo słaby czas 2 m. 50,95 s., odpowiadający szybkości średniej 73,7 klm./g. Rzeczywistym zaś i jedynym triumfátorem dnia był zwycięzca w klasie samochodów sportowych, czeski kierowca Vermirowski, który na czterocyndrowym samochodzie Tatra z normalną turystyczną, czteroosobową karoserją wykazał czas 3 m. 03,25 s., rozwijając szybkość przeciętną 68,758 klm./g. i bijąc wszystkie wozy o większym litrażu oraz zaopatrzone w kompresory. W porównaniu z tym wyczynem do skonałego Czecha, który zdumiewał poprostu swą techniką jazdy na zakrętach, rezultaty naszych kierowców, nie wyłączając zwycięscy, wyglądają bardzo blado.

Z dużym zaciekawieniem oczekiwali wszyscy startu zwycięscy z Łodzi, inż. Henryka Liefeldta. Niestety, jadąc bardzo ostro, Liefeldt nie zdołał opanować samochodu, który zarzucił na rozorany zakręcie, uderzył tyłem wozu o znak ostrzegawczy i zsunął się do rowu. Wobec tego, że samochodowi nie się nie stało, kierowca chciał startować po raz drugi poza konkursem, czemu się jednak sprzeciwiło kierownictwo zawodów. Mam wrażenie, że zarządzenie to nie było całkiem słuszne, gdyż nawet dla zadowolenia widzów, warto było wypuścić ponownie na tor tak atrakcyjnego konkurenta.

Samochody turystyczne, uczestniczące w wyścigu, miały swoją od-

dzielną kategorię, w której wyróżnił się Chrzaszcz, startując dwukrotnie, raz na samochodzie Lanci, a drugi raz na wozie Praga-Alfa. Jeden z konkurentów tej kategorii, Schweitzer na samochodzie Fiat 509, uległ z własnej winy bardzo poważnemu wypadkowi. Jadąc nieumiejętnie na jednym z zakrętów, został wyrzucony z szosy i po wyłamaniu słupka ochronnego runął do rowu, kołami do góry. Po podniesieniu samochodu okazało się, że niefortunemu kierowcy, jak i jego pasażerowi cudem nic się nie stało.

Do wyścigu zgłoszonych było 16 samochodów, z których startowało 14. Wyniki w poszczególnych kategoriach wyglądają, jak następuje:

Samochody turystyczne.

Kat. 1500 ccm.: 1. Chrzaszcz — K.K.A. (Praga) 3 m. 31,40 s., szybkość średnia na godzinę 59,603 klm.

Kat. 3000 ccm.: 1. Chrzaszcz — K.K.A. (Lancia) 3 m. 23,695 s., najlepszy czas samochodów turystycznych, szybkość średnia na godzinę 61,857 klm.; 2. Reim — K.K.A. (Lancia) 3 m. 35,62 s.

Samochody sportowe.

Kat. 1500 ccm.: 1. Januszkowski — K.K.A. (Bugatti) 3 m. 03,80 s., szybkość średnia na godzinę 68,552 klm.

Kat. 2000 ccm.: 1. Vermirowski (Tatra) 3 m. 03,25 s., najlepszy czas samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 68,758 klm.; 2. Bogucki — M.K.A. (Bugatti) 3 m. 09,82 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Adam hr. Potocki — K.K.A. (Austro Daimler) 3 m. 16,56 s., szybkość średnia na godzinę 64,102 klm.; 2. Liptay — M.K.A. (Bugatti) 3 m. 18,05 s., 3. pani Koźmianowa — A.P. (Austro Daimler) 3 m. 33,03 s.

Samochody wyścigowe.

Kat. 1500 ccm.: 1. Jan Ripper — K.K.A. (Bugatti) 2 m. 50,95 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 73,706 klm.; 2. Franciszek hr. Mycielski — M.K.A. (Bugatti) 3 m. 03,655 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Maurycy hr. Potocki — A.P. (Bugatti) 3 m. 00,95 s., szybkość średnia na godzinę 69,632 klm.

Wyścig przeprowadzony został bardzo sprawnie i szybko pod kierownictwem p. płk. dr. Tadeusza Piotrowskiego. Czasy mierzone były chronometrem elektrycznym.

Raid Pętlicowy

Trzecią imprezę Tumieju krakowskiego stanowił Raid Pętlicowy, który rozegrany został w poniedziałek 9 czerwca. Konkurs ten był próbą regularności i odbył się na przestrzeni 507 kilometrów w trzech etapach, każdorazowo ze startem i metą na placu Szczepańskim w Krakowie. Trasa raidu, prowadząca po uciążliwym górskim terenie, poprzez cały szereg trudnych wzniesień, a między innymi i przez Kocierz, stanowiła bardzo ciężką próbę dla maszyn i dla kierowców. Impreza była jednocześnie trudna i denerwująca, gdyż wymagała od zawodników całodziennej jazdy z chronometrem w dłoni, a każde choćby najmniejsze niedomaganie maszyny czy też defekt gumowy pociągały za sobą nieregularność w jeździe, którą, ze względu na niewielkie stosunkowo odległości między punktami kontrolnymi, tylko z wielkim trudem i wysiłkiem udawało się odrobić.

Pierwszy i zarazem najdłuższy etap raidu, długości 202 klm., prowadził z Krakowa przez Myślenice, Skomielną, Jordanów, Małków, Suchą, Kuków, las, Kocierz, Andrychów i Wadowice z powrotem do Krakowa. Punkty kontrolne jawne urządzone były na tym etapie w Ma-



Piękny widok z trasy wyścigu górskiego pod Ojcowem. Na wirażu br. Mycieloki na samochodzie wyścigowym Bugatti.

Fot. J. Stanólicki.

kowe i w Andrychowie. Drugi etap, o długości 165 klm., wiódł z Krakowa przez Ojców, Olkusz, Trzebinę, Chrzanów, Libiąż, Chełmek, Nowy Bieruń, Oświęcim i Zator do Krakowa. Tu jawne punkty kontrolne były w Olkusz i Oświęcimiu. Trzeci wreszcie etap miał trasę następującą: Kraków, Wieliczka, Gdów, Łapanów, Muchówka, Tymowa, Brzesko, Bochnia, Niepołomice, Wieliczka, Kraków. Punktów kontrolnych jawnych nie było na tym etapie zupełnie, natomiast przewidziany został punkt kontrolny tajny. Sympatyczny dr. Hładij, któremu przypadło w udziale zorganizowanie tego właśnie punktu kontrolnego, wybrał na jego miejsce zamaskowane skrzyżowanie dróg w pobliżu Brzeska, mniej więcej pośrodku etapu.

Do udziału w Raidzie Pętlicowym zgłoszono sporą liczbę 25 samochodów, z których wystartowały 23. Cztery wozy prowadzone były przez zawodników czeskich. Pomimo trudnych warunków raidu, wszyscy niemal konkurenci spisywali się znakomicie, tak iż w rezultacie połowa maszyn ukończyła konkurs bez utraty jednego choćby punktu z zapasu 500 punktów otrzymywanych przy starcie przez każdego współzawodnika. W myśl regulaminu, kolejność klasyfikacyjną tych 11 zawodników



P. Koźmianowa na samochodzie Austro-Daimler.

ustalono na podstawie pierwszeństwa mniejszego litrażu i większej wagi i tym sposobem pierwsze miejsce przypadło czeskiemu kierowcy Kroupie, który startował na najnowszego modelu dwutaktowym samochodzie „Z”. Drugie miejsce zajął Przygodzki na samochodzie Fiat 514, a trzecie Habberfeld na samochodzie Praga. Dalszych pięć miejsc przypadło w udziale czterocyndrowym samochodom Tatra, prowadzonym przez Dygata, panią Gebethnerową, Czechów Mouckę i Mojziska oraz hr. Dunin-Borkowskiego. Dziewiąte miejsce w klasyfikacji zajął Łyszczyński na samochodzie Fiat, a dziesiąte i jedenaste — Koziański i pani Koźmianowa,

oboje na wozach Austro-Daimler.

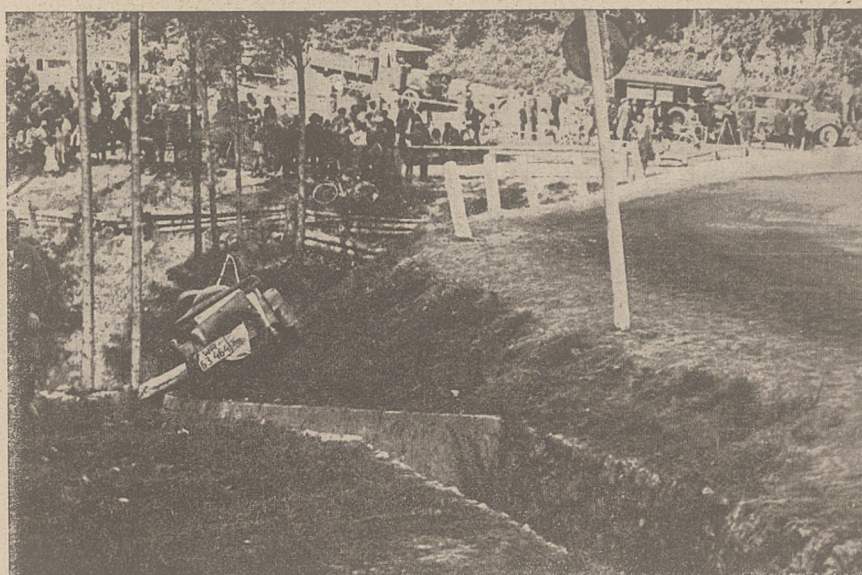
Raid wzbudzał wszędzie na trasie ogromne zainteresowanie i dobrze spełnił swą rolę propagandową. W samym Krakowie na placu Szepeńskim, gdzie był start i meta każdego etapu, przez cały dzień gromadziły się tłumy publiczności i ruch był ogromny. Czasy przejeżdżających współzawodników notowała Komisja raidowa pod kierownictwem Szefa konkursu, p. dr. Adama hr. Potockiego, Prezesa Komisji Sportowej K.K.A. Raid, rozpoczęty o godzinie 5 rano, zakończony został około godziny 19.

*

Na zakończenie Turnieju urządzoną została we wtorek 10 czerwca wycieczka do Mościc, celem zwiedzenia nowowypudowanej państwowej fabryki związków azotowych.

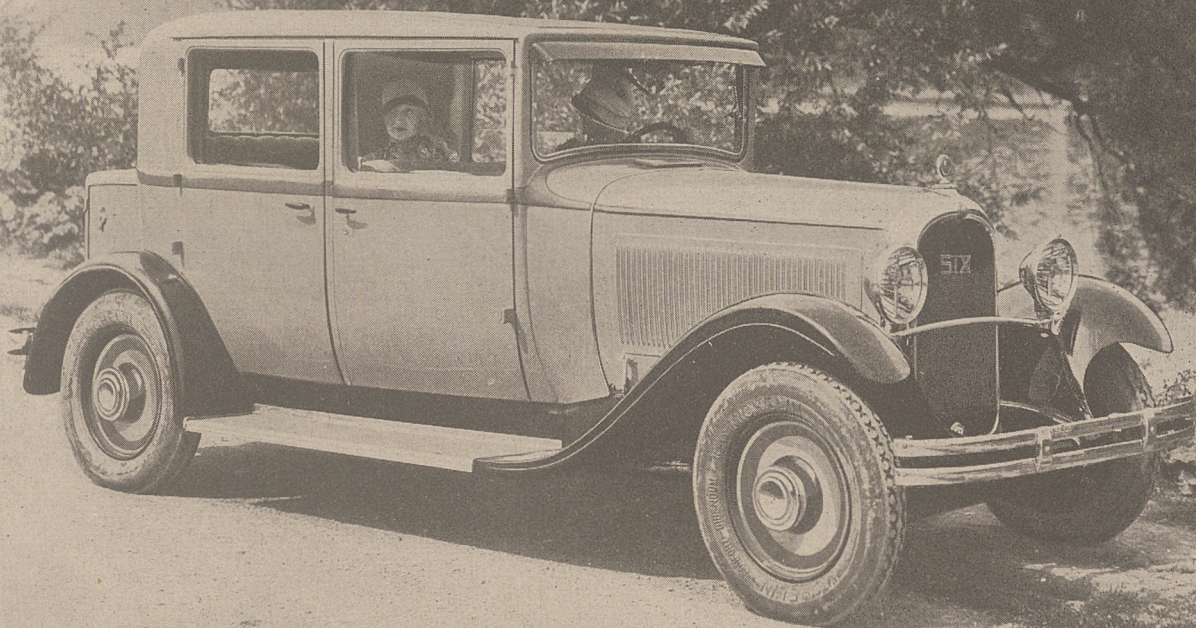
Tegoż dnia wieczorem w lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego odbyło się uroczyste ogłoszenie wyników Turnieju, połączone z rozdaniem nagród i bankietem. Gościnne mury starego pałacu Wodzieńskich do późnej nocy rozbrzmiewały echem beztroskiej zabawy, jaką zakończyło się to wielkie, czterodniowe święto polskiego sportu samochodowego.

Marjan Krynicki.



Miejsce, na którym wyleciał z szosy Schweitzer na samochodzie Fiat. Fot. J. Stankiewicz.

CITROËN



NAJMODNIEJSZY SAMOCHÓD SEZONU 1930 BERLINA „GRAND TOURISME”

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW CITROËN W WARSZAWIE

CZERNIAKOWSKA 199, tel. 540-77. SKŁADY FABRYCZNE: WARSZAWA, Trębacka 11, telefon 9-86.

Poznań: Dąbrowskiego 7
Kraków: Wiślna 12
Lwów: pasaż Mikolascha
Łódź: Piotrkowska 175
Katowice: Kościuszki, 10

Gdańsk: Vorstädtischer Graben 49
Bielsko: Kazimierza Wielkiego 8
Bydgoszcz: Gdańska 152
Inowrocław: Rynek 16

Częstochowa: Kościuszki 13
Białystok: hotel Ritz
Wrocław: Al. 3 Maja 6
Stanisławów: Gosławskiego 17
Zakopane - Zakopiańska Sp. Samoch.

Jak długo żyje samochód W AMERYCE?

Izba Handlowa Amerykańska wydaje co roku niezmiernie ciekawą książeczkę pod skromnym tytułem „fakty i cyfry” — „facts and figures”.

Z szeregu kolumn cyfrowych z tej książeczki przedrukowujemy poniżej pewne wyjątki, starając się wyprowadzić z nich wnioski o tem, jak długo służy przeciętny samochód w Ameryce i ile kilometrów przebywa w swoim życiu. (Podobne obliczenie podawaliśmy już w roku 1928 w Przeglądzie Samochodowym i Motocyklowym w N-rze 6-tym).

Wykres Nr. 1 daje obraz gwałtownego wzrostu produkcji samochodów, która za rok ubiegły osiągnęła zawrotną cyfrę 5.358.414 samochodów. Ogromna większość amerykańskiej produkcji dotychczas jeszcze pochłaniana jest przez rynek wewnętrzny, aczkolwiek eksport powiększa się z roku na rok i w roku ubiegłym, łącznie z samochodami wywożenymi w częściach do montowni zagranicznych, osiągnął cyfrę 733.816 jednostek, co stanowi blisko 14% produkcji. Import samochodów zagranicznych do U.S.A. jest znikomy, w roku 1929 wyniósł np. zaledwie 750 sztuk. Rubryka

PRODUKCJA, EKSPORT I IMPORT SAMOCHODÓW

W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

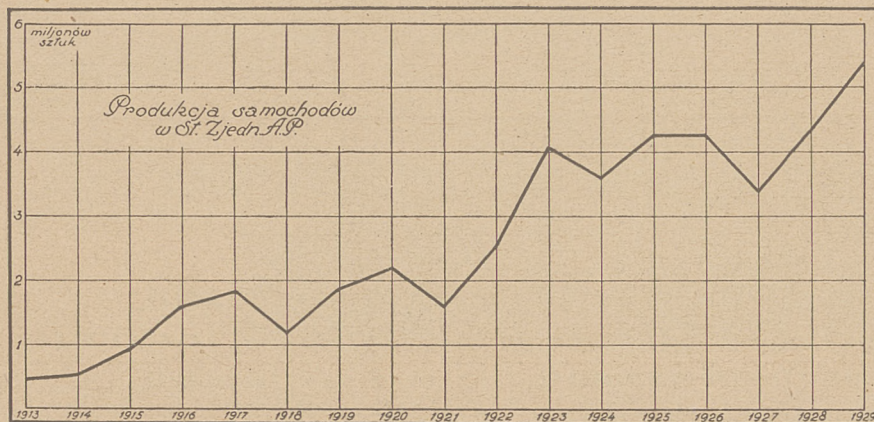
Rok	Produkcja	Eksport mniej import	Sprzedaż na wewn. rynku	Ilość zarejestrowanych samochodów
1913	485,000	26,397	458,603	1,258,062
1914	569,054	25,469	543,585	1,711,339
1915	969,930	63,737	906,193	2,445,666
1916	1,617,708	79,414	1,538,294	3,512,996
1917	1,873,949	80,157	1,793,792	4,983,340
1918	1,170,686	47,171	1,123,515	6,146,617
1919	1,933,595	82,614	1,840,982	7,565,446
1920	2,227,349	176,185	2,051,164	9,231,941
1921	1,616,119	60,135	1,555,984	10,464,715
1922	2,544,176	126,589	2,417,587	12,239,853
1923	4,034,012	234,224	3,799,788	15,092,177
1924	3,602,540	292,522	3,310,018	17,595,373
1925	4,265,830	428,009	3,837,821	19,954,347
1926	4,300,934	392,080	3,908,854	22,001,393
1927	3,401,326	465,749	2,935,577	23,133,243
1928	4,358,748	582,147	3,776,601	24,493,124
1929	5,358,414	733,066	4,625,348	26,501,443

trzecia na załączonej tabeli podaje nam tak zwany czysty eksport, to znaczy eksport po odjęciu importu. Jeżeli teraz czysty eksport odejmiemy od produkcji, to dowiemy się, ile samochodów pochłania rocznie rynek wewnętrzny.

Sumując poszczególne cyfry roczne dostaniemy ogólną ilość samochodów sprzedanych na rynku we-

wnętrznym. Taką właśnie ogólną sumę przedstawia nam górna linja na wykresie Nr. 2. Oczywiście nie wszystkie sprzedane samochody kursują w obecnej chwili: starsze zostały już wycofane i żeby znaleźć ile samochodów zostało wycofanych, trzeba od ogólnej ilości samochodów sprzedanych na rynku wewnętrznym odjąć ilość samochodów rzeczywiście w danym roku zarejestrowanych jako kursujące. W ten sposób otrzymamy dolną krzywą na wspomnianym wykresie. Odległość między jedną krzywą i drugą, mierzona w kierunku pionowym, odpowiada ilości kursujących w danym roku samochodów. A odległość mierzona w kierunku poziomym — to okres życia samochodu: od roku produkcji do roku wycofania z użycia.

Obserwując ten ciekawy wykres, widzimy, że przeciętny okres eks-



platacji samochodu w Stanach Zjednoczonych wynosi około siedmiu lat. Ostatnio nawet okres ten skraca się nieco i przeciętny samochód, według tego zestawienia, zostaje wycofany z ruchu już po upływie $6\frac{3}{4}$ roku.

Spróbujmy obliczyć ile kilometrów przebywa przeciętny samochód w tym $6\frac{3}{4}$ rocznym okresie swego życia?

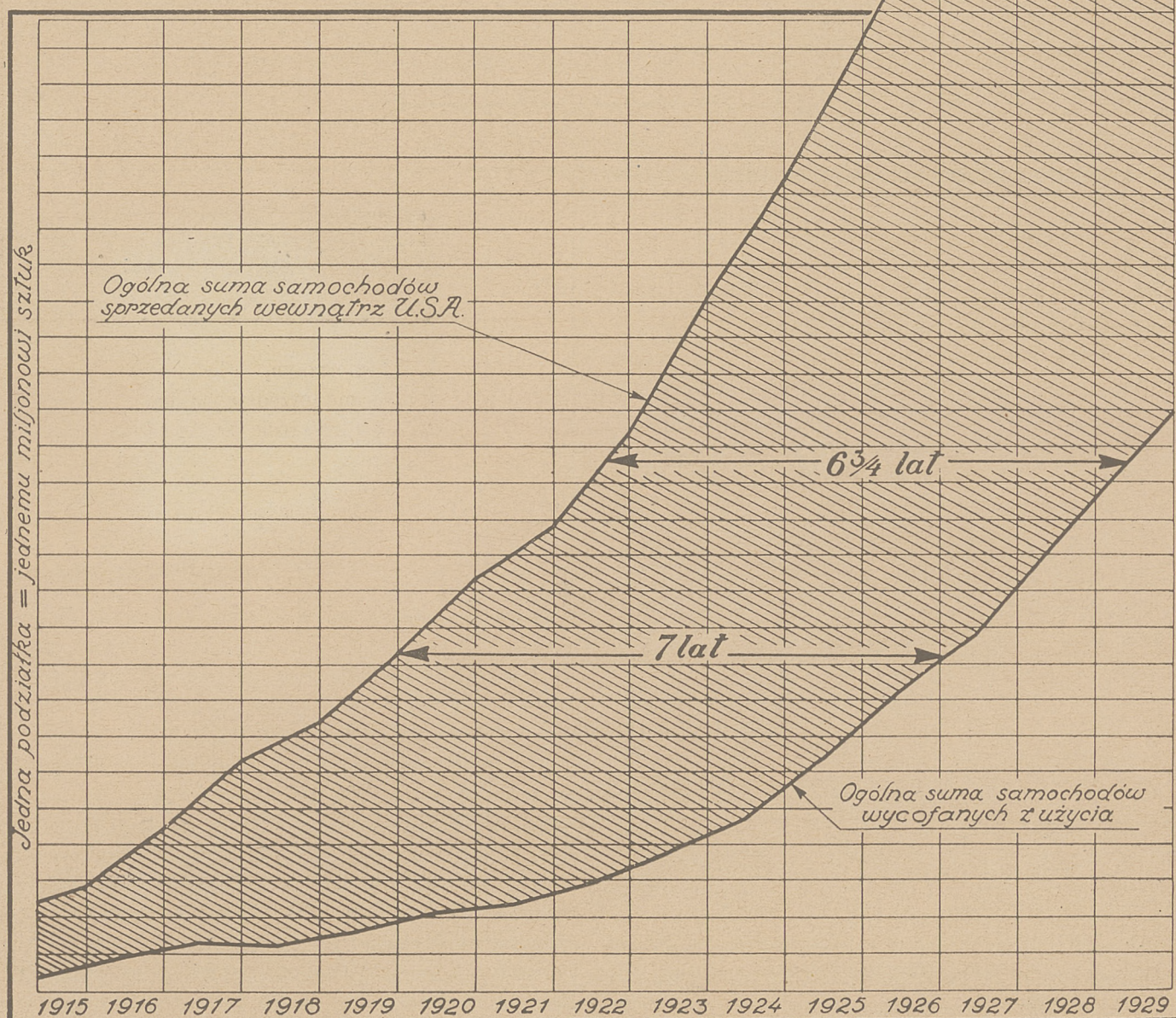
Zebranie bezpośrednich danych w tym względzie od firm i właścicieli samochodów jest prawie niemożliwe. Nie wszyscy posiadacze samochodów zadają sobie trud sumowania przebytych kilometrów, a jeżeli

nawet większość z nich ma pod tym względem pewne dane, to jednak rzadko kiedy odpowiednie zapisy prowadzone są z jednakową ścisłością przez cały czas posiadania samochodu, a z chwilą zmiany właściciela buchalterja kilometrowa najczęściej traci ciągłość.

To też dla obliczenia ilości przejechanych kilometrów oprzeć się na statystyce zużycia benzyny. Znajdujemy ją, już przetłomaczoną z amerykańskich gallonów na nasze litry, na tabelce Nr. 2. Mamy tam przeciętne zużycie benzyny na jeden samochód rocznie.

Zauważymy przedewszystkiem, że

Wykres Nr 2.



Graficzne obliczenie okresu życia samochodu.

norma zużycia benzyny na jeden samochód z roku na rok się powiększa. Nie przypuszczamy, żeby nowsze samochody były pod względem zużycia paliwa mniej oszczędne od dawnych. Sądzymy, że jest raczej na odwrót i że pomimo zwiększonej mocy silników obecne samochody mniej zużywają paliwa niż samochody starszej i mniej udoskonalonej konstrukcji. A zatem powiększenie normy zużycia benzyny przypisać należy coraz intensywniejszej eksploatacji samochodów, z czego również wynika skrócenie się okresu życia samochodu z 7-miu lat na 6³/₄, o czym wspominaliśmy już powyżej.

Żeby powiedzieć ile kilometrów przebiega przeciętny samochód rocznie trzeba by znać ilość benzyny zużywanej na 100 km. Tu, opierając

Tabela zużycia benzyny	
Rok	Zużycie benzyny na jeden samochód rocznie (w litrach)
1918	2085
1919	1950
1920	1840
1921	1840
1922	1860
1923	1860
1924	2000
1925	2150
1926	2400
1927	2585
1928	2680
1929	2900

się na własnym doświadczeniu, musimy zrobić pewne więcej lub mniej dokładne przypuszczenie. Sądzę, że nie będziemy zbyt dalecy od prawdy, jeżeli przypuścimy, że przeciętny samochód amerykański zużywa około 20 litrów na 100 kilometrów. W takim razie na jednym litrze przejeżdżalibyśmy pięć km., a 2.900 litrów benzyny oznaczałoby, że samochód przebywa rocznie 14.500 kilometrów. W ciągu 6³/₄ lat życia samochodu wynosi to okragło 100.000 kilometrów.

Są to niezmiernie ciekawe cyfry. Dają one podstawę do obliczania amortyzacji i spadku wartości samochodów używanych, kosztów eksploatacji i t. d. Niestety są to cyfry przeciętne. Dla każdego typu wozu trzeba je odpowiednio zmieniać, ale bądź co bądź jest to szkielec, na którym można oprzeć dalsze rozumowanie.

K. Wallmoden.

Spirytus i benzyna

Przy współudziale instytucyj naukowych i gospodarczych, państwowych i prywatnych prowadzone są od dłuższego czasu badania nad zastosowaniem spirytusu do napędu silników samochodowych.

Przeciętny automobilista odnosi się do tych prób nieufnie, nie bardzo po pierwsze rozumiejąc ich potrzebę, a po drugie nie mając przekonania żeby jakiś inny materiał pędny był równie odpowiedni w tym celu jak benzyna.

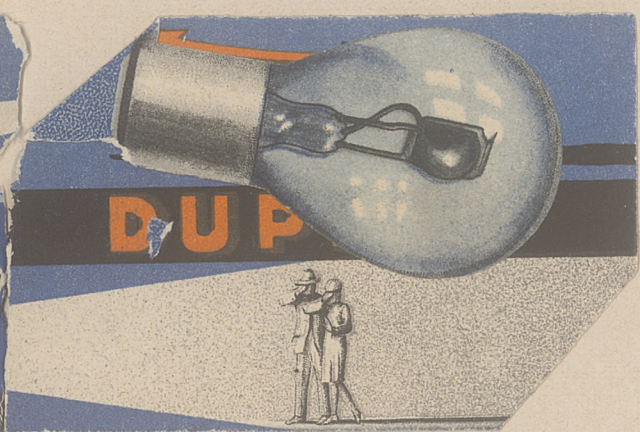
W ogólnym interesie automobilizmu trzeba tę nieufność do spirytusu rozproszyć, bo rozwój automobilizmu w Polsce w dużym stopniu zależy właśnie od tego, czy będziemy jeździli na spirytusie. Ten pozorny paradoks postaramy się poniżej uzasadnić.

Jakie względy skłaniają nas do szukania paliwa zastępczego na miejsce benzyny i dlaczego paliwem tem ma być spirytus?

Polska jest w tem szczęśliwem położeniu, że posiada własne złoża ropy naftowej i że dobywana z niej

benzyna wystarcza nie tylko na potrzeby wewnętrzne; lecz jak obecnie stanowi jedną z poważniejszych pozycji wywozu.

Przyjrzyjmy się jednak cyfrom. Produkcja benzyny wynosiła w roku 1925 106 tysięcy tonn i wzrastając stopniowo doszła w roku 1929 do blisko 135 tysięcy tonn. Zdawałoby się więc, że horoskopy na przyszłość są pomyślne, zanim jednak wypowiemy swe zdanie zobaczmy jakie jest spożycie. W roku 1925 spożycie wynosiło około 32 tysięcy tonn, mieliśmy więc przeszło 70 tysięcy tonn nadwyżki, a w roku 1929 spożycie podniosło się do 90 tysięcy tonn, zostawiając na wywóz nadwyżkę dwa razy mniejszą niż w roku 1925.



dów byłoby nie tylko zapewnieniem spokojnej przyszłości dla rozwoju automobilizmu, ale oznaczałoby jednocześnie ożywienie przemysłu gorzelniczego, który zaledwo wegetuje z powodu braku zbytu na spirytus.

Wiemy wszyscy, jakie trudności ma obecnie rolnictwo z powodu niskich cen na produkty rolne. Pomimo pomocy rządowej wywóz płodów rolnych zagranicę idzie bardzo opornie. W tych warunkach zwiększenie konsumcji spirytusu miałoby bardzo duże znaczenie, gdyż dałoby możność przerabiania nadwyżki zboża i kartofli.

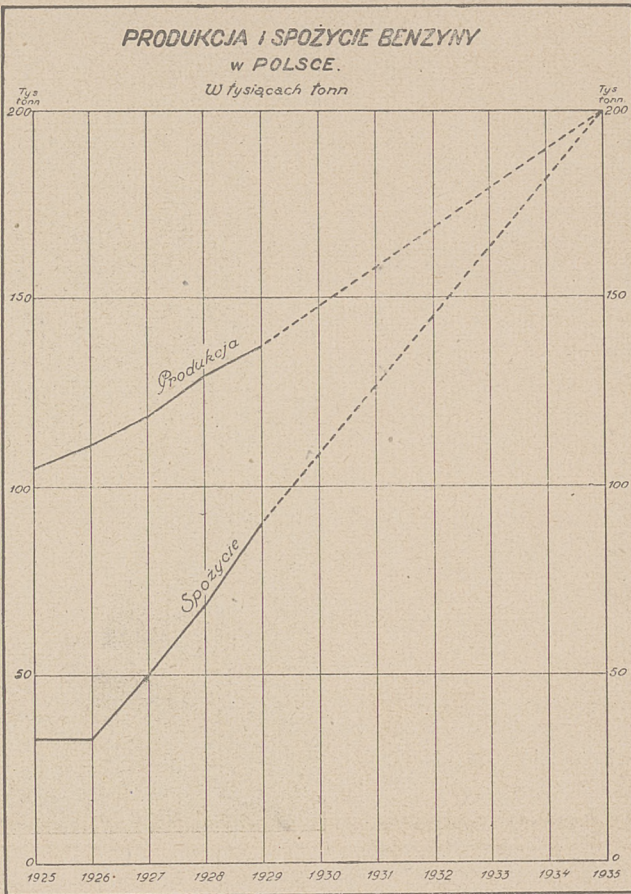
Właściciel ziemski jest w naszych warunkach bardzo poważnym odbiorcą samochodów. Gdy jednak ten

Zmniejszenie się eksportu jest już samo przez się objawem bardzo niepożądanym i stanowić może pierwszy powód do troski, ale są daleko ważniejsze.

Jeżeli przypuścimy, że w ciągu najbliższych lat zarówno produkcja jak spożycie będą wzrastały w tym samym tempie jak dotychczas, to już w roku 1935, a więc niespełna za pięć lat, nastąpi moment zrównania się spożycia z produkcją, a w następnych latach grozić nam będzie brak paliwa, o ile nie potrafimy znaleźć jakiegoś zastępczego środka.

Wybór środków zastępczych nie jest wielki. W rachubę wchodzić mogą właściwie tylko benzol i spirytus. — Produkcja benzolu w Polsce wynosi obecnie około 20 tysięcy tonn rocznie. Jest to ilość, która stanowi zaledwie około 20 % obecnego spożycia środków pędnych. Pozatem benzol jest artykułem eksportowym, nie ma więc powodu, by się specjalnie starać o zużycie go na rynku wewnętrznym.

Pozostaje spirytus. Tu stosunki są wprost przeciwnie. Zdolność produkcyjna gorzelni polskich jest od czasu wojny zaledwie w połowie wykorzystana. Umożliwienie stosowania spirytusu do napędu samocho-



odbiorca jest bez pieniędzy, to i rozwój automobilizmu na tem cierpi. Zastosowanie spirytusu do napędu samochodów wzbogaciłoby rolników i zwiększyłoby ich zdolność nabywczą, a tem samem odbiłoby się korzystnie na ilości sprzedawanych samochodów — oto wyjaśnienie pozornego paradoksu, jaki wypowiedzieliśmy powyżej, mówiąc, że rozwój automobilizmu zależy od tego, czy będziemy jeździli na spirytusie.

Wynika stąd, że najbardziej zainteresowanym w zastosowaniu spirytusu do napędu samochodów winno być obok właścicieli ziemskich kupiectwo samochodowe i ono pierwsze powinno waleczyć z uprzedzeniem do spirytusu i współdziałać w rozpowszechnianiu mieszanek spirytusowych.

* *

*

Jakie własności posiada spirytus jako paliwo do samochodów? W jaki sposób zastosowanie spirytusu odbije się na pracy silnika, na jego mocy, na elastyczności, na łatwości rozruchu, wreszcie na trwałości — oto pytania, które przede wszystkim interesują przeciętnego automobilistę. Mając możność korzystania z materiałów posiadanych przez Dyрекcję Polskiego Monopolu Spirytusowego, sądzymy, że uda nam się na te pytania odpowiedzieć.

K. Wallmoden.

norma zużycia benzyny na jeden samochód z roku na rok się powiększa. Nie przypuszczamy, żeby nowsze samochody były pod względem zużycia paliwa mniej oszczędne od dawnych. Sądzymy, że jest raczej na odwrót i że pomimo zwiększonej mocy silników obecne samochody mniej zużywają paliwa niż samochody starszej i mniej udoskonalonej konstrukcji. A zatem powiększenie normy zużycia benzyny przypisać należy coraz intensywniejszej eksploatacji samochodów, z czego również wynika skrócenie się okresu życia samochodu z 7-miu lat na 6³/₄, o czym wspominaliśmy już powyżej.

Żeby powiedzieć ile kilometrów przebiega przeciętny samochód rocznie trzeba by znać ilość benzyny zużywanej na 100 km. Tu, opierając

się na własnym doświadczeniu, musimy zrobić pewne więcej lub mniej dokładne przypuszczenie. Sądzę, że

Tabela zużycia benzyny	
Rok	Zużycie benzyny na jeden samochód rocznie (w litrach)
1918	2085
1919	1950
1920	1840
1921	1840
1922	1860
1923	1860
1924	2000
1925	2150
1926	2400
1927	2585
1928	2680
1929	2900

nie będziemy zbyt dalecy od prawdy, jeżeli przypuścimy, że przeciętny samochód amerykański zużywa około 20 litrów na 100 kilometrów. W takim razie na jednym litrze przejeżdżalibyśmy pięć km., a 2.900 litrów benzyny oznaczałoby, że samochód przebywa rocznie 14.500 kilometrów. W ciągu 6³/₄ lat życia samochodu wynosi to okragło 100.000 kilometrów.

Są to niezmiernie ciekawe cyfry. Dają one podstawę do obliczania amortyzacji i spadku wartości samochodów używanych, kosztów eksploatacji i t. d. Niestety są to cyfry przeciętne. Dla każdego typu wozu trzeba je odpowiednio zmieniać, ale bądź co bądź jest to szkielec, na którym można oprzeć dalsze rozumowanie.

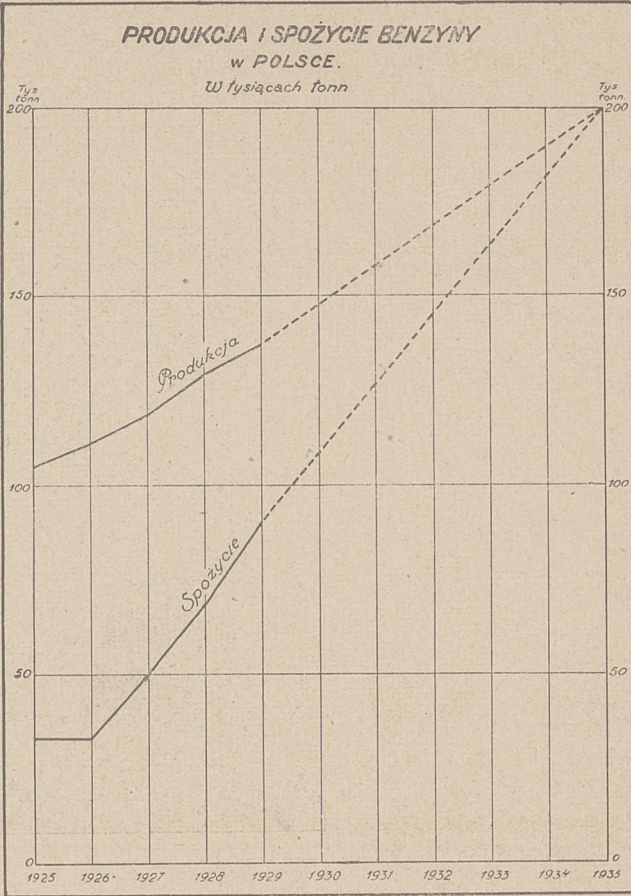
K. Wallmoden.

Zmniejszenie się eksportu jest już samo przez się objawem bardzo niepożądanym i stanowić może pierwszy powód do troski, ale są daleko ważniejsze.

Jeżeli przypuścimy, że w ciągu najbliższych lat zarówno produkcja jak spożycie będą wzrastały w tym samym tempie jak dotychczas, to już w roku 1935, a więc niespełna za pięć lat, nastąpi moment zrównania się spożycia z produkcją, a w następnych latach grozić nam będzie brak paliwa, o ile nie potrafimy znaleźć jakiegoś zastępczego środka.

Wybór środków zastępczych nie jest wielki. W rachubę wchodzić mogą właściwie tylko benzol i spirytus. — Produkcja benzolu w Polsce wynosi obecnie około 20 tysięcy tonn rocznie. Jest to ilość, która stawia zaledwie około 20 % obecnego spożycia środków tych. Pozatem benzol jest artykułem eksportowym i nie ma więc powodu, by się specjalnie starać zwiększyć go na rynku wewnętrznym.

Zostaje spirytus. Tu stosunki są wprost przeciwnie. Zdolność produkcyjna gorzelni polskich jest od czasu wojny zaledwie w połowie wykorzystana. Umożliwienie stosowania spirytusu do napędu samocho-



Spirytus i benzyna

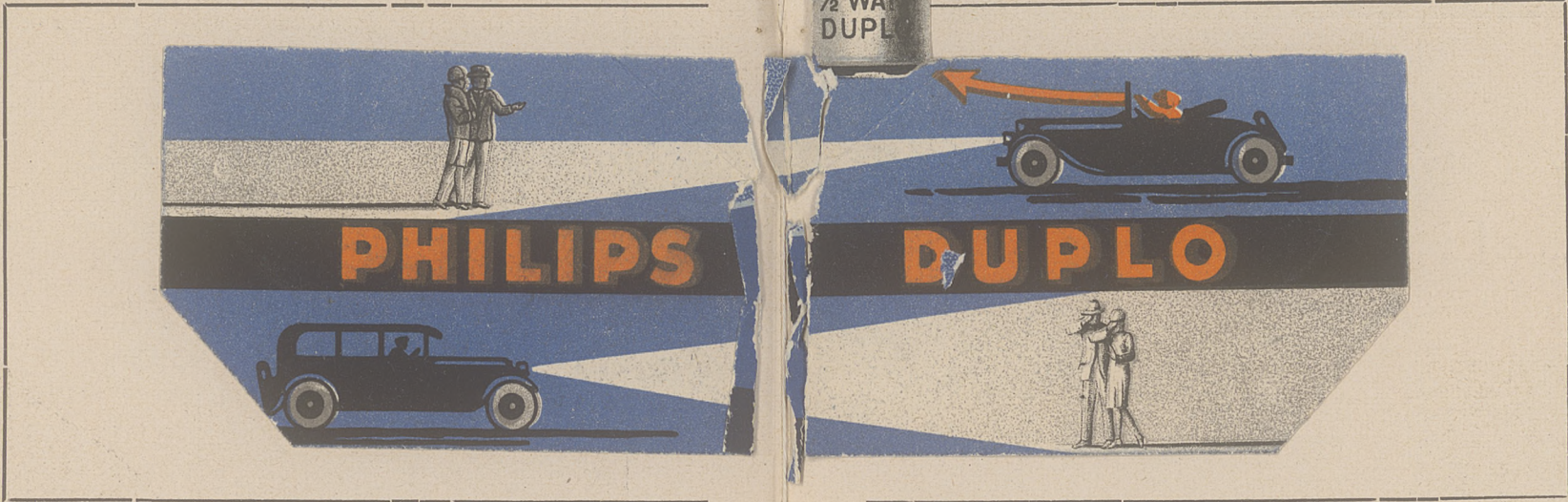
Przy współudziale instytucyj naukowych i gospodarczych, państwowych i prywatnych prowadzone są od dłuższego czasu badania nad zastosowaniem spirytusu do napędu silników samochodowych.

Przeciętny automobilista odnosi się do tych prób nieufnie, nie bardzo po pierwsze rozumiejąc ich potrzebę, a po drugie nie mając przekonania żeby jakiś inny materiał pędny był równie odpowiedni w tym celu jak benzyna.

W ogólnym interesie automobilizmu trzeba tę nieufność do spirytusu rozproszyć, bo rozwój automobilizmu w Polsce w dużym stopniu zależy właśnie od tego, czy będziemy jeździli na spirytusie. Ten pozorny paradoks postaramy się poniżej uzasadnić.

Jakie względy skłaniają nas do szukania paliwa zastępczego na miejsce benzyny i dlaczego paliwem tem ma być spirytus?

Polska jest w tem szczęśliwem położeniu, że posiada własne złoża ropy naftowej i że dobywana z niej



benzyna wystarcza nie tylko na potrzeby wewnętrzne, lecz jak obecnie stanowi jedną z poważniejszych pozycji wywozu.

Przjrzyjmy się jednak cyfrom. Produkcja benzyny wynosiła w roku 1925 106 tysięcy tonn i wzrastając stopniowo doszła w roku 1929 do blisko 135 tysięcy tonn. Zdawałoby się więc, że horoskopy na przyszłość są pomyślne, zanim jednak wypowiemy swe zdanie zobaczmy jakie jest spożycie. W roku 1925 spożycie wynosiło około 32 tysięcy tonn, mieliśmy więc przeszło 70 tysięcy tonn nadwyżki, a w roku 1929 spożycie podniosło się do 90 tysięcy tonn, zostawiając na wywóz nadwyżkę dwa razy mniejszą niż w roku 1925.

dów byłoby nie tylko zapewnieniem spokojnej przyszłości dla rozwoju automobilizmu, ale oznaczałoby jednocześnie ożywienie przemysłu gorzelniczego, który zaledwo wegetuje z powodu braku zbytu na spirytus.

Wiemy wszyscy, jakie trudności ma obecnie rolnictwo z powodu niskich cen na produkty rolne. Pomimo pomocy rządowej wywóz płodów rolnych zagranicę idzie bardzo opornie. W tych warunkach zwiększenie konsumcji spirytusu miałoby bardzo duże znaczenie, gdyż dałoby możność przerabiania nadwyżki zboża i kartofli.

Właściciel ziemski jest w naszych warunkach bardzo poważnym odbiorcą samochodów. Gdy jednak ten

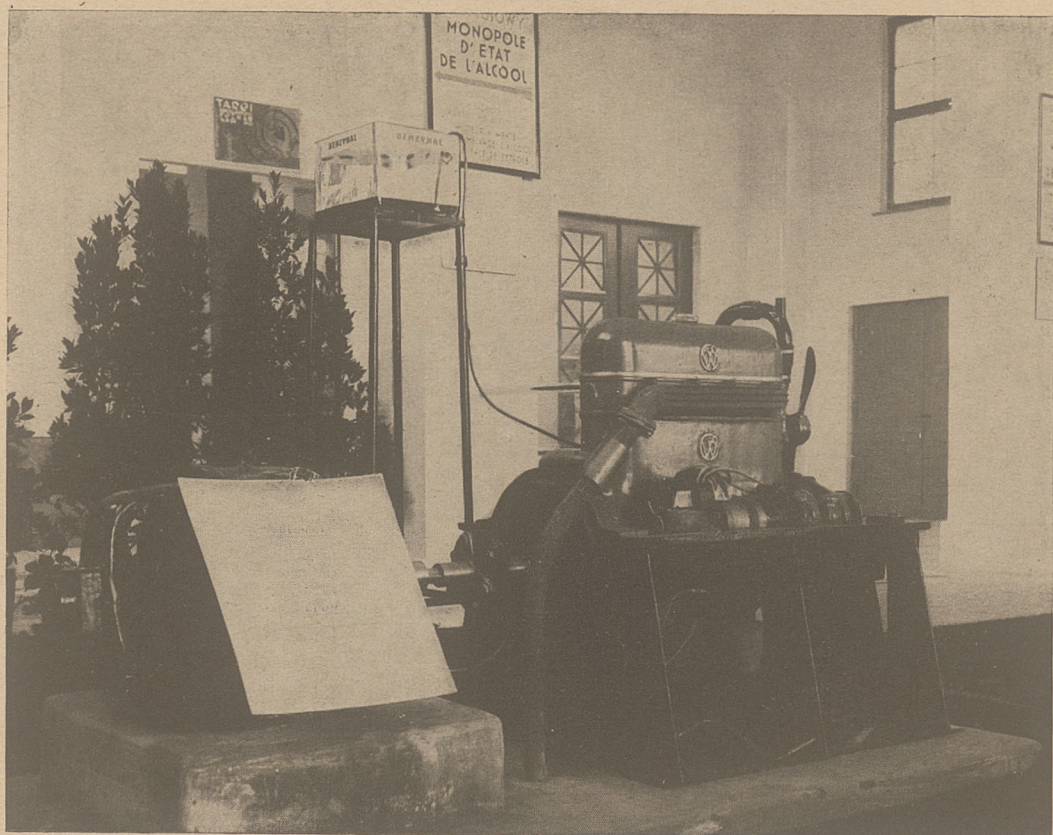
odbiorca jest bez pieniędzy, to i rozwój automobilizmu na tem cierpi. Zastosowanie spirytusu do napędu samochodów wzbogaciłoby rolników i zwiększyłoby ich zdolność nabywczą, a tem samem odbiłoby się korzystnie na ilości sprzedawanych samochodów — oto wyjaśnienie pozornego paradoksu, jaki wypowiedzieliśmy powyżej, mówiąc, że rozwój automobilizmu zależy od tego, czy będziemy jeździli na spirytusie.

Wynika stąd, że najbardziej zainteresowanym w zastosowaniu spirytusu do napędu samochodów winno być obok właścicieli ziemskich kupiectwo samochodowe i ono pierwsze powinno waleczyć z uprzedzeniem do spirytusu i współdziałać w rozpowszechnianiu mieszanek spirytusowych.

* * *

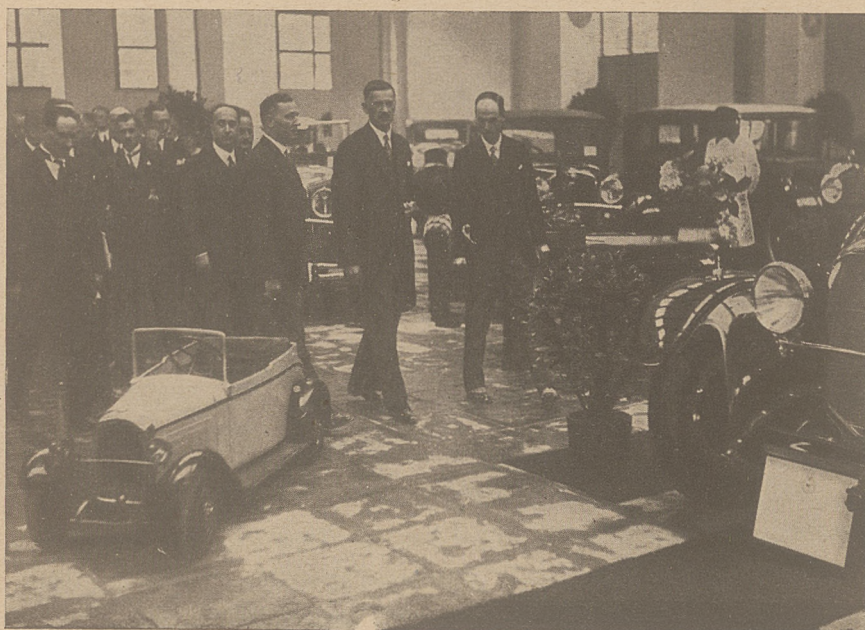
Jakie własności posiada spirytus jako paliwo do samochodów? W jaki sposób zastosowanie spirytusu odbije się na pracy silnika, na jego mocy, na elastyczności, na łatwości rozruchu, wreszcie na trwałości — oto pytania, które przede wszystkim interesują przeciętnego automobilistę. Mając możność korzystania z materiałów posiadanych przez Dyрекcję Polskiego Monopolu Spirytusowego, sądzymy, że uda nam się na te pytania odpowiedzieć.

K. Wallmoden.



Słoiisko Państwowego Monopolu Spirytusowego. — Silnik C.W.S. połączony z prądnicą i przystosowany do pomiarów mocy i zużycia paliwa przy użyciu benzyny i mieszanki spirytusowej.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki



P. Minister Kübn na otwarciu M. W. K. T.

Dnia 6 lipca 1930 otwartą została w Poznaniu Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, jako pierwsza tego rodzaju wystawa w Polsce. Czekaliśmy wszyscy jej otwarcia z zaciekawieniem. Szło o to czy dopiszą wystawcy, zwłaszcza zagraniczni i jak przedstawiać się będą same eksponaty, wobec odbywających się już dwóch wystaw międzynarodowych w Hiszpanji i Belgji i zniechęcenia wogóle do brania udziału w wystawach zarówno zagranicą, jak i w samej Polsce.

Myśl zorganizowania międzynarodowej wystawy turystyki i komunikacji wywołała przed rokiem dużo sprzeciwów w sferach rządowych, wśród władz lokalnych Poznania, oraz w pewnych sferach społeczeństwa. Powodem tej niechęci było dające się wszędzie zauważyć pewne zmęczenie w zakresie wystaw. Ze względu jednak na obrady Międzynarodowego Kongresu Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, który zwołany był do Warszawy na koniec czerwca 1930 roku, uznano za rzecz pożądaną, a nawet konieczną zorganizowanie wystawy, która dałaby obraz stanu środków komunikacyjnych, przemysłu turystycznego, rozwoju sieci dróg i ruchu turystycznego i t. p., jednym słowem tego co związane jest z ruchem wogóle, a turystycznym w szczególności.



ZNÓW OBNIŻA CENY!

Wyroby Ford Motor Company cieszyły się w ubiegłym półroczu znacznie zwiększonym zbytem, co pozwoliło nam obniżyć koszty produkcji. Postanowiliśmy oszczędność, uzyskaną w ten sposób, przeznaczyć dla nabywców w postaci zniżki cen.

Zgodnie z naszą zasadą — wyznaczania jaknajniższych cen, pozwalających jednak na utrzymywanie i stałe ulepszanie wysokiej jakości wyrobów Forda, ustaliliśmy

N O W E C E N Y

OBOWIAZUJĄCE Z DN. 12 LIPCA 1930:

Standard Coupé	Zł. 10,495.—
Sport Coupé	„ 10,760.—
Coupé de Luxe	„ 10,785.—
Cabriolet	„ 11,985.—
Tudor Sedan	„ 10,600.—
Standard Sedan (3. okna)	„ 11,795.—
Sedan de Luxe	„ 12,215.—
Town Sedan	„ 12,440.—

Ceny innych modeli samochodów osobowych oraz ciężarówek i podwozi ciężarowych pozostają bez zmiany.

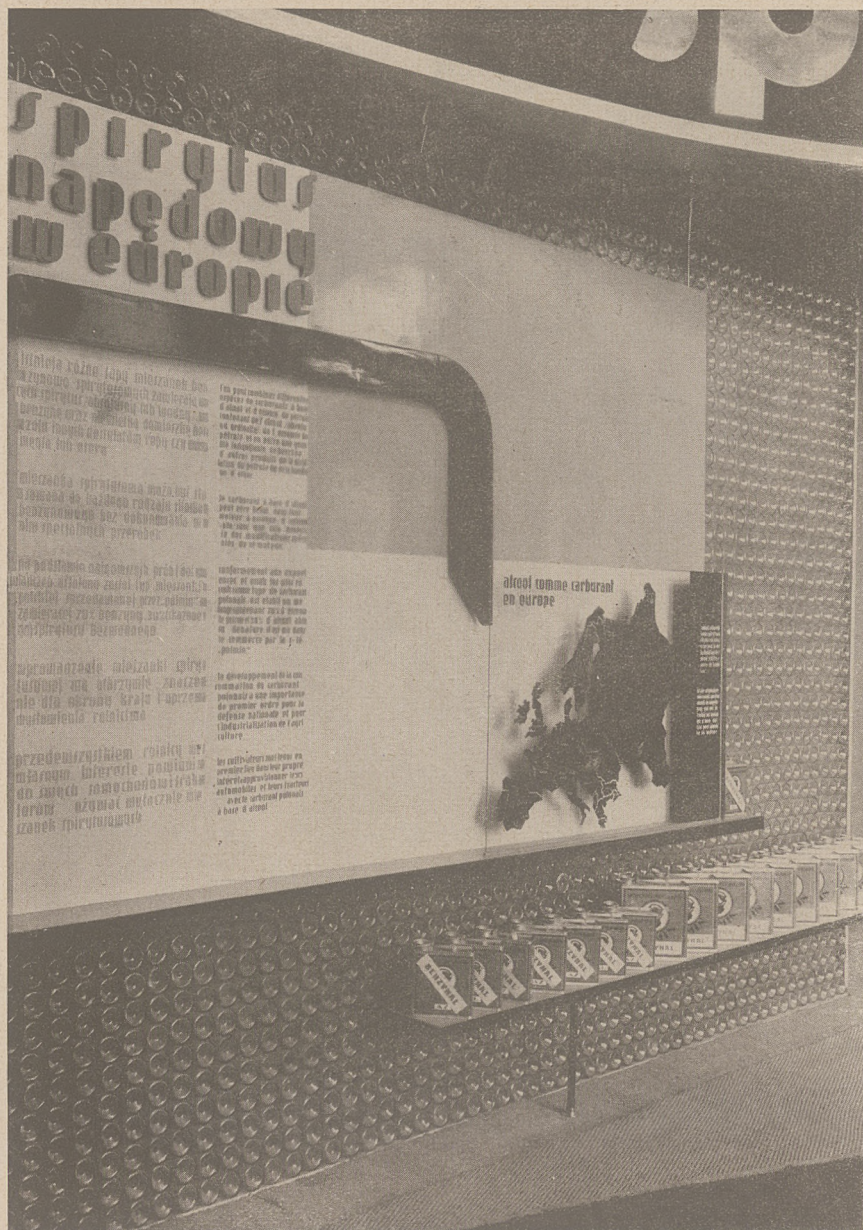
Powyższe ceny rozumieją się f. o. b. Gdynia/Gdańsk, łącznie z cłem, bez podatku obrotowego.

LINCOLN



FORDSON

F O R D M O T O R C O M P A N Y



Kiedy o godzinie 11 rano Pan Minister Kühn w imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej otworzył wystawę i zaczęło się jej zwiedzanie, byliśmy za chwyceni zarówno wyglądem zewnętrznym pawilonów, jak i doborem eksponatów. Nigdzie nie widać przeładowania, ale za to znaleźć można tu to wszystko, co dane państwo, względnie okolice Polski charakteryzuje.

Z działu przemysłowego na wyróżnienie zasługuje bogato reprezentowany przemysł automobilowy, mieszczący się w dawnej Wieży Górnoszląskiej i sąsiednim pawilonie. Pod względem różnorodności maszyn, począwszy od najtańszych, a skończywszy na luksusowych wozach, można dział ten porównać tylko ze sławnym jesiennym Salonem Paryskim. Naturalnie polskie maszyny przodować tu nie mogą, ale są i to w bardzo ładnym wydaniu. Poza tym dość bogato przedstawia się już dział samochodów montowanych w Polsce na podwoziach sprowadzonych z zagranicy.

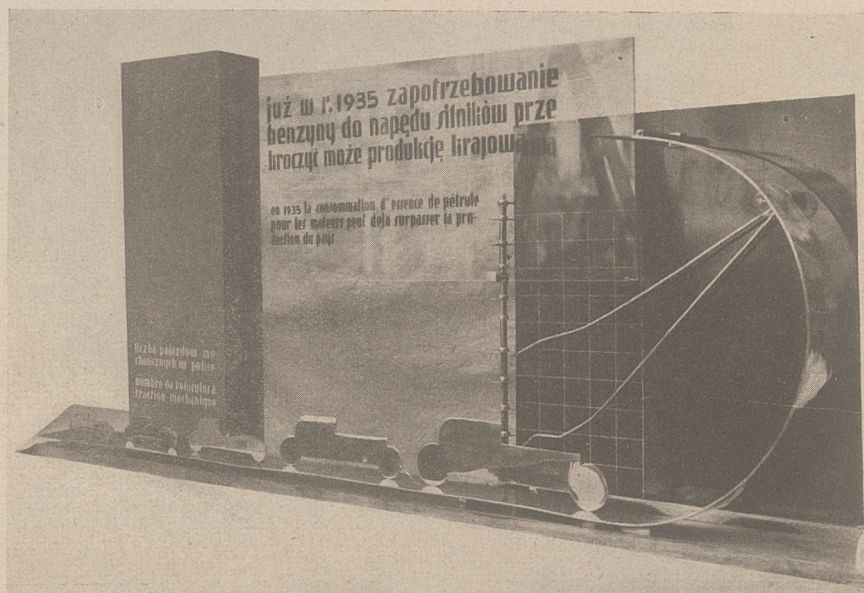
Stoisko Państwowych Zakładów Inżynierii, połączone ze stoiskiem Ursusa jest bodaj największym stoiskiem w całym pawilonie samochodowym. Państwowa wytwórnia samochodów wystawiła wspaniałe karosowane CWS'y. Jeden z nich skarosowany jako kabriolet należy do najpiękniejszych samochodów na wystawie. Obok gotowych samochodów typu T1 znajdujemy na stoisku odlewy bloków

Wspaniałe wykresy na stoiskach P. M. S — Na lewo tablica przedstawiająca zalety i rozporozczenie mieszanek spirytusowych do napędu samochodów. U dołu zesławienie produkcji i spożycia benzyny, według którego sporządziliśmy nasz wykres na str. 41.

Chcąc wystawę zainteresować zagraniczne sfery turystyczne, a jednocześnie dać pewien obraz porównawczy, zaproszono w charakterze wystawców zagraniczne przedsiębiorstwa automobilowe, aeroplanowe, przemysł turystyczny, oraz państwowe urzędy turystyczne powołane do opieki nad całokształtem rozwoju turystyki w swoich krajach i zarządy zakładów zdrojowych.

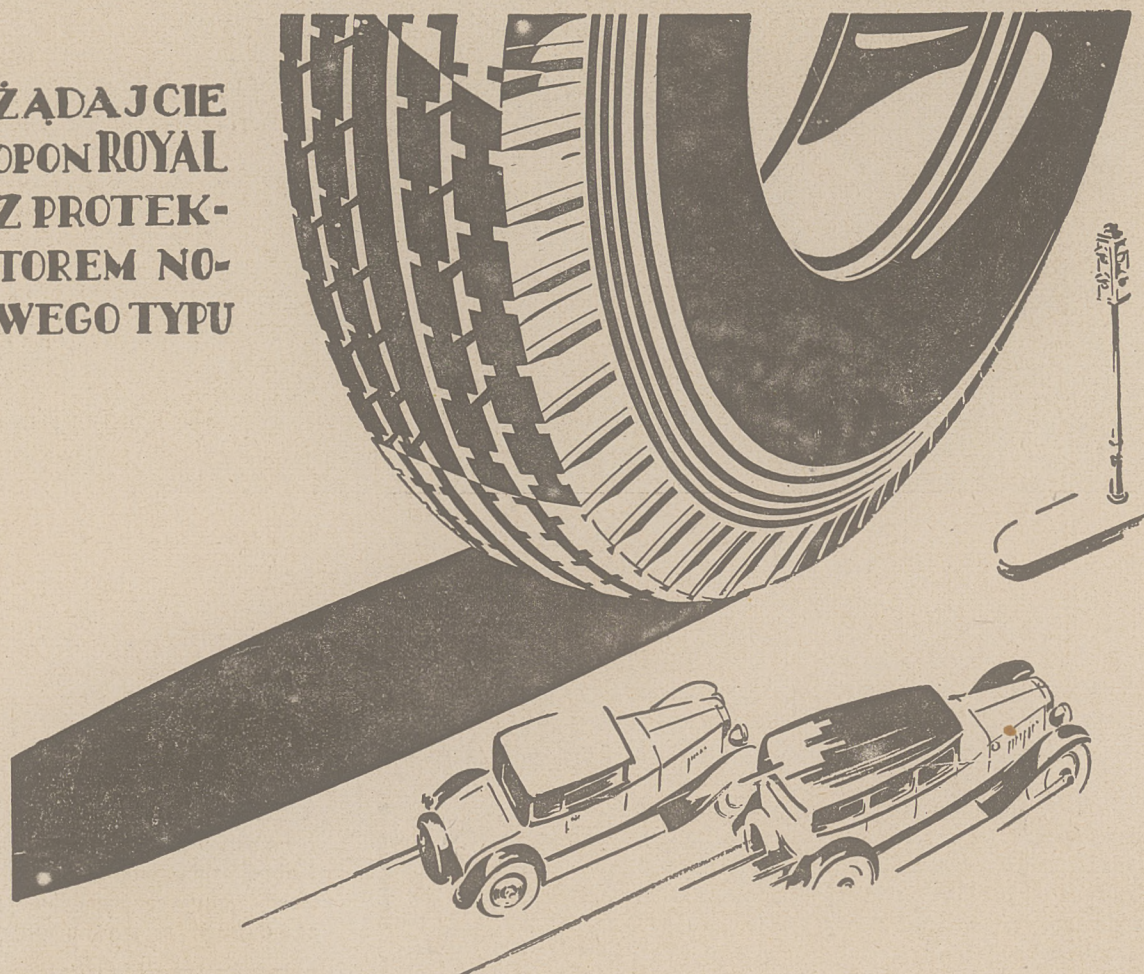
Rezultat tych zabiegów okazał się bardzo owocny. W wystawie zgłosiło udział 30 państw, nadsyłając charakterystyczne i ciekawe eksponaty.

Do ostatniej chwili coprawda nie dało się przewidzieć ogólnego obrazu wystawy. Stoiska zostały urządzone wypełnione eksponatami niemal w ostatniej chwili, jakgdyby chciały swoim wyglądem zrobić niespodziankę wszystkim, nie wyłączając samej dyrekcji wystawy.



ŁATWIEJSZY START

ŻĄDAJCIE
OPON ROYAL
Z PROTEK-
TOREM NO-
WEGO TYPU



ZAPEWNIAJĄ

NOWEGO TYPU

OPONY

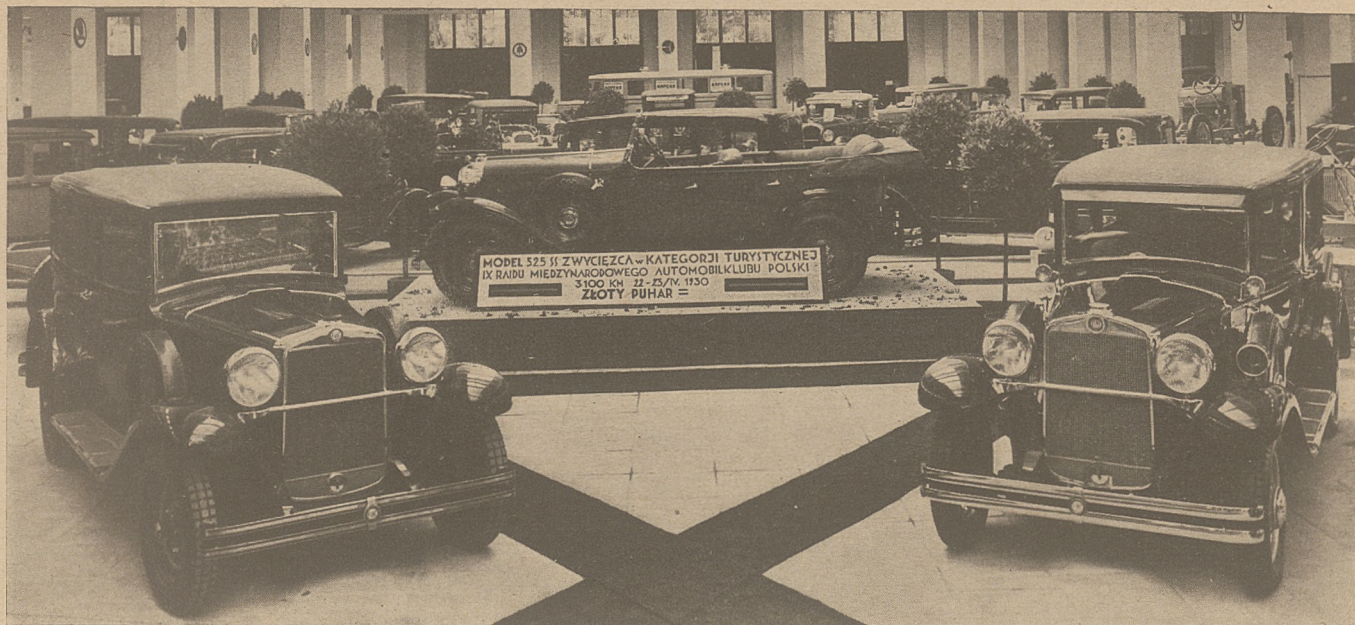
ROYAL

Nowoczesna opona do nowoczesnego samochodu

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK „OPONA” Sp. z o. o.

WARSZAWA, UL. MAZOWIECKA 11, TEL. 135-84.

SPRZEDAŻ HURTOWA



Stoisko samochodów Fiat. Po środku stoiska typ 525 — zwycięzca Międzynarodowego Raidu A. P.

cyldrowych: jeden cztero cylindrowy pojemności skokowej 1,5 litra, drugi ośmiocylindrowy pojemności trzech litrów. Obecność tych bloków jest z jednej strony świadectwem, że CWS wykonuje wszystko w kraju według własnych polskich rysunków, z drugiej zaś strony jest to zapowiedź, że w najbliższym czasie zobaczymy dwa nowe typy samochodów CWS. Obok samochodów stoi motocykl CWS typ duży z przyczepką, a dalej ślizgowiec wykonany przez Państwową Stocznnię w Modlinie.

Na stoisku Ursusa mamy autobusy, samochody półciężarowe i podwozia.

Polska konstrukcja reprezentowana jest również przez mały samochód Irdam inż. Glücka. Samochód ten zaopatrzony w silnik Jap wyróżnia się lekką, b. prostą i taną budową, tworząc w ten sposób typ odpowiedni do produkcji krajowej.

Czeski przemysł samochodowy reprezentowany jest w komplecie. W oczu rzuca się postęp dokonany przez Czechów w zakresie produkcji samochodów. Wystawione modele nie pozostawiają nic do życzenia pod względem opracowania szczegółów mechanicznych i radują oko piękną linią karoseryj.

Na stoisku Tatry zwraca powszechną uwagę ogromny samochód sześciokołowy z łamanymi osiami. Na stoisku Skoddy wzbudza ogólne zainteresowanie podwozie obracające się na dwóch uchwytych w taki sposób, że można je dokładnie obejrzeć zarówno od góry jak od spodu.

Przemysł niemiecki reprezentowany jest bardzo licznie. Widać, że Niemcy oczekują jakiegoś układu handlowego i

chęć nas już teraz zapoznać ze swą produkcją.

Przemysł włoski reprezentuje Fiat i Lancia. Na stoisku Fiata króluje w blasku zasłużonej chwały Fiat 525 zwycięzca Raidu A.P. w grupie samochodów turystycznych.

Wśród samochodów amerykańskich uwagę zwracają przede wszystkim Chrysler, Ford i Lincoln, wśród francuskich Citroën, zaś wśród angielskich — Hillman.

Jeżeli chodzi o specjalnie ciekawe nowości techniczne, to trzeba zobaczyć podwozie z silnikiem Diesela na stoisku Saurera. Nie wszyscy jednak zwiedzają-

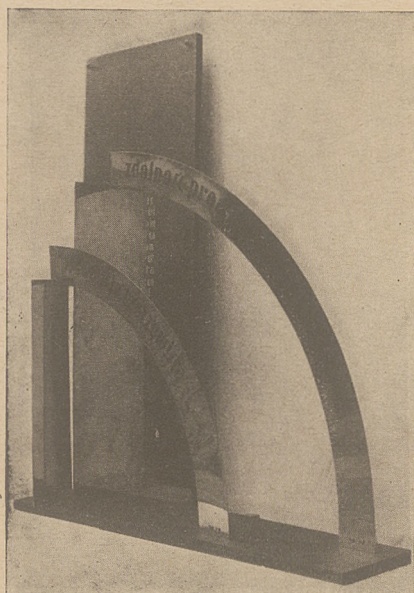
cy wystawę zwracają uwagę na tę bodaj najciekawszą konstrukcję we współczesnej technice samochodowej.

Promotorem silników Diesela w automobilizmie jest również Mercedes-Benz. Firma ta jednak zadowolona się wystawieniem przekroju dieselowskiego cylindra, na którym zwiedzający mogą oglądać inżektor i oryginalną budowę głowicy z tak zwaną przedkomorą, w której rozpoczyna się spalanie ropy.

Obok działu samochodowego znajduje się niezmiernie ciekawe i ściśle z automobilizmem związane stoisko Państwowego Monopolu Spirytusowego. Na pierwszym miejscu widzimy całą stację próbną, na której można zmierzyć moc silnika oraz na podstawie dokonanego pomiaru obliczyć zużycie paliwa spirytusowego lub benzyny na 1 konia mech. na godzinę. Na przeciw stacji silnikowej stoi aparat do wyrobu odwodnionego spirytusu, który jest potrzebny do wyrobu mieszanki służącej do napędu samochodów.

Obok wisi mapa wskazująca, że główne kraje europejskie zaniechały już stosowania czystej benzyny na korzyść mieszanki spirytusowej. Szereg eksponatów, będących wprost arcydziełami nowoczesnej sztuki graficzno-dekoracyjnej, ilustruje działalność P.M.S. przekonując nas o ogromnym znaczeniu gospodarczym przemysłu gorzelniczego i spożycia spirytusu.

Nie sposób jest nie wspomnieć o przemyśle karoseryjnym, o instalacjach elektrycznych reprezentowanych przez f-my Bosch i Scintilla oraz o akcesoriach samochodowych. Być może, że bardziej szczegółowe sprawozdanie uda nam się



Porównanie ilościowej obecnej produkcji spirytusu ze zdolnością produkcyjną gorzelni polskich.

Używając wyłącznie

OLEJÓW i SMARÓW SHELL



W IX MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P.

uzyskali

ZŁOTY PUHAR

w grupie samochodów turystycznych p. Rahnenfeld na samochodzie
FIAT

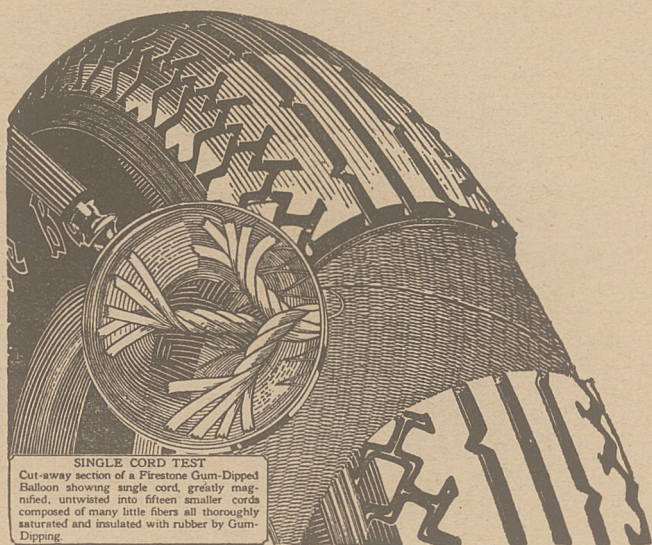
Najlepszy czas w wyścigu górskim p. inż. H. Liefeldt na samochodzie
AUSTRO-DAIMLER

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę Olejów i Smarów SHELL

Polska Fabryka Ekstraktów Garbarskich S. A.

WYDZIAŁ SHELL

Warszawa, Smocza 43 tel. 319-51.



Opony



i dętki

Firestone

Największa ilość
kilometrów za złotego

Przedstawicielstwo: T-WO „ZAWBOR”

CENTRALA: Warszawa, Czackiego 5. Tel. 92-55, 96-47, 525-49

ODDZIAŁY: Poznań, ul. Skarbowa 20. Tel. 10-36. Łódź, ul. Piotrkowska 82. Tel. 184-39. Katowice, ul. 3 Maja 21. Tel. 44.

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9

zamieścić po zamknięciu wystawy, gdyż krótki pobyt w Poznaniu nie wystarczył na dokładne zwiędzenie wszystkich działów. Z tych też powodów nie będziemy jeszcze mówili szczegółowo o licznych i ciekawym dziale motocyklowym a po-
bieżnie przejrzymy wszystkie działy wystawy.

Ciekawy i bogato przedstawiający się pawilon komunikacji lotniczej, tramwajowej, pawilon polskiego Ministerstwa Komunikacji, oraz dział komunikacyjny Ministerstwa Robót Publicznych.

Wartość eksponatów podnosi niezmiernie minimalna ilość wykresów, a maksymalne wykorzystanie efektów świetlnych. Ciekawa pod tym względem jest świetlna mapa czeskiej komunikacji lotniczej, mapy plastyczno-sświetlne portów włoskich, oraz ciekawa mapa świetlna sieci pocztowej w Polsce.

Barwne afisze, artystyczne fotografie, oraz ciekawe wykresy dotyczące wszelkiego rodzaju komunikacji wystawiły Francja, Włochy, Szwajcaria, Czechosłowacja i inne. Najwięcej jednak przy-

kuwały oczy rozmaitego rodzaju panoramy, oświetlone dyskretnie, a efektownie. Pod tym względem niestety nie można Polsce przyznać pierwszego miejsca, choć bardzo wiele eksponatów naszych nie ustępowało zagranicznym.

W dziale turystycznym między innymi znajduje się stoisko. Automobilklubu Polski i klubów afiliowanych, oraz niektóre eksponaty nadesłane przez Federację Międzynarodową Automobilklubów Uznanych. Stoisko choć skromne, przedstawia się bardzo estetycznie. Składają się na nie fotografie, tablice orjentacyjne drogowe, wykresy rozwoju ruchu automobilowego w Polsce, mapy automobilowe i wydawnictwa. Ozdobą stoiska jest ciekawa kolekcja znaków klubów automobilowych, zostawianych w Warszawie na pamiątkę wizyt, lub wymienianych.

Wystawa pod względem wyglądu ogólnego utrzymana jest w duchu nowoczesnym, a zarówno Polska, jak i kraje zagraniczne za główną dekorację pawilonów użyły wyrobów przemysłu ludowego.

**SPIS SAMOCHODÓW WYSTAWIONYCH
NA M.W.T.K. WEDŁUG KRAJÓW:**

Anglia.

Humber, Hillman, Morris.

Austria.

Austro-Fiat, Austro-Daimler, Steyr.

Czechosłowacja.

Oświęcim Praga, Skoda, Tatra, Zbrojówka.

Francja.

Citroën, Chenard Walcker, Latil (podwozia), Panhard-Levassor, Peugeot, Renault.

Niemcy.

Adler, B.M.W., Büssing, D.K.W., Horch, Henschel, Krupp, Mercedes Benz, M.A.N., N.A.G., Stoewer, Vomag.

Polska.

Państw. Zakł. Inżynierji, Iradarn, Ursus.

Stany Zjednoczone A. P.

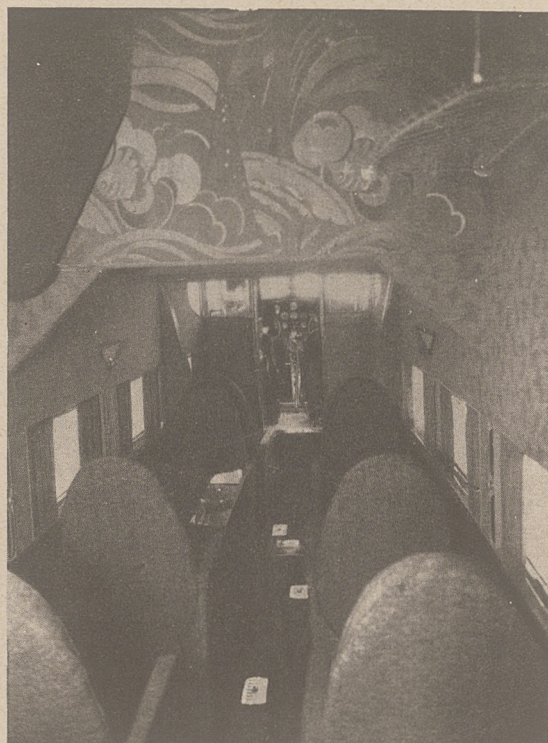
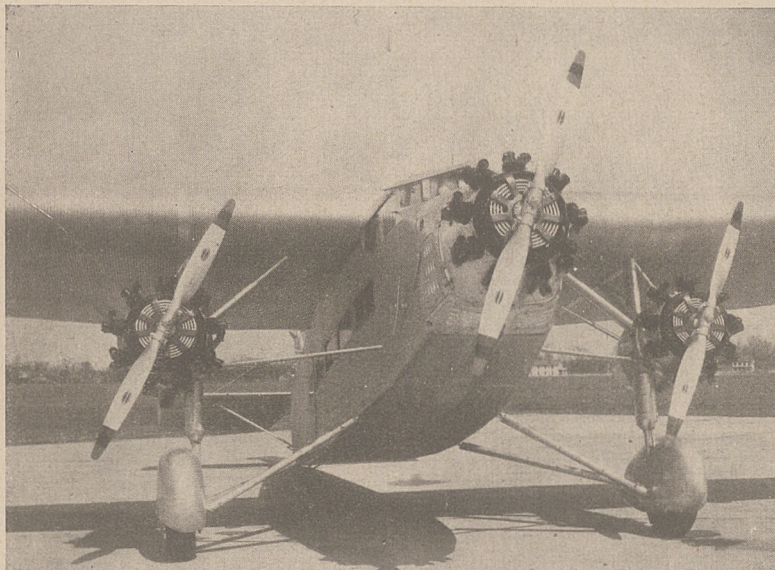
Chrysler, Federal, Fordson - Ford - Lincoln, Graham Paige, International, Studebaker.

Włochy.

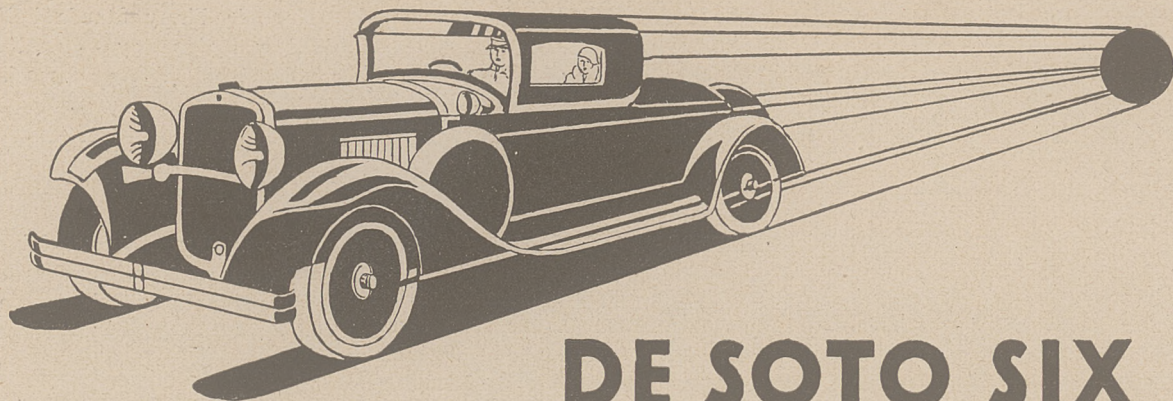
Fiat, Lancia.

SAMOLOT PASAŻERSKI FORDA

Samolot pasażerski Forda jest zaopatrzony w trzy silniki benzynowe Wright J-6 o mocy 900 KM, lub trzy silniki ropowe Packard-Diesel o mocy 660 KM. Samolot ten jest wykonany niemal całkowicie z metalu. Czytelnicy nasi pamiętają zapewne, że taki właśnie pasażerski samolot Forda pobił w ubiegłym roku rekord długo-
trwałości lotu, utrzymując się bez przerwy przez 150 godzin w powietrzu.



WNĘTRZE SAMOLOTU PASAŻERSKIEGO FORDA może pomieścić 12 podróżnych i załogę. Jest ono urządzone nadzwyczaj wygodnie i elegancko, to też dziwić się nie można, że pasażerowie czują się w nim bezpiecznie, a podróż nie męczy ich wcale.



**DE SOTO SIX
MÓGŁ BYĆ ULEPSZONY
TYLKO SILNIKIEM
OŚMIOCYLINDROWYM**

IX Międzynarodowy Raid A. P.

odbył bez żadnych defektów uzyskując

33,54 punktów dodatnich

**NOWY
DE SOTO '8'**

WYRÓB CHRYSLERA

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ WARSZAWA, TR AUGUTTA 2.

Cena SEDANU 4-o drzwiowego \$ 2.550.

S p o r t

OBCENA KLASYFIKACJA DO MISTRZOSTWA POLSKI.

Na podstawie dotychczas rozegranych imprez, to znaczy wyścigu płaskiego w Łodzi, wyścigu górskiego w Ojcowie i Raidu Międzynarodowego, aktualna klasyfikacja kierowców w konkurencji o tegoroczne Mistrzostwo automobilowe Polski, przedstawia się, jak następuje:

	Łódź	Ojcow	Raid	Razem
1. Maurycy hr. Potocki (A. P.)	2	2	3	7 punktów.
2. Henryk Liefeldt (A. P.)	1	5	2	8 "
3. Adam hr. Potocki (K. K. A.)	4	5	1	10 "
4. Jan Ripper (K. K. A.)	5	1	5	11 "
5. Franciszek hr. Mycielski (M. K. A.)	3	3	6	12 "
6. Jerzy Widawski (A. P.)	4	6	5	15 "
6. Antoni Januszkowski (K. K. A.)	5	4	6	15 "

ZJAZD NAD MORZE.

Pomorski Automobilklub zorganizował w dniu 28 czerwca, pod protektorem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i przy współudziale Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej „Zjazd nad Morze”, którego celem była Gdynia. Zjazd ten wzbudził bardzo znaczne zainteresowanie i był piękną manifestacją dążenia Polski do morza w dniu dziesięciolecia odzyskania dostępu do Bałtyku.

Na metę w Gdyni przybyło w przepisanym czasie 60 samochodów, a mianowicie: z Pomorskiego Automobilklubu 21, z Łódzkiego Automobilklubu 16, z Automobilklubu Polski 12, z Automobilklubu Wielkopolski 5, z Wołyńskiego Klubu Automobilowego 2 i po jednym wozie z Klubów Krakowskiego, Małopolskiego, Śląskiego i Wileńskiego. Najwięcej kilometrów przebyli ogółem zawodnicy z Pomorskiego Automobilklubu (10.998 klm.), to też temu Klubowi przypadła I Nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Drugą nagrodę Pana Ministra Przemysłu i Handlu uzyskał Łódzki Automobilklub, którego członkowie przejechali wspólnie 10.602 klm. Trzecia wreszcie nagroda Pana Wojewody Pomorskiego przypadła Automobilklubowi Polski za 6.209 klm.

Nagrody indywidualne uzyskali:

Nagrodę miasta Bydgoszczy — Robert Frost (P.A.) przy przejechanych 1.593 klm. w ciągu 24 godzin na samochodzie Ford.

Nagrodę Pomorskiego Automobilklubu

O przyznaniu tytułu Mistrza Polski na rok 1930 decydować jeszcze będą rezultaty III Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego (24 sierpnia) i II Międzynarodowego Wyścigu Płaskiego we Lwowie (7 września).

— Julian Srzednicki (A.P.) przy przejechanych w czasie trwania Zjazdu 2.163 klm. na samochodzie Fiat.

Nagrodę Polskiego Touring Klubu — pani Klementyna Śliwińska (A.W.) przy przejechanych 2.143 klm. na samochodzie Praga-Piccolo.

Nagrodę pani redaktorowej Teskowej — pani Klementyna Śliwińska (A.W.) na samochodzie Praga-Piccolo.

ZJAZD GWIAZDZISTY DO POZNANIA.

Zjazd Gwiazdzisty do Poznania, zorganizowany przez Automobilklub Wielkopolski w dniu 12 lipca, zasługuje na szczególną uwagę.

Po pierwsze omówienia wymaga sam regulamin Zjazdu, którego, z powodu późnego otrzymania, nie mogliśmy ogłosić w AUTO w swoim czasie. Zasadniczym punktem regulaminu było ustalenie, że żaden zawodnik nie może przebyć dłuższej odległości aniżeli 600 klm. w linii powietrznej. Klasyfikacja tych, którzy taką odległość przebyli, odbywała się według rzeczywiście przebytej drogi, mierzonej według mapy A.I.A.

Z tego też powodu przed wyruszeniem na Zjazd zawodnicy zabrali się do studjowania mapy jak nigdy przedtem, wyszukując jaknajbardziej kręte drogi. Chodziło o wynalezienie takich punktów, między którymi odległość w linii powietrznej jest niewielka, a droga szosa według mapy jak najdłuższa. Dzięki temu zawodnicy zbadali mapy wyjątko-

Nagrodę Firmy Standard Nobel, Oddział w Bydgoszczy — pani Klementyna Śliwińska (A.W.) na samochodzie Praga-Piccolo.

Nagrodę Firmy Brzeskiauto, Sp. Akc. Poznań — Julian Srzednicki (A.P.) na samochodzie Fiat.

Nagrodę Firmy Butowski i S-ka, Bydgoszcz — pani Łucja Stenzlowa (P.A.) przy przejechanych w czasie trwania Zjazdu 1.490 klm. na samochodzie Ford.

Nagrodę Firmy E. Stadie, Bydgoszcz — Franciszek Sawicki (Woj. K. A.) przy przejechanych 861 klm. na samochodzie Chevrolet.

Nagrodę Komisji Sportowej Pomorskiego Automobilklubu (dodatkowo ufundowaną) — Fischer von Mollard (A.W.) na samochodzie D.K.W.

Nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej wręczona została przy uroczystym zamknięciu Zjazdu w Toruniu w dniu 29 czerwca przez Pana Wojewodę Pomorskiego Wiktora Lamota — wicekomandorowi Zjazdu p. dyr. Jackowskiemu.

Gremium Komisarzy Sportowych Zjazdu tworzyli pp.: prezes inż. Rolbieski, jako Komandor, dyr. Jackowski, mjr Koszko i p. Szymczak, jako Wicekomandorzy, delegat Łódzkiego Automobil-Klubu p. Neugebauer, delegat Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej prezes inż. Laniewski, oraz delegaci Pomorskiego Automobilklubu pp. Ciagliński, Heydemann i Stulgiński.

wo dokładnie i odwiedzili miejscowości, przez które w innych warunkach nie układałoby marszruty.

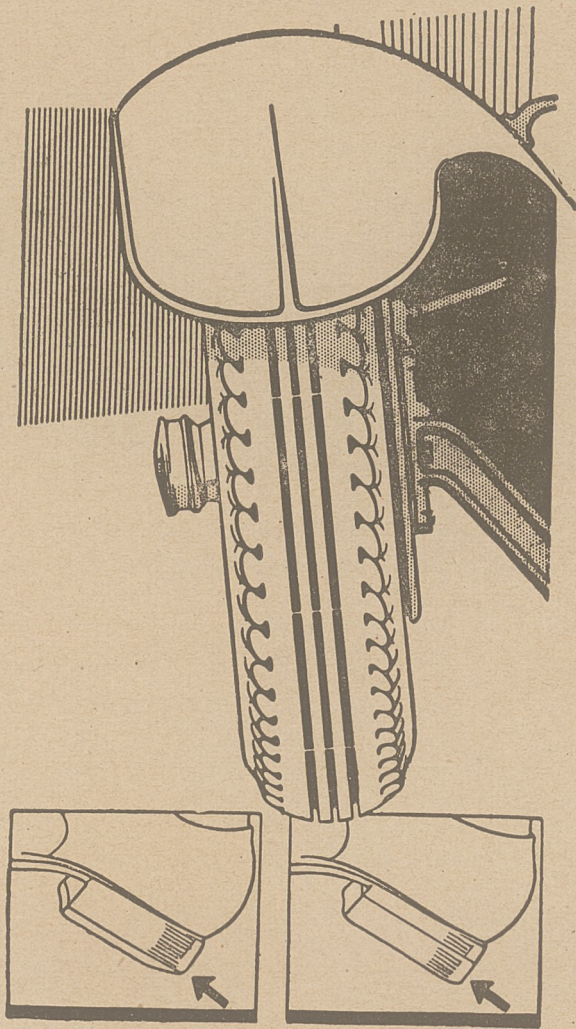
Zwycięscą Zjazdu został Jerzy Żochowski, członek Automobilklubu Polski, na samochodzie Delage, który przy odległości 633 klm. w linii powietrznej (10% tolerancji w odległości powietrznej było dopuszczalne) przebył według mapy 1024 kilometry.

Drugie miejsce zajęła pani Aleksandra Duszyńska z A.W. na sam. Tatra, a trzecie Julian Srzednicki z A.P. na sam. Fiat.

Drugim powodem zainteresowania Zjazdem było to, że znaczna część uczestników konkursu, a w tej liczbie i zwycięzca, przybyła do Poznania, jadąc nie na benzynie, a na mieszaneczce spirytusowej, dostarczonej zawodnikom przez Państw. Monopol Spirytusowy. Dzięki temu Zjazd stał się próbą przydatności mieszaneczki do napędu samochodów.

Guma mocniejsza

niż stal



Guma, poddana specjalnym procesom chemicznym, staje się mocniejszą niż stal. Na lewym rysunku przedstawiony jest obcas ze stali, z prawej strony — obcas z gumy „Goodrich”. Oba te obcasy były noszone przez tę samą osobę przez 6 miesięcy i okazało się, że stalowy, obcas był mocno zużyty, gumowy zaś pozostał prawie nie naruszony.

Gdyby protektor nie był zrobiony z gumy, opona wystarczałaby za ledwie na kilkaset kilometrów.

Opona Goodrich nie obawia się zużycia, ponieważ jej protektor jest wykonany z gumy mocniejszej, niż stal.

Wewnętrzne części składowe opony Goodrich celowo rozmieszczone i wykonane z najlepszych materiałów, wzmacniają protektor i czynią go odpornym na zużycie w najgorszych warunkach drogowych.

Goodrich



NIE NAWALI KICHA

gdzie

GUMOCHRON-ORDO

K O Ł O C H R O N I

Żądajcie prospektów

Polsko-szwedzkie Tow. ORDO

Centrala: Warszawa, Marszałkowska 97a. Tel. 204-44.

Jeżeli chodzi o mieszankę jako taką, to odniosła ona wielkie zwycięstwo. Jak można wywnioskować z wywiadów, udzielonych nam przez zawodników po przybyciu na metę do Poznania, silniki pracowały na mieszance doskonale i najmniejsze niedomagania z powodu samej mieszanki nie dały się zauważyć. Natomiast jeżeli chodzi o działanie stycyj Polminowskich, które miały mieszankę dostarczać, to wypadło ono fatalnie. Nie mówiąc o tem, że mieszanka nie wszędzie była do nabycia, musimy stwierdzić, że pewne pompy wydawały mieszankę niebawale brudną, zmuszając kierowców do ustawicznego przemywania filtrów i przedmuchiwania rurek do dopływu paliwa.

Wreszcie trzecim punktem ściągającym uwagę i zainteresowanie w czasie Zjazdu był udział w nim dwóch samochodów AS, które przybyły na metę w dobrej formie, zdobywając dobre miejsce w klasyfikacji.

O ile typ samochodu AS, prowadzony przez kpt. Witorta znany jest już wśród automobilistów, o tyle AS prowadzony przez inż. Gorzkowskiego powinien wszystkich żywo zainteresować.

Dotychczas firma AS ograniczała się do budowy podwozia, zaopatrując swe samochody we francuskie silniki Cime. Obecnie jednak, dzięki iniejiatywie inż. Gorzkowskiego na miejsce francuskiego silnika został zainstalowany silnik polski CWS typ T. 2, który projektowany był przez inż. Tańskiego, z przeznaczeniem właśnie dla takiego typu podwozia.

Zjazd do Poznania był pierwszą próbą tego nowego i całkowicie krajowego samochodu. Działalnością fabryki AS ze strony przemysłowej i technicznej zajmujemy się oddzielnie, nie mogliśmy jednak nie podkreślić mileczeniem w niniejszym sprawozdaniu ze Zjazdu, pierwszego i tak udanego występu nowego typu krajowego samochodu.

Szczegółowe wyniki Zjazdu do Poznania podajemy w dziale oficjalnym numeru.

RAID KRAJOZNAWCZY M.K.A.

W Raidzie Krajoznawczym Małopolskiego Klubu Automobilowego, rozegranym w dniach 5, 6 i 7 lipca na trasie Lwów — Stary Smokowiec (Czechosłowacja) — Lwów, zwyciężył dyr. Margulies na samochodzie Lancii, podczas gdy drugim był Liptay na samochodzie Bugatti.

GRAND PRIX POLSKI.

Rozegrane w dniu 1 czerwca na obwodzie szosowym pod Katowicami wyścigi motocyklowe o Grand Prix Polski zgromadziły bardzo silną konkurencję i stały się terenem emocjonujących walk, którym z zacięciem przyglądały się tłumy widzów, obliczane na 80.000 osób. W zawodach uczestniczyło 29 motocykli. Rezultaty wypadły następująco:

Kat. 175 ccm. (9 okr. — 240,6 klm.) —
1. Ziółkowski z K.M. Bydgoszcz (James)
3 g. 16 m. 30 s.

Kat. 250 ccm. (9 okr. — 240,6 klm.) —
1. Koszczyński z Unji, Poznań (Rex Acme) 3 g. 31 m. 21,2 s.

Kat. 350 ccm. (11 okr. — 301,4 klm.) —
1. Ołter z M.M. Nizza, Francja (Motosacoche) 3 g. 01 m. 45,6 s.; 2. Matczak z K.K.M. (Velocette) 3 g. 32 m. 22,4 s.

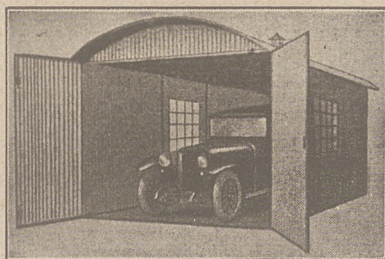
Kat. 500 ccm. (11 okr. — 301,4 klm.) —
1. Bauhofer z A.D.A.C., Niemcy (D.K.W.)
2 g. 51 m. 24 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 105,8 klm.;
2. Alvensleben z K.M. Bydgoszcz (Norton) 3 g. 03 m. 20 s.; 3. Perrey z M.C.C. Birmingham, Anglja (Ariel) 3 g. 12 m. 35 s.

ODWOŁANIE ZJAZDU NA REGATY.

W myśl uchwały Komisji Sportowej Pomorskiego Automobilklubu z dnia 1 lipca r. b., Zjazd Gwiazdzisty na Regaty do Bydgoszczy, projektowany na dzień 2 sierpnia, zostaje odwołany.

GARAŻE

PRZENOŚNE
Z BLACHY
FALISTEJ



Łatwe ustawienie i przestawienie, niski koszt, bezpieczeństwo od ognia i kradzieży, minimalny koszt konserwacji.

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura

PRZEDSTAWICIELSTWO

Górnośląskie Towarzystwo Przemysłowe S. A.

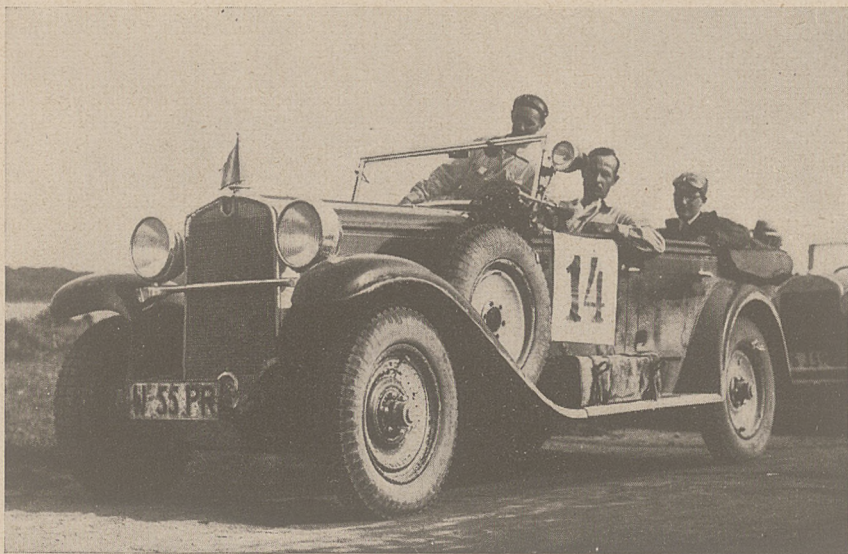
Warszawa, Marszałkowska 149. Tel.: 221-44, 247-54, 247-66, 323-01.

Skrót telegr.: GETEPE WARSZAWA.

PROSPEKTY, CENNIKI I OFERTY NA ŻĄDANIE

ZWYCIĘZCY

IX Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski



Fiat (p. Rahnenfeld)
I-sza nagroda w kategorii turystycznej



Hudson (pp. Krzeczkowski, Rychter
i Hahn)
II, III i IV nagr. w kat. turystycznej



Delage (p. Żochowski)
IV nagr. w kat. luks., największa
szybk. przec. na wszystkich etapach



Voisin (Maurycy hr. Potocki)
III nagr. w kat. luks.

wszyscy na oponach

DUNLOP

III MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG TATRZAŃSKI.

Zaprojektowany na dzień 24 sierpnia III Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy na szosie z Zakopanego do Morskiego Oka, zapowiada się jako największy wyścig z dotychczas w Polsce urządzanych. Składa się na to z jednej strony wciągnięcie zawodów zakopiańskich w skład rozgrywek o Mistrzostwo Górskie Europy, co przyczyni się niewątpliwie do powiększenia konkurencji zagranicznej, z drugiej zaś strony rozszerzenie ram wyścigu, przez włączenie do programu specjalnych biegów dla samochodów turystycznych i dla motocykli. Przy tem wszystkim Wyścig Tatrzański będzie jedną z najbardziej decydujących imprez w tegorocznym Mistrzostwie Polski, co również potęguje zainteresowanie wspaniałym konkursem Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Po raz pierwszy w dziejach polskich imprez automobilowych, dla zwycięzców Wyścigu Tatrzańskiego przeznaczone będą, prócz licznych nagród honorowych, również i nagrody pieniężne w wysokości 20.000 złotych. Pozatem rozegrana zostanie nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej oraz wspaniała przechodnia „Wielka Nagroda Tatr”, walka o którą zapowiada się niezwykle emocjonującą z tej przyczyny, że cenne to trofeum dwukrotnie już zdobył Jan Ripper i w wypadku trzeciego zwycięstwa otrzyma nagrodę na własność. Jest rzeczą zrozu-

miałą, że inni zawodnicy nie będą chcieli do tego dopuścić.

Rezultaty Wyścigu Tatrzańskiego były w latach ubiegłych następujące (dystans 7.500 metrów, start z miejsca):

14 sierpnia 1927 r. W kategorii wyścigowej: Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler, czas 6 m. 48,6 s., szybkość średnia na godzinę 66,079 klm. W kategorii sportowej: von Wentzel Mosau na samochodzie Mercedes Benz, czas 7 m. 02 s., szybkość średnia na godzinę 63,981 klm. W kategorii motocykli bez wózków: Miśkiewicz na mot. Harley Davidson, czas 8 m. 54 s. W kategorii motocykli z wózkami: Knapik na mot. A.J.S., czas 8 m. 42 s.

19 sierpnia 1928 r. W kategorii wyścigowej: Jan Ripper na samochodzie Bugatti, czas 5 m. 47,41 s., szybkość średnia na godzinę 77,717 klm., obecny rekord trasy. W kategorii sportowej: Szwarecsztein na samochodzie Bugatti, czas 6 m. 28,18 s., szybkość średnia na godzinę 69,555 klm. Biegów motocyklowych nie rozgrywano.

11 sierpnia 1929 r. W kategorii wyścigowej: Jan Ripper na samochodzie Bugatti, czas 6 m. 05,69 s., szybkość średnia na godzinę 73,832 klm. W kategorii sportowej: Schmidt na samochodzie Amilear, czas 6 m. 41,38 s., szybkość średnia na godzinę 67,268 klm. Biegów motocyklowych nie rozgrywano.

Z okazji III Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego Komisja Turystyczna K.K.A. organizuje w dniach 22, 23 i 24 sierpnia dostępną dla wszystkich jazdę plaketową do Zakopanego, pod

nazwą „Jazda w Tatry”. Każdy automobilista lub motocyklista, który przebędzie w tych dniach przynajmniej 100 kilometrów i zgłosi swój przyjazd w Sekretarjacie Wyścigu w Zakopanem, otrzyma brązową plaketę pamiątkową.

WYŚCIG PŁASKI ŚL. K. A.

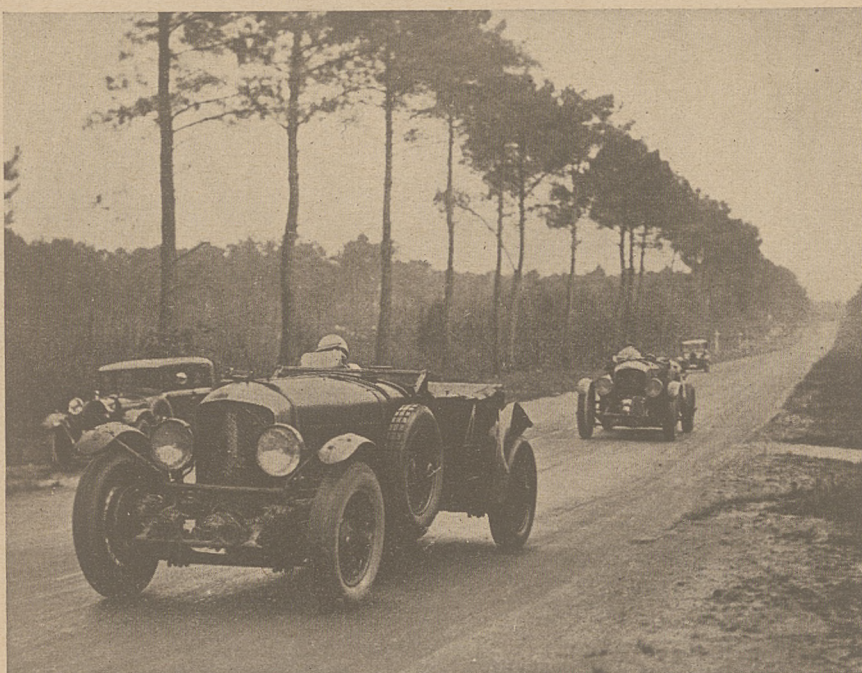
Śląski Klub Automobilowy organizuje w dniu 3 sierpnia wyścig płaski dla samochodów i motocykli na pięciokilometrowym odcinku asfaltowej szosy Mikołów — Katowice. Ze względu na dużą ilość cennych nagród wyścig ten zgromadzi niewątpliwie wszystkich najwybitniejszych kierowców polskich, a być może że i zagranicznych. W związku z wyścigiem odbędzie się w dniu 2 sierpnia Zjazd Gwiazdzisty do Katowic, w konkurencji zespołowej i indywidualnej.

GRAND PRIX BUGATTI.

Doroczny wyścig samochodowy, organizowany przez fabrykę Bugatti i dostępny tylko dla jej samochodów, rozegrany został w dniu 1 czerwca na obwodzie szosowym w Le Mans przy niesprzyjającej pogodzie i bardzo nielicznej konkurencji. Triumfował zeszłoroczny zwycięzca Zanelli na dwulitrowym wozie z kompresorem, pokrywając dystans 491 klm. w czasie 3 g. 47 m. 21,8 s. z szybkością średnią 129,5 klm./g.

KONKURS WYTRZYMAŁOŚCI W MANS.

Doroczny konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczęterogodzinnej po szosie odbył się w dniach 21 i 22 czerwca na obwodzie w Le Mans. Startowało 17 samochodów, z których do końca dotrzymało 9. Początek wyścigu zaznaczył się niezmiernie emocjonującą walką, jaką prowadzili niemieccy kierowcy Caracciola i Werner na samochodzie Mercedes Benz z zespołem angielskich wozów Bentley. Niestety doskonali zawodnicy niemieccy musieli wycofać się z nastaniem nocy skutkiem rozładowania akumulatora i odtąd aż do końca bieg prowadziły bezkonkurencyjnie potężne Bentleye. W rezultacie największy dystans w ciągu 24 godzin przebyli kierowcy Barnato i Kidston, którzy na wozie Bentley o siedmiolitrowej pojemności cylindrów pokryli 2931 klm., bijąc w ten sposób światowy rekord dwudziestoczęterogodzinnej jazdy po szosie z szybkością średnią 122 klm./g. Dalsze miejsca zajęły następujące wozy: 2. Bentley (kierowca Clement i Watney) dystans 2832 klm., 3. Talbot (Lewis i Eaton) 2276 klm., 4. Talbot (Hindmarsch i Richards) 2625 klm., 5. Alfa Romeo (Howe i Callingham) 2608 klm., 6. Lea Francis



Angielskie samochody Bentley biją w Le Mans światowy rekord 24-o godz. jazdy po szosie.

CZEKOLADA KLUBOWA

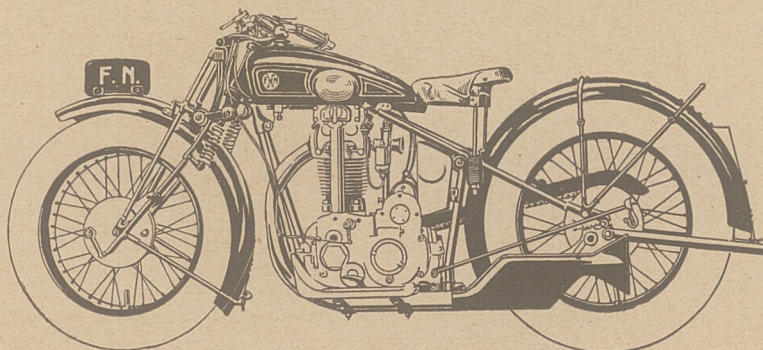
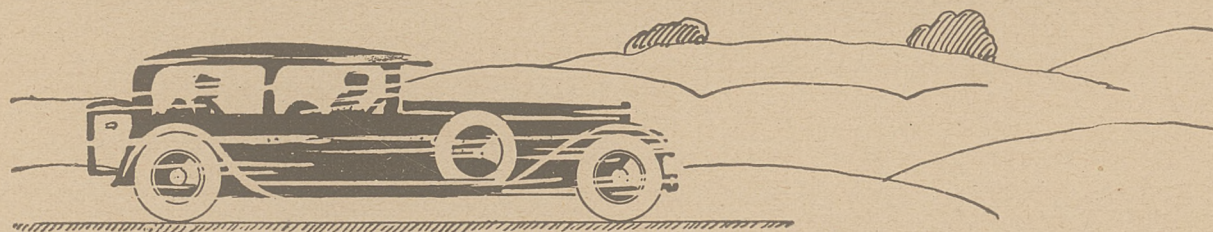
na męski gust

Ciemna, chrupka o niewielkiej ilości cukru można powiedzieć „wytrawna”

Jedyna czekolada dla dodania sił i uspokojenia nerwów

„ZŁOTO” - podobna tylko nieco słodsza

Fuchs



500 i 350cc na składzie

MOTOCYKLE

F. N.
Moto-Start

WARSZAWA, UL. KOPERNIKA Nr. 4/6

TEL. 237-22

NAGRODY SPORTOWE G. RADKE

WARSZAWA, UL. WIERZBOWA 3 TELEFON 76-75

SREBRO

KRYSZTAŁY

(Peacock i Newsome) 2292 klm., 7. Bugatti (panie Mareuse i Siko) 2165 klm., 8. Tracta (Gregoire i Vallon) 2110 klm., 9. Tracta (Bourcier i Debeugny) 2014 klm. W klasyfikacji do VII Nagrody Dwuletniej firmy Rudge Whitworth, gdzie pod uwagę brany był stosunek ilości przebytych kilometrów do litrażu samochodu, pierwsze miejsce zajął samochód Talbot kierowców Lewisa i Eatona. Szóstą Nagrodę Dwuletnią firmy Rudge Whitworth zdobył definitywnie zwycięski Bentley.

MISTRZOSTWO GÓRSKIE EUROPY.

W dniu 29 czerwca rozegrany został drugi wyścig górski, liczący się do Mistrzostwa Europy, a mianowicie włoski wyścig Cuneo-Colle della Maddalena. Dystans wynosił 66,5 klm. w terenie bardzo urozmaiconym. W kategorii wyścigowej zwyciężył Nuvolari na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo, w czasie 38 m. 27 s. z rekordową szybkością przeciętną 103,7 klm./g. Drugim był Fagioli na Maserati, a trzecim Arcangeli na Alfa Romeo. W kategorii sportowej triumfował Caracciola na siedmiolitrowym wozie Mercedes-Benz w czasie 41 m. 24,2 s. z szybkością średnią 97 klm./g. Drugie miejsce zajął Biondetti na Bugatti, a trzecie Campari na Alfa Romeo.

Klasyfikacja do Mistrzostwa Górskiego Europy po wyścigach Zbraslav — Jiloviste i Cuneo - Colle della Maddalena przedstawia się w ten sposób, że w kategorii wyścigowej prowadzi Stuck,

BENZOL

DO NAPĘDU MOTORÓW



**FABRYKA
CHEMICZNA
GAZOWNI MIEJSKIEJ
W WARSZAWIE**

Dworska № 25. Kredytowa № 3.
Telefony: 79 i 4-78.

mając 6 punktów, przed Ferrarim, który ma 5 punktów, oraz Liefeldtem i Fagiolim, którzy posiadają po 4 punkty. W kategorii sportowej najlepszym jest Caracciola z 10 punktami, podczas gdy następnymi: Burgaller i Biondetti, mają tylko po 4 punkty.

Zaznaczyć wypada, że Stuck z powodu defektu silnika nie ukończył wyścigu Cuneo-Colle della Maddalena.

jął samochód Ford, który przebył całą drogę na oponach marki Royal. Niezwykle zalety tych opon przyczyniły się niewątpliwie do świetnego wyniku, jaki uzyskali na Raidzie kierowcy zwycięskiego Forda, pp. Bitny-Szlachta i Piotrowski. Rzeczywiście na całej trasie raidowej, wynoszącej z górą 3000 kilometrów, mieli oni zaledwie dwa defekty gumowe, spowodowane przez przebicie gwoździem, poza tym zaś opony Royal pracowały idealnie, zarówno podczas jazdy terenowej na drugim etapie, jak na próbach szybkości i na tak niestety u nas licznych odcinkach złych dróg. Rezultat ten może być bez przesady nazwany wielkim sukcesem opon Royal.

Generalne przedstawicielstwo na Polskę opon Royal posiada firma „Opona” w Warszawie, Mazowiecka 11.

* * *

Firma VACUUM OIL COMPANY S. A. otrzymała w tych dniach niżej podany list uznaniowy, którego oryginał znajduje się w jej aktach:

„Niniejszym donoszę WPanom, że po 5-ciu latach rozebrałem do generalnego remontu moją maszynę marki „Minerva” typu AB.Kr.6166 i stwierdziłem, że wszystkie części zarówno silnika, jak i podwozia podlegające tarcia były w najlepszym porządku, tak, że nawet odesłałem do fabryki z powrotem części wymienne, które dla pewności zgóry zamówiłem.

W wymienionym okresie czasu maszyną przejechała około 70.000 km., przy czym silnik smarowałem stale olejem Gargoyle Mobiloil BB w lecie, a Gargoyle Mobiloil A w zimie, tryby zaś i dyferencjały olejem Gargoyle Mobiloil C. Do smarowania podwozia stosowałem Gargoyle Mobilgrease.

Zaznaczam szczególnie, że nie tylko silnik znalazłem w najlepszym porządku i nie wymieniłem żadnego łożyska ani sworzni, ale dyferencjały jest do dziś dnia jeszcze fabrycznie plombowanym. Całkiem szczególnie podnoszę zalety produktu Gargoyle Mobilgrease, albowiem wszystkie części organów sterowniczych, jak sworznie i czopy kuliste, które najszybciej w każdym samochodzie ulegają zniszczeniu znalazłem jak nowe i żadna z tych części nie wymagała wymiany.

Z przyjemnością podaję WPanom do wiadomości rezultaty i pozostaję

z poważaniem

(—) Bronisław Kamiński
Garaże „Meta”

Kraków, dnia 6.5 1980.

SUKCESY TATRY.

W niedzielę, dn. 8 b. m. Automobilklub krakowski zorganizował na szosie pod Ojcowem wyścig górski na przestrzeni 3.300 metrów. W wyścigu tym wielki sukces odniosła 4-o cylindrowa TATRA, prowadzona przez zawodnika czeskiego Vermirovsky'go: w kategorii sportowej był to jedyny wóz o zwykłej turystycznej karoserji, pochodzący z fabryki, produkującej jedynie samochody seryjne. Konkurencja składała się wyłącznie z rasowych szybkich maszyn.

Mimo to Vermirovsky uzyskał pierwsze miejsce w swojej kategorii i osiągając czas zaledwie o 13 sekund gorszy od czasu zwycięzcy wyścigu Jana Rippera, startującego w kategorii wyścigowej.

Zwycięstwo Tatry tłumaczy się przede wszystkim właściwościami technicznymi tych samochodów. Łamanej osi tylnej zawdzięcza Tatra idealne trzymanie się drogi na najostrzejszych wirażach, to też Vermirovsky mógł pełnym

gazem bezpiecznie jechać po stromych wirażach szosy ojcowskiej. Niepoślednią rolę odegrało również powietrzne chłodzenie, działające równie niezawodnie podczas srogich mrozów, jak i czerwonych upałów. Również doniosłe znaczenie posiadała lekka waga wozu, wynikająca z braku ciężkiej ramy.

Wymienione cechy specyficzne Tatry, łącznie z solidnością wykonania maszyny wydatnie ułatwiły Vermirovsky'emu osiągnięcie pięknego sukcesu w trudnym wyścigu.

Naogół samochody „Tatra” są nam dobrze znane z wielu raidów polskich, raidu rosyjskiego, wyścigu „Targa Florio” na Sycylii i innych imprez zagranicznych, gdzie otrzymały pierwsze nagrody.

WIELKI SUKCES OPON ROYAL.

W IX Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski pierwsze miejsce w grupie samochodów popularnych za-

„Koła Pneumatyczne” Goodyear’a

Fabryka Goodyear wyprodukowała ostatnio nowy typ koła dla samolotów tak zwane „Koło Pneumatyczne”, które zwiększa bezpieczeństwo lądowania i ułatwia wznoszenie się samolotów. Jest to zupełnie nowej konstrukcji opona balonowa; montuje się ją bezpośrednio na piastę koła, które nie posiada ani szprych ani obręczy.

Nazwa koła pneumatycznego dla tej nowej opony jest najzupełniej uzasadniona, gdyż spełnia ona funkcje samego koła i opony jednocześnie.

Goodyear sądzi, że koło pneumatyczne uczyni zbędnym stosowanie kosztownych amortyzatorów i przyczyni się do zwiększenia nośności użytecznej samolotu.

Pozatem wybitnymi zaletami nowej opony są: wyjątkowo miękkie lądowanie, zdolność toczenia się po śniegu, lodzie, piasku i błocie, kształt bardzo zbliżony do profilu, który stawia najmniejszy opór w powietrzu, oraz większe bezpieczeństwo lądowania przy bocznym wietrze. Koło pneumatyczne zawiera większą objętość powietrza przy niskim ciśnieniu i, jak wykazały liczne doświadczenia i próby, zdolne jest do utrzymywania ogromnego ciężaru w normalnych warunkach służby.

Wyniki doświadczeń, prowadzonych przez inżynierów Goodyear’a zapowiadają wprost rewolucyjne rezultaty w zastosowaniu do samolotów.

Opona zamontowywuje się na specjalnego kształtu piaście, która może być dostarczona z wewnętrznoszczękowymi hamulcami lub bez, podobnie jak znane standartowe typy. Stopniowe, a skuteczne hamowanie zostało osiągnięte na próbach, a inżynierowie lotnictwa podkreślali z przyjemnością szybkie i samoczynne działanie.

Samoloty na nowych pneumatycznych kołach lądowały bez najmniejszego uchwytne go klekotania lub wstrząśnienia i piloci, którzy dokonywali prób, oświadczyli, że lądowanie było tak łagodne, że nie można było powiedzieć, kiedy właściwie nastąpiło zetknięcie z ziemią.

Inżynierowie podkreślali dalej, że tak łagodne lądowanie wpłynie dodatnio na przedłużenie życia samolotu, ochraniając wiązania kadłuba od zmęczenia i szarpania.

Tajemnica niepodskakiwania i pochłaniania przez te opony wszelkich wstrząśnień leży, jak wyjaśniają inżynierowie Goodyear’a, w niskim ciśnieniu dużej objętości powietrza. Wstrząśnienia rozpraszają się w tej zwiększonej objętości powietrza, jaką zawiera opona.

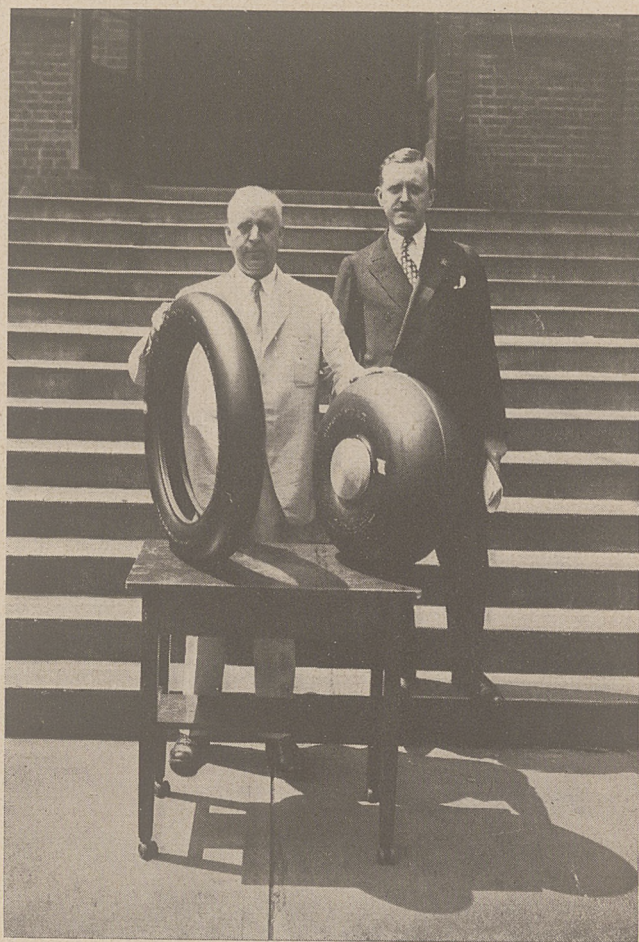
Ogromny przekrój opony w porównaniu do jej wysokości powoduje, że zachowuje się ona podobnie, jak pletwa, umożliwiając bezpieczne lądowanie na miękkim podłożu, na śniegu, jak i na ostrym terenie, gdzie opony wysokiego ciśnienia mogłyby spowodować katastrofę.

Usunięcie normalnego sztywnego koła usuwa tem samem jeden więcej element niebezpieczeństwa: możliwość załamania się kół samolotu. Pozatem można jeszcze polegać na nowej oponie o tyle, że jak wykazały niezliczne doświadczenia,

obrzeżyna zaopatrzona w pierścien ze stalowych drutów zabezpiecza oponę całkowicie od spadnięcia z kołnierza piasty.

Samoloty zmontowane na kołach pneumatycznych wykazały większą łatwość odrywania się od ziemi, niż przy użyciu zwykłych opon wysokiego ciśnienia. Wynika to, jak tłumaczą inżynierowie, stąd, że samolot może się unieść na dwa do trzech cali, nie tracąc oparcia na ziemi przez swe koła. Przeszkody lub nierówności terenu są łatwiej pochłaniane przez te opony i nie przeszkadzają w posuwaniu się samolotu.

Fabrykacja i organizacja sprzedaży nowych kół pneumatycznych jest w stadjum pomyślanej realizacji.



P. W. Lilchfield, prezes Goodyear Tire and Rubber Company, Akron, Ohio, U. S. A. trzyma nowe koło pneumatyczne dla samolotów wymiaru 22 X 10,4 i dotychczas stosowaną oponę wysokiego ciśnienia 30 X 5. — Widzimy, że nowa opona stanowi właściwie całe koło, jedynie z piastą w środku. — Obok p. Lilchfielda p. P. E. H. Le Roy, skarbnik Towarzystwa.

SAMOCHODY

OSOBOWE

CIEŻAROWE

AUTOBUSY

Oświęcim Praga

OŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna zniżka cen wobec
częściowego wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy
i składy części zapasowych
w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO“

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34, Telegr. „Centropług“

LWÓW: Jagiellońska 7 tel. 3-05

POZNAŃ: Pl. Wolności 11, tel. 55-33, Telegr. „Autopraga“

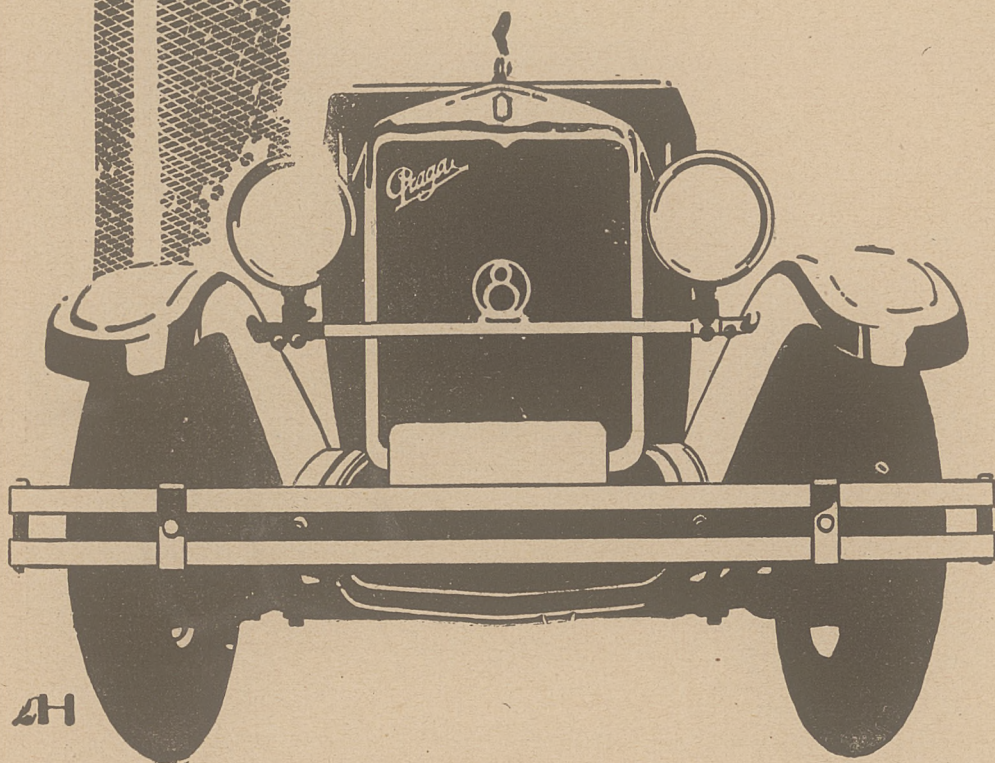
KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 23-67

KATOWICE: Plac Wolności 9, tel. 31-41

OŚWIĘCIM

Zjednoczone Fabryki
Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47 Oświęcim II
Telegr. „Famis“



2H

WYSTAWIAMY NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE KOMUNIKACJI I TURYSTYKI W POZNANIU W PAWILONIE Nr. 13 i 19 B.

ZWYCIĘSTWO ZA ZWYCIĘSTWEM!

Po wyścigu łódzkim, gdzie inż. Liefeldt zwyciężył dzięki świecom
Boscha, po wyścigu ojcowskim, gdzie mistrz Ripper
stosuje niedoścignione magneta Boscha —

IX RAID MIĘDZYNARODOWY A. P.

STAŁ SIĘ NOWYM NASTĘPNYM TRYUMFEM

MAGNET BOSCHA

Pierwszą próbę płaską wygrywa Adam hr. Potocki na samochodzie Austro-Daimler, próbę górską wygrywa inż. Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler, drugą próbę płaską inż. Liefeldt na maszynie tejże marki. Raid w kategorii III-ej wygrywają: I — Adam hr. Potocki, II — inż. H. Liefeldt na sam. Austro-Daimler

OBAJ STOSOWALI STALE

MAGNETA BOSCHA

Gen. Repr. I. KESTENBAUM, Warszawa, Wilcza 29, tel. 170-87
WŁASNE WARSZTATY REPARACYJNE — UL. WIKTORSKA Nr. 10, TEL. 17-17

Zarówno

DO WOZU CIĘŻAROWEGO

jak i do

SAMOCHODU
OSOBOWEGO

POSIADA

Englebert

ODPOWIEDNI I WŁAŚCIWY TYP
PNEUMATYKÓW!

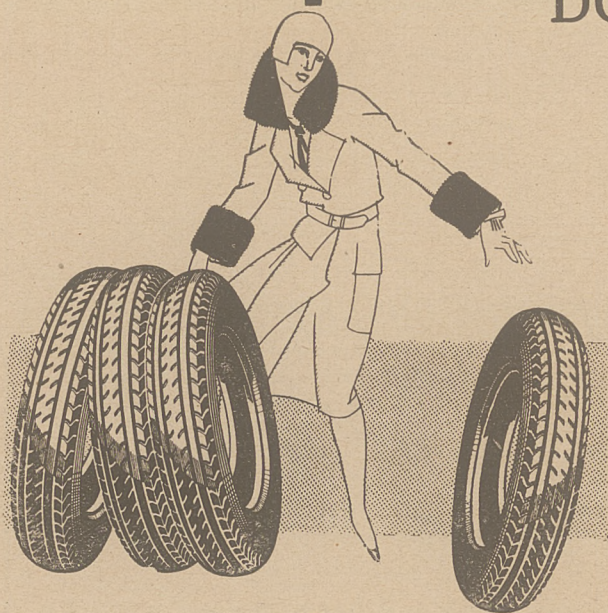
ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK:

„ENGLEBERT“

Polska Spółka Akcyjna
Wyrobow Gumowych

WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 5. TELEFON 194-28, 442-98.



DOŚWIADCZONY I WYSPECJALIZOWANY
W BRANŻY SAMOCHODOWEJ

INŻYNIER-MECHANIK

na kierownicze stanowisko do większego dobrze prosperującego przedsiębiorstwa handlowo-przemysłowego branży samochodowej **poszukiwany**. Po wykazaniu odpowiednich kwalifikacji korzystna pozycja w zarządzie oraz ewent. nabycie większ. udziału możliwe.

Zgłoszenia do „Par” Poznań, ul. Marcinkowskiego 11, pod: 22,41.

RENOLD'A

ŁAŃCUCHY DO MOTOCYKLI
NAJPEWNIJSZE W ŚWIECIE

zapytania skierować do

Generalnego Przedstawicielstwa

MOTOR
Dom Importowy

Gdańsk, Sammtgasse 7.

akumulatory



SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

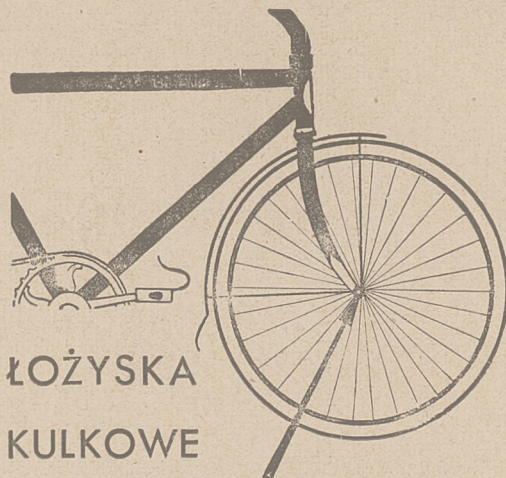
WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, ŁWÓW, POZNAŃ

KATOWICE, ULICA ŚW. PAWŁA Nr. 6. TELEFON 26-50

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET”—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.



ŁOŻYSKA
KULKOWE

w rowerze wymagają oliwy, która nie tylko oliwi, ale czyści, konserwuje i uwalnia od rdzy. Dlatego też doświadczeni rowerzyści używają Oliwy Uniwersalnej STANOB—

doskonalej do rowerów, maszyn do pisania, narzędzi i tysiąca innych przedmiotów.



STANOB

STANDARD NOBEL
w POLSCE, S. A.

SKŁAD METALI CH. GRÜN I S^{WIE}

WARSZAWA, NALEWKI 11, TEL. 17-64 i 17-34

Poleca specjalnie dla samochodów:

BLACHE aluminiową ryflowaną, LISTWY, PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne, RURY miedziane, CYNĘ angielską, OŁÓW i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.

TYLKO ANGIELSKIE

taśmy hamulcowe stosuje automobilista, zdający sobie sprawę z odpowiedzialnej funkcji hamulców w samochodzie. Taśma angielska jest jednak droga. Naprawdę **TANIA**, a przytem pierwszorzędna, o wysokim współczynniku tarcia, jest tylko

ANGIELSKA TAŚMA HAMULCOWA

Przedstawiciel-
stwo i Sprzedaż
Hurtowa

“**BRAMEC**”
REG.
BRAKE & CLUTCH LININGS

ROTAX
Warszawa
Niecała 1

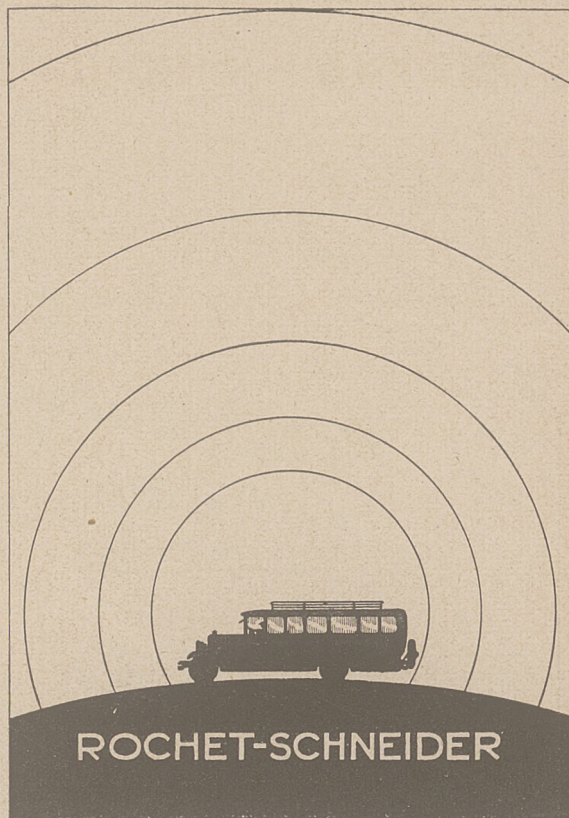
Wozy osobowe i turystyczne

Autobusy i wozy ciężarowe

Voisin

„Rekord
rekordów”

36 na 58
istniejących.



AVIONS-VOISIN i ROCHET SCHNEIDER

Jeneralna Reprezentacja na Polskę i W. M. Gdańsk

SAINT-DIDIER

Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 9, telefon 335-84

ŁÓDŹ

Leopold Gerhard, ul. Przejazd 2

UPOWAŻNIONE

POZNAŃ

„Dakla”, Ś-ty Marcin 54

SOSNOWIEC

ZASTĘPSTWA

RÓWNE

Rudowski i Maleszewski, 3-go Maja 15

Auto - Motor ul. Handlowa Nr. 3

AUTOMOBILIŚCI!!!

PRZED PODRÓŻĄ, LUB RAIDEM,
SPRAWDZIĆ INSTALACJE I ZAPŁON

W FIRMIE

„MAGNET”

ZYGMUNT POPLAWSKI

UL. HOŻA № 33. WARSZAWA. TEL.: 419-31 i 19-31

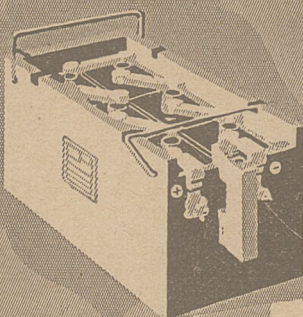
JEDYNY ZWYCIĘZKI TEAM HUDSONÓW

NA MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P. 1930

SPRAWDZAŁ I MONTOWAŁ, ZARÓWNO INSTALACJĘ JAK I ZAPŁON W TEJ FIRMIE

DLATEGO ZWYCIĘŻYŁ!!!

**TUDOR
VARTA**



„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

(Budynek Hotelu „Polonia”)

RABKA

Pensjonat

„LILJANA”

p. W. Drzewieckiej

POŁOŻONY W PARKU
ZAKŁADOWYM
OTWARTY CAŁY ROK

Telefon Nr. 6

ŁAŃCUCHY

ROLKOWE
BEZSZELESTNE
(rozdzielcze)

SKŁAD SPECJALNY:

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Na składzie wszelkie wymiary do wozów eu opejskich i amerykańskich. Również łańcuchy do rusztów autom., gatrów, betoniarek, podnośników, transportenrów i t. p. na składzie.

N AJLEPSZE APARATY
AJNOWSZE PŁYTY
AJWIĘKSZY WYBÓR
AJKORZYSTNIEJSZE WARUNKI

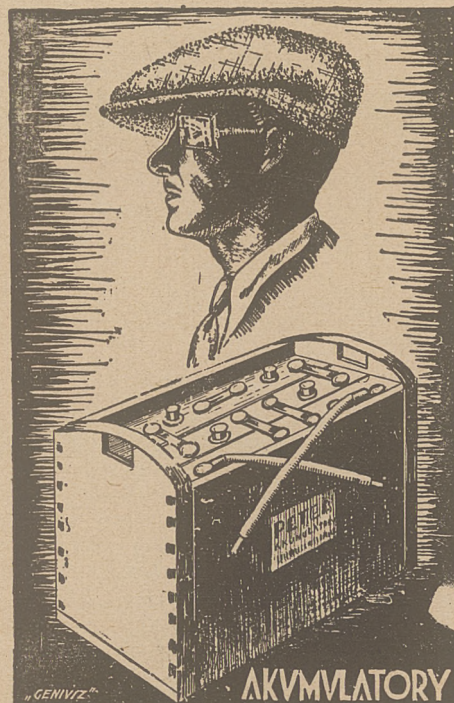
Instrumenty muzyczne
dla szkoły, domu
i orkiestry

SKLEPY FABRYCZNE:

„MUZYKA”

Nowy-Świat Nr. 26, tel. 139-55

Marszałkowska 91, tel. 206-63



PETEA

NAPRAWY I ŁADOWANIA PRZEPRO-
WADZAJĄ NASZE WARSZTATY

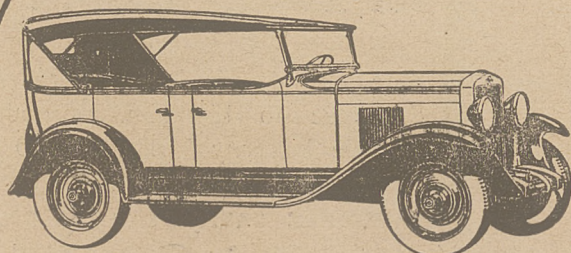
ODDZIAŁ: „PETEA”
WARSZAWA, KOPERNIKA, 13
TELEFON Nr. 339-09



SKORZYSTAJ Z OKAZJI!

i kup samochód po cenie jakiej jeszcze nie było w Polsce.

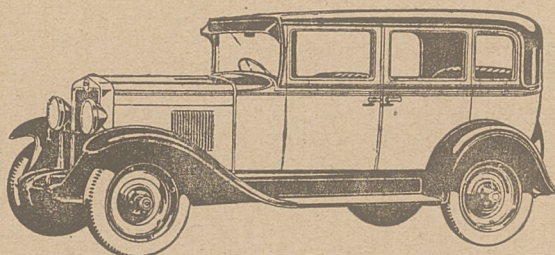
Niewielka liczba wozów Chevrolet 6 pozostaje do sprzedania po niebywale niskich cenach. Wszystkie samochody zupełnie nowe – pierwszorzędnej jakości – w dowolnym wyborze kolorów – posiadają pełne wyposażenie, cały szereg ulepszeń dodanych ostatnio celem zupełnego zastosowania ich do polskich warunków drogowych oraz gwarancję General Motors.



Cena poprzednia
Zł. 9.950 obecnie Zł. **8.000**

Sedan, 4-drzwiowy, o 6 oknach. Najpopularniejszy 5-cio osobowy model samochodu w Polsce. Idealny wóz na wszystkie pory roku. Wyposażony w mnóstwo ulepszeń i udogodnień, spotykanych wyłącznie w wozach luksusowych, jak przesuwalne siedzenie kierowcy, odwietrznik Fishera. –

★
Phaeton. Otwarty, 5 osobowy wóz zbudowany dla sportu i szybkości. Dach składany w mgnieniu oka; boczne zasłony od niepogody, łatwe do zakładania.



Cena poprzednia
Zł. 13.650 obecnie Zł. **10.650**

OKAZJA, KTÓREJ NIE WOLNO POMINAĆ!

CHEVROLET 6

WYRÓB GENERAL MOTORS



E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ
ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:
Nadwozia samochodowe wszelkich typów
 Biuro Warszawskie, ul. Smolna 36. tel. 325-11.

O to dwa słynne Produkty Stanob

bez których żaden automobiliście obejść się nie może. AUTOPOŁYSK poleruje, czyści i odświeża samochody, przywracając im pierwotny połysk. OLEJ PRZENIKAJĄCY oliwi resory i wszelkie inne trudne do oliwienia części samochodów.



STANDARD NOBEL W POLSCE S. A



„D'YRSAN“ i „MORGAN“
 to najtańsze i najekonomiczniejsze samochody w Polsce.

Cena Kompletnego samochodu z budą.

Zł. 4.950.

Moc od 8 do 25 H. P. motor J. A. P.
 Szybkość do 150 klm. na godzinę.
 Zużycie benzyny 5 Litr. na 100 klm.

Komfort przy podróżowaniu.

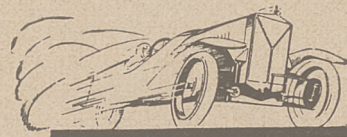
GENERALNE ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ

AUTO-SPORT

ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 145.

Tel. 187-85. ————— Tel. 187-85.

Ilustrowane prospekty wysyłamy po otrzymaniu znaczka poczt. za 1 zł.



Wystawiamy na M. W. K. T. w Poznaniu.

„AUTO-SZAWĘ“ KRAKÓW, PLAC SZCZEPAŃSKI 8
 TELEFON Nr. 4275

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI SAMOCHODOWYCH

Części do Chevroleta, pierścienie tłokowe i łożyska kulkowe wszelkich wymiarów stale na składzie.
 Opony: Dunlop, Michelin, Englebert, Kelly i gumy pełne (masywy).

SREBRNY PUHAR A. P. dla uzyskującego II miejsce w klasyfikacji w grupie sam. popularnych
p. DZIERLIŃSKIEMU, sam. Citroën.

" " " " " II miejsce w klasyfikacji w grupie sam. turystycznych
p. KRZECZKOWSKIEMU sam. Hudson.

" " " " " II miejsce w klasyfikacji w grupie sam. luksusowych
p. LIEFELDTOWI, sam. Austro-Daimler.

BRONZOWY PUHAR A. P. dla uzyskującego III miejsce w klasyfikacji w grupie sam. popularnych
p. KURECOWI, sam. Ford

" " " " " III miejsce w klasyfikacji w grupie sam. turystycznych
p. RYCHTEROWI, sam. Hudson.

" " " " " III miejsce w klasyfikacji w grupie sam. luksusowych
p. MAURycEMU hr. POTOCKIEMU, sam. Voisin.

NAGRODĘ M. ST. WARSZAWY dla zespołu fabrycznego Firmie „AUTO SERVICE“ w Warszawie (Zespół składał się: z pp. Stanisława Hahna, Witolda Rychtera i Wacława Krzeczowskiego).

b) Specjalne:

NAGRODĘ PANA MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH za regularność jazdy
p. EUZEBJUSZOWI DZIERLIŃSKIEMU, sam. Citroën

po raz drugi i ostateczny.

NAGRODĘ MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH (przechodnia) za najlepsze rezultaty bez względu na próby szybkości — Jury stawia wniosek o przyznanie jej (po raz drugi)
p. EUZEBJUSZOWI DZIERLIŃSKIEMU, sam. Citroën

NAGRODĘ PREZESA AUTOMOBILKLUBU POLSKI ś. p. STANISŁAWA GRODZKIEGO (przechodnia) dla jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiliowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty
p. ADAMOWI hr. POTOCKIEMU

dla KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO (po raz drugi)

NAGRODĘ PREZESA KOMISJI SPORTOWEJ A. P., JANUSZA REGULSKIEGO dla zespołu KLUBOWEGO AUTOMOBILKLUBOWI POLSKI

zdobyta po raz trzeci i ostateczny przez zespół, składający się z pp. Henryka Liefeldta, Wacława Krzeczowskiego i Kazimierza Krawczyka.

NAGRODĘ KOMISJI SPORTOWEJ A. P. dla członka jednego z klubów automobilowych uznanych, lub afiliowanych, który prowadząc własny samochód, osiągnie najlepsze rezultaty
p. ADAMOWI hr. POTOCKIEMU, sam. Austro - Daimler

NAGRODA ŁÓDZKIEGO AUTOMOBIL-KLUBU nie rozegrana.

NAGRODĘ „ZŁEGO LOSU“ ofiarowaną przez KOMISJĘ SPORTOWĄ A. P. dla kierowcy, którego spotykają największe przeciwności losu, a który mimo to raid ukończy
p. JERZEMU WIDAWSKIEMU, sam Citroën

Nagrodę CZASOPISMA „AUTO“ za osiągnięcie na próbie szybkości górskiej największej ilości punktów dodatnich, względnie najmniejszej ilości punktów ujemnych
p. MICHAŁOWI BITNEMU — SZLACHCIE I PIOTROWSKIEMU, sam. Ford.

NAGRODY KOMISJI SPORTOWEJ A. P. dla mechaników, jadących na samochodach, których kierowcy otrzymali złoty PUHAR A. P. pp.:

JANUSZOWI PIOTROWSKIEMU — GR. SAM. popularnych, kierowca	M. BITNY - SZLACHTA
STEFANOWI PRONASZKO — „ „ turystycznych „	Z. RAHNENFELD
SZYMANIAKOWI — „ „ luksusowych „	A. hr. Potocki.

NAGRODĘ PANI MAURycOWEJ hr. POTOCKIEJ (przechodnia) za osiągnięcie największej przeciętnej szybkości na wszystkich etapach i ukończenie raidu
pp. JERZEMU ŻOCHOWSKIEMU I MARECHALLE, sam. Delage.

NAGRODĘ KSIĘCIA ROMANA SANGUSZKI za osiągnięcie najlepszego czasu dnia na próbie szybkości górskiej

p. HENRYKOWI LIEFELDTOWI, sam. Austro-Daimler

NAGRODĘ FIRMY „STANDARD NOBEL“ (przechodnią) za osiągnięcie największej ilości punktów dodatnich, względnie najmniejszej — punktów karnych jadąc na benzynie i olejach wymienionej firmy.

p. MAURYCEMU hr. POTOCKIEMU, sam. Voisin

po raz drugi

NAGRODĘ FIRMY „STANDARD NOBEL“ DLA JEDNEGO ze zwycięzców, jadącego na benzynie STANDARD i olejach „STANOB“ — nierozegrana.

NAGRODĘ REDAKCJI „TYGODNIKA ILUSTROWANEGO“ (przechodnia), dla kierowcy, który w trzech próbach szybkości, przewidzianych w regulaminie, zdobędzie najwyższą sumę punktów dodatnich i ukończy raid

p. BITNEMU SZLACHCIE I PIOTROWSKIEMU, sam. Ford.

Nagrodę FIRMY „KARPATY“ dla kierowcy, który jadąc na oleju „GALKAR“ osiągnie najlepsze wyniki w punktach i ukończy raid

nie rozegrana

II NAGRODĘ FIRMY „KARPATY“ dla kierowcy, który jadąc na benzynie „KARPATY“, osiągnie najlepsze wyniki w punktach i ukończy raid

EUZEBJUSZOWI DZIERLIŃSKIEMU, sam Citroën.

NAGRODĘ PRZEDSTAWICIELSTWA „ENGLEBERT“ dla kierowcy, który odbędzie raid z najlepszym wynikiem w punktach na oponach „ENGLEBERT“ i ukończy go

p. KAZIMIERZOWI KRAWCZYKOWI, sam. De Soto

NAGRODĘ FIRMY „VACUUM OIL COMPANY“ DLA TEGO z trzech zwycięzców w poszczególnych grupach, który uzyska największą ilość punktów dodatnich, wzgl. najmniejszą karnych

pp. MICHAŁOWI BITNEMU — SZLACHCIE I PIOTROWSKIEMU, sam. Ford.

II NAGRODĘ FIRMY „VACUUM OIL COMPANY“ DLA ZESPOŁU FABRYCZNEGO za osiągnięcie w sumie największej ilości punktów dodatnich wzgl. najmniejszej karnych, niezależnie od używania materiałów pędnych

ZESPOŁOWI „HUDSONA“ (Firma Auto-Service)

NAGRODĘ FIRMY SHELL za osiągnięcie najlepszych rezultatów w punktach przy użyciu olejów Shell

p. ZYGMUNTOWI RAHNENFELDOWI, sam. Fiat

NAGRODY FIRMY A. ANDRZEJEWSKI — nie rozegrano.

Plakiety złote i dyplomy otrzymują: Michał Bitny-Szlachta i Janusz Piotrowski

Euzebjusz Dzierliński

Stanisław Hahn

Witold Rychter

Wacław Krzeczkowski

Zygmunt Rahnenfeld

Henryk Liefeldt

Adam hr. Potocki

Plakiety srebrne i dyplomy otrzymują: Włodzimierz Kurec

Kazimierz Krawczyk

Ellery Irving Garfield

Rene Quatresous

Jerzy Żochowski i Marechalle

Maurycy hr. Potocki

Plakiety brązowe i dyplomy otrzymują: Jerzy Widawski

Adam Kwiatkowski

Wszystkim pomocnikom, kontrolerom, oraz prasie przyznano pamiątkowe odznaki. JURY w uznaniu zasług przy organizacji i przeprowadzeniu raidu postanowiło przyznać:

złotą plakietę	—	p. JANUSZOWI REGULSKIEMU, Komandorowi raidu
srebrną „	—	p. STANISŁAWOWI SZYDELSKIEMU, Vice-Komandorowi raidu
specjalne żetony	—	pp. JANUSZOWI SĘKOWSKIEMU, sekretarzowi raidu RYSZARDOWI BORMANOWI, gospodarzowi raidu CZESŁAWOWI ZAKRZEWSKIEMU, starszemu kontrolerowi

1) KOMISJA TECHNICZNO-ODBIORCZA stwierdziła w sprawie znanego incydentu nasypiania piasku i kamieni na postoju w Krakowie do baku z benzyną samochodu FORD No 1 (kierowca p. Bitny — Szlachta), szkodliwa działalność czego ujawniła się po 4 km. od wyruszenia ze startu w Krakowie, że załączone do protokołu badania technicznego kamienie nie mogły dostać się do baku bez złej woli, wywołały natomiast nieprawidłowe funkcjonowanie motoru i spowodowały konieczność napraw.

Wobec powyższego zgodnie z wnioskiem KOMISJI

TECHNICZNO-ODBIORCZEJ, JURY postanowiło nie zaliczać czasu koniecznego do usunięcia ze zbiornika tych substancji i anulować punkty karne, któreby musiały być zaliczone z tytułu dokonanych prac.

2) Stwierdzonem zostało, co znalazło swój wyraz w adnotacji kontrolera na karcie drogowej sam. Voisin Nr. 22, iż po ukończeniu finiszu pod lasem Sękocińskim, zostały przymocowane latarnie i umocowana rura wydechowa. Wobec powyższego i wskutek niesfunkcjonowania przepisanej regulaminem instalacji elektrycznej przy ukończeniu raidu, zaliczono 15 pkt. karnych.

ZALĄCZNIKI:

zestawienie rezultatów z poszczególnych etapów
protokołu badań technicznych
regulamin nagród

Warszawa, dn. 1 lipca 1930 r.

podpisy: (—) *Karol Raczyński*
(—) *P. Rostworowski*
(—) *Płk. Rzeszowski*
(—) *Adryan Chelmicki*
(—) *Stefan Fuchs*
(—) *F. Sznarbachowski*
(—) *Mieczysław Rappe*
(—) *Meyer*
(—) *J. Regulski*
(—) *Rolbieski*



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretariatu: od 10 — 2 i od 5 — 7

OFICJALNY KOMUNIKAT

Z „KRAKOWSKIEGO TURNIEJU AUTOMOBILOWEGO”

urządzonego przez Krakowski Klub Automobilowy w dniach od 7. do 10.VI, 1930 r.

1) Wyniki „IV. Polskiego Zjazdu Gwiazdzistego” do Krakowa

Kolejność w ogólnej klasyfikacji

NAZWISKO, IMIĘ, KLUB I MARKA WOZU	przebytych	przeciętna	punktów
1) Jerzy Żochowski (A. P.) Delage	1346 km.	73.60 km/g	punkt. 622.30
2) Euzebjusz Dzierliński (—) Citroën	1078 „	61.77 „	„ 506.25
3) Kazimierz Poznański (Ł. A. K.) Packard	1142 „	59.20 „	„ 488.10
4) Alfred Kepsch (Ł. A. K.) Austro-Daimler	1106 „	58.— „	„ 486.45
5) Tadeusz Koziański (K. K. A.) Austro-Daimler	1100 „	60.50 „	„ 483.65
6) Artur Reim (K. K. A.) Lancia	1095 „	58.52 „	„ 480.40
7) Roman Szomański (A. P.) Citroën	1091 „	60.— „	„ 477.65
8) Zygmunt Hofman (Ł. A. K.) Whippet	1065 „	61.88 „	„ 462.80
9) Josef Mojzisek (C. A. K.) Tatra	1023 „	54.53 „	„ 439.15
9) Frant Moučka (C. A. K.) Tatra	1023 „	54.53 „	„ 439.15
11) Oskar Wirfel (Ł. A. K.) Steyr XII	965 „	50.98 „	„ 438.05
12) Jan Chrzyszcz (K. K. A.) Praga	1006 „	53.78 „	„ 429.80
13) Józef hr. Borkowski (K. K. A.) Tatra	982 „	53.63 „	„ 416.05
14) Jadwiga Dąbrowska (K. K. A.) Gräf & Stift	1003 „	54.86 „	„ 411.35
15) Franciszek Grętkiewicz (Ł. A. K.) Oldsmobile	966 „	53.93 „	„ 407.30

Łódzki Automobil-Klub

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Poznański Kazimierz	Packard	1142 km	59.20 km/g	488.10
Kepsch Alfred	Austro-Daimler	1106 „	57.91 „	486.45
Hofman Zygmunt	Whippet	1065 „	61.88 „	462.80
Wirfel Oskar	Steyr	965 „	50.98 „	438.05
Grętkiewicz Franciszek	Oldsmobile	966 „	53.93 „	407.30
Schweitzer Aleksander Dr.	Fiat	799 „	43.99 „	344.85
Gregor Alfons	Austro-Daimler	513 „	43.18 „	269.76
Haessler Alfred	Austro-Daimler	441 „	49.— „	256.15
Abel Oskar	Buick	441 „	45.74 „	256.15
Racięcki Józef	Delage	441 „	45.65 „	256.15
Bechtold Herman	Citroën	441 „	41.80 „	256.15
Thiele Artur	Fiat	441 „	40.45 „	256.15
Czylingarjan Michał	Fiat	536 „	56.42 „	256.12
Steinert Karol	Austro-Daimler	428 „	40.91 „	254.20
Błaszowski Adolf	Tatra	424 „	39.89 „	253.60

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Keilich Artur	Benz	395 km.	50.— km./g	249.25
Karsch Zygmunt	Austro-Daimler	456 "	38.— "	248.40
Kon Kazimierz	Delage	441 "	41.88 "	248.65
Viallet Alfred	Delage	388 "	56.15 "	248.20
Haessler Alfred	Studebaker	428 "	43.85 "	248.20
Cheshire Borys	Oakland	373 "	45.71 "	245.95
Simm Gustaw	Studebaker	441 "	37.95 "	245.65
Bornet Juljus Dr.	Buick	360 "	47.36 "	244.—
Neugebauer Ludwik	Buick	360 "	45.— "	244.—
Poznański Maurycy	Delage	360 "	43.37 "	244.—
Monitz Kazimierz	Fiat	360 "	41.86 "	244.—
Kaiserbrecht Wilhelm	Essex	360 "	41.61 "	244.—
Khalert Syszard	Steyr	360 "	41.57 "	244.—
Linert Georg	Fiat	360 "	36.92 "	244.—
Müller Oskar	Steyr	360 "	37.80 "	244.—
Wutke Artur	Marmon	360 "	44.72 "	242.50
Eisenbrenn Otto	Austro Daimler	388 "	38.08 "	242.20
Schweikert Robert	O M	441 "	41.52 "	241.15
Holtz Jan	Essex	440 "	49.16 "	241.—
Loewenstein Jan	Lincoln	434 "	64.48 "	240.10
Posselt Ernest	Austro-Daimler	378 "	43.29 "	237.70
Czylingarjan Irena	Essex	360 "	40.— "	236.50
Seydel Alfred	Buick	383 "	44.23 "	235.95
Jasieński Bolesław	Steyr	383 "	42.56 "	234.95
Plichal Karol	Buick	446 "	49.22 "	234.40
Schicht Aleksander	Essex	395 "	43.12 "	234.25
Kunst Otto	Fiat	360 "	36.— "	234.—
Hadrian Teodor	Austro-Daimler	366 "	37.42 "	231.90
Wünsche Olis	Delage	402 "	36.21 "	231.30
Daube Adolf	Austro-Daimler	360 "	40.— "	229.—
Eisert Emil	Austro-Daimler	428 "	40.76 "	225.20
Gołkontt Emil	Studebaker	441 "	37.82 "	220.90
				12621.28

Krakowski Klub Automobilowy

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Koziański Tadeusz	Austro-Daimler	1100 km.	60.45 km/g	483.65
Reim Artur	Lancia	1095 "	58.52 "	480.40
Chrząszcz Jan	Praga	1006 "	53.78 "	429.80
Borkowski Dunin hr. Józef	Tatra	982 "	53.63 "	416.05
Dąbrowska Jadwiga	Gräf & Stift	1008 "	54.86 "	411.35
Romer Aleksander	Fiat 509	777 "	41.93 "	346.10
Tislowitz Paweł	Dodge	832 "	44.85 "	340.20
Ripper Wilhelm	Tatra	785 "	42.89 "	332.16
Walczyński Wiktor	Tatra	774 "	42.39 "	329.19
Zieleniewski Edmund Inż.	Graham	777 "	48.62 "	323.79
Rink Franciszek	Fiat	699 "	38.83 "	319.47
Hładij Michał Dr.	Lincoln	668 "	45.04 "	296.28
Bukowiecki Tadeusz	Fiat	647 "	47.05 "	295.86

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Nowak Witold	Ford	595 km.	40.67 km./g	284.73
Kasztelewicz Władysław	Graham	682 "	36.04 "	283.—
Wawreczka Wiktor	Steyr	550 "	38.70 "	281.83
Łacki Andrzej Inż.	Citroën	550 "	36.88 "	281.83
Horodyski Władysław	Austro-Daimler	650 "	50.07 "	281.49
Jurski Bolesław Inż.	Overland	550 "	42.30 "	276.73
Postawka Bronisław	Fiat	550 "	44.25 "	276.22
Braun Kazimierz	Studebaker	596 "	38.24 "	275.94
Haber Adolf	Cadillac	550 "	45.34 "	273.50
Lanc Marjan	Chevrolet	550 "	45.19 "	273.50
Haberfeld Gerhard	Praga	490 "	35.— "	263.50
Gatty — Kostyal Tadeusz	Citroën	426 "	41.92 "	253.90
Reicher Stefan	Lancia	426 "	41.89 "	253.90
Rostworowski hr. Piotr	Tatra	407 "	46.36 "	251.05
Śmiechowski Wincenty	Tatra	426 "	32.87 "	242.90
Dygat Adam	Tatra	470 "	35.39 "	237.—
				9095.32

Automobilklub Polski

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Żochowski Jerzy	Delage	1346 km.	73.65 km/g	622.30
Szomański Roman	Citroën	1091 "	60.— "	477.65
Gebethnerowa Alicja	Tatra	908 "	51.18 "	380.75
Jaźwiński Zygmunt	Tatra	865 "	47.14 "	361.50
Czerski Piotr	Fiat	839 "	44.55 "	343.65
Dziewulski Józef	Studebaker	762 "	42.05 "	280.24
Krawczyk Kazimierz	De Soto	428 "	55.80 "	254.20
Seńkowski Aleksander	Citroën	397 "	38.51 "	227.15
				2947.44

Małopolski Klub Automobilowy

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Gołuchowski hr. Agenor	Austro-Daimler	371 km.	43.91 km./g	245.65
Marguljes Maksymiljan	Lancia	371 "	42.49 "	245.65
Hulimka Franciszek	Lancia	371 "	41.77 "	245.65
Ruff Stanisław Dr.	Minerva	371 "	40.45 "	245.65
Bader Mieczysław	Delage	371 "	40.33 "	245.65
Jędrzejowicz Zdzisław	Lancia	371 "	45.63 "	238.15
Nowotny Juliusz Dr.	Steyr	371 "	42.59 "	238.15
				1704.55

Automobilklub Wielkopolski

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Carst Günther	Lancia	429 km.	40.77 km./g	254.35
Łyszczyński Jan	Fiat	429 „	39.00 „	241.85
Skibiński Józef	Lancia	429 „	38.89 „	240.85
Głowiński Stefan	Lancia	429 „	31.20 „	195.35
				932.40

Śląski Klub Automobilowy

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Gold Willy Inż.	Citroën	382 km.	46.30 km./g	247.30
Zarzycki Jan Inż.	Tatra	373 „	34.60 „	243.95
Moreau Achille	Renault	364 „	39.00 „	232.10
Zbiśławski Aleksander	Dodge	357 „	34.11 „	189.05
				912.40

Ceskosl. Automobil Club pro Moravu a Slesko

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Mojzisek Józef	Tatra	1023 km.	54.53 km./g	439.15
Moucka Frant.	Tatra	1023 „	54.53 „	439.15
				768.70

Pomorski Automobilklub

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Stenzel Leopold	Ford A.	467 km.	43.24 km/g	260.05

Niestowarzyszeni

NAZWISKO I IMIĘ	marka wozu	przebytych	przeciętna	punktów
Dzierliński Euzebjusz	Citroën	1078 km.	61.77 km/g	506.25
Dębicki Janusz	Chevrolet	410 „	44.42 „	251.50

Jury w składzie:

Reprezentant Automobilklubu Polski i Łódzkiego Automobil-Klubu p. Inż. K. Kauczyński, Śląskiego Klubu Automobilowego p. Mjr. Poltkowski, oraz imieniem Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Dr. B. Macudziński, p. Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski, p. Dr. Adam hr. Potocki, p. Inż. H. Schmeidl, p. Antoni hr. Starzeński, przyznało następujące nagrody:

a) zbiorowe:

Nagrodę wędrowną Komisji Sportowej Ł. A. K. na podstawie obliczenia 9095.32:29 (t. j. ilość klasyfikowanych wozów) = 313.631 — Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, który ją zdobywa po raz pierwszy.

Nagrodę B-ku Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta” w Poznaniu otrzymuje na podstawie największej ilości zdobytych punktów t. j. 12621.28 — po raz drugi Łódzki Automobil-Klub.

Nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego otrzymuje na podstawie największej ilości zdobytych punktów 12621.28 — po raz drugi Łódzki Automobil-Klub.

b) indywidualne:

Za pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego (kryształ) p. Jerzemu Żochowskiemu A. P. na wozie „Delage” Nr. 5. za uzyskanie 622.30 punktów przy ilości 1346 przejechanych km.

Za drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagrodę Prezydenta Miasta Krakowa (album) Euzebjuszowi Dzierlińskiemu na samochodzie „Citroën” za uzyskanie 506.25 punktów przy ilości 1078 przejechanych km.

Za trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagrodę Prezydenta Miasta Krakowa (album) p. Kazimierzowi Poznańskiemu Ł. A. K. na samochodzie „Packard” za uzyskanie 488.10 punktów przy ilości 1142 przejechanych km.

Za czwarte miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagrodę Prezydenta Miasta Krakowa (album) p. Alfredowi Kebschowi Ł. A. K. na samochodzie „Austro-Daimler” za uzyskanie 487 punktów przy ilości 1106 przejechanych km.

Nagrodę dla Pań F-my „Vacuum Oil Company” (kryształ) p. Jadwidze Dąbrowskiej na samoch. Gräf & Stift

za uzyskanie 411.35 punktów przy ilości 1003 przejechanych km.

Za pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników biorących po raz pierwszy udział w imprezie sportowej — nagrodę Prezydenta Miasta Krakowa (album) p. Józefowi hr. Dunin Borkowskiemu na samochodzie „Tatra”.

Za największą ilość przejechanych km. — nagrodę T-wa Budowy i Sprzedaży Samochodów „Austro-Daimler” p. Jerzemu Żochowskiemu A. P. na samochodzie „Delage” za przejechanie 1346 km.

Nagrodę JWPana Karola hr. Raczyńskiego, Prezesa A. P. p. Jerzemu Żochowskiemu za uzyskanie największej sumy punktów na „Zjeździe Gwiazdzystym” do Łodzi w dn. 17 maja 1930 r. i na „IV Polskim Zjeździe Gwiazdzystym” do Krakowa w dn. 7. czerwca 1930 r.

Nagrodę Łódzkiego Klubu Automobilowego dla zawodnika członka Ł. A. K., który otrzyma największą ilość punktów p. Kazimierzowi Poznańskiemu na wozie „Packard”.

Nagrodę Łódzkiego Klubu Automobilowego dla zawodnika członka Ł. A. K., który otrzyma drugą ilość punktów — p. Alfredowi Kebschowi na samoch. „Austro-Daimler”.

Nagrodę JWPana Kazimierza Poznańskiego Przew. Kom. Tur. Ł. A. K., który jako zawodnik uzyskał największą sumę punktów na Zjeździe Gwiazdzystym do Łodzi w dn. 17. maja 1930 i na „IV. Polskim Zjeździe Gwiazdzystym” do Krakowa w dn. 7. czerwca 1930. przyznano ofiarodawcy za uzyskanie 1148 km. — 59.20 km/g. punktów 488.10.

W myśl intencji ofiarodawcy nagroda ta została ofiarowana następnemu zawodnikowi członkowi Ł. A. K. p. Alfredowi Kebschowi który osiągnął drugą ilość punktów 486.45.

Nagrodę Prezydum Krakowskiego Klubu Automobilowego dla zawodniczki, która przejechała największą ilość km. sama prowadząc samochód — p. Alicji Gebethnerowej na samochodzie „Tatra” za przejechanie 937 km.

Plakiety pamiątkowe brązowe uchwalono przyznać wyjątkowo tym zawodnikom, którzy przyjechali do godz. 24-tej dn. 7. czerwca 1930 r. przebywszy do Krakowa przynajmniej 500. km.

2) Wyniki „Wyścigu pod Ojcowem”

Kategoria wyścigowa

IMIĘ I NAZWISKO	Klub	marka wozu	czas	przeciętna
1) Jan Ripper	K. K. A.	„Bugatti”	2'50''950	73.706 km/g
2) Maurycy hr. Potocki	A. P.	„Bugatti”	3'00''950	69.632 „
3) Franciszek hr. Mycielski	M. K. A.	„Bugatti”	3'03''655	68.606 „
Inż. Henryk Liefeldt	A. P.	„Austro - Daimler”	nie skończył wyścigu	

Kategoria sportowa

IMIE I NAZWISKO	Klub	marka wozu	czas	przeciętna
1) „Automotor“ kier. Vermirovsky	—	„Tatra“	3'03"250	68.758 km./g
2) Antoni Januszkowski	K. K. A.	„Bugatti“	3'03"800	68.552 „
3) Inż. Władysław Bogucki	M. K. A.	„Bugatti“	3'09"820	66.378 „
4) Dr. Adam hr. Potocki	K. K. A.	„Austro - Daim“.	3'16"560	64.102 „
5) Alfred Liptay	M. K. A.	„Bugatti“	3'18"050	66.620 „
6) Marja Koźmianowa	A. P.	„Austro - Daim“.	3'33"030	59.146 „

Kategoria turystyczna

IMIE I NAZWISKO	Klub	marka wozu	czas	przeciętna
1) Jan Chrząszcz	K. K. A.	„Lancia“	3'23"695	61.857 km./g
2) Jan Chrząszcz	K. K. A.	„Praga - Alfa“	3'31"400	59.603 „
3) Artur Reim	K. K. A.	„Lancia“	3'35"620	58.436 „
Dr. Aleksander Schweitzer	Ł. A. K.	„Fiat“	nie skończył wyścigu	

Jury w składzie: PP.: Aleksander Seńkowski A. P., Prezes Głowiński A. W., Inż. Karol Kauczyński Ł. A. K., Wiktor Wawreczka M. K. A., Inż. Henryk Schmeidl P. A., Major Poltkowski Ś. K. A., Prezes P. hr. Rostworowski K. K. A., Dr. B. Macudziński (Komandor Turnieju) K. K. A., Płk. Dr. T. Piotrowski (Szef Wyścigu) K. K. A., Wilhelm Ripper K. K. A., przyznało następujące nagrody:

- 1) Nagrodę Uzdrowiska „Ojców“ za najlepszy czas dnia — p. Janowi Ripperowi K. K. A.
- 2) Nagrodę f-my „Vacuum Oil Company“ za najlepszy czas dnia p. Janowi Ripperowi K. K. A.
- 3) Nagrodę Prezesa Kom. Sport. K. K. A. za najlepszy czas dnia w kategorii wyścigowej p. Janowi Ripperowi K. K. A.
- 4) Nagrodę Uzdrowiska „Ojców“ za II-gie miejsce w kat. wyścigowej — p. Maurycemu hr. Potockiemu.
- 5) Nagrodę K. K. A. za I-sze miejsce w kat. sportowej f-mie „Automotor“ kierowcy p. Vermirovskiemu.

- 6) Nagrodę Antoniego hr. Potockiego za II-gie miejsce w kategorii sportowej p. Antoniemu Januszkowskiemu K. K. A.

- 7) Nagrodę Prezesa Komisji Turystycznej K. K. A. p. Tadeusza Bukowieckiego za I-sze miejsce w kategorii turystycznej p. Janowi Chrząszczowi K. K. A.
- 8) Nagrodę Szefa „Wyścigu pod Ojcowem“ P. Płk. Dr. T. Piotrowskiego za II-gie miejsce w kategorii turystycznej p. Janowi Chrząszczowi.

- 9) Nagrodę Antoniego hr. Potockiego za I-sze miejsce w ogólnej klasyfikacji Pań p. Marji Koźmianowej A. P.

W końcu uchwalono przyznać plakiety pamiątkowe PP. Janowi Ripperowi, Maurycemu hr. Potockiemu, Franciszkowi hr. Mycielskiemu, Inż. Henrykowi Liefeldtowi, Józefowi Vermirovskiemu, Antoniemu Januszkowskiemu, Inż. Władysławowi Boguckiemu, Adamowi hr. Potockiemu, Alfredowi Liptayowi, Marji Koźmianowej, Janowi Chrząszczowi, Arturowi Reimowi, Dr. Aleksandrowi Schweitzerowi.

3) Wyniki „Raidu Pętlicowego”

Stwierdzono, że 11 zawodników odbyło „Raid Pętlicowy“ bez punktów karnych i w myśl regulaminu

o klasyfikacji zdecydował jedynie mniejszy litraż i większa waga wozu.

Zawodnicy uzyskali następujące miejsca

Miejsce	IMIE I NAZWISKO	Klub	marka wozu	cm ³	grupa	punktów
1.	p. Oldrich Kroupa	C. A. K.	„Z“	1000	V.	500
2.	„ Stanisław Przygodzki	K. K. A.	„Fiat“	1440	IV.	500

Miejsce	IMIĘ I NAZWISKO	Klub	marka wozu	cm ³	grupa	punktów
3.	p. Gerhard Haberfeld	—	„Praga“	1496	IV.	500
4.	„ Adam Dygat	K. K. A.	„Tatra“	1680	III.	500
5.	„ Alicja Gebethnerowa	A. P.	„Tatra“	1680	III.	500
6. i 7.	pp. Frant Moucka	C. A. K.	„Tatra“	1680	III.	500
	i Józef Mojzisek	C. A. K.	„Tatra“	1680	III.	500 ^{exequo}
8.	p. Józef hr. Borkowski	K. K. A.	„Tatra“	1680	III.	500
9.	„ Jan Łyszczyński	A. W.	„Fiat“	2244	II.	500
10.	„ Tad. Koziański	K. K. A.	„Austro - Daim“.	2996	II.	500
11.	„ Marja Koźmianowa	A. P.	„Austro - Daim“.	2996	II.	500
12.	„ Józef Sroubek	—	„Praga“	1496	IV.	499
13.	„ Inż. E. Zieleniewski	K. K. A.	„Graham“	3668	I.	499
14.	„ Inż. Willy Gold	S. K. A.	Citroën	2442	II.	496
15.	„ Jan Chrząszcz	K. K. A.	„Lancia“	2585	II.	495
16.	„ Paweł Tislowitz	—	„Dodge“	3407	II.	495

Powyżsi zawodnicy od 1 do 16. uznani zostali za zwycięzców „Raidu Pętlicowego“ i otrzymują złote plakiety.

17.	p. inż. Bolesław Jurski	K. K. A.	„Overland“	2198	II.	487
-----	-------------------------	----------	------------	------	-----	-----

który uznany został jako kończący Raid ze znakomitą wynikiem i otrzymał srebrną plakietę.

18.	p. F. Jordan Stojowski	K. K. A.	„Fiat“	2244	II.	483
19.	„ Wiktor hr. Stokalski	M. K. A.	„Chrysler“	2.8	II.	372
20.	„ Alfred Żmuda	K. K. A.	„Chevrolet“	3188	II.	345

Powyżsi zawodnicy ukończyli Raid z dobrym wynikiem i otrzymają brązowe plakiety.

Jury w składzie: PP. Aleksander Seńkowski A. P., Prezes Głowiński A. W., Inż. Karol Kauczyński Ł. A. K., Wiktor Wawreczka M. K. A., Inż. Henryk Schmeidl P. A., Major Politkowski Ś. K. A., Prezes Piotr hr. Rostworowski K. K. A., Dr. Bolesław Macudziński K. K. A., Dr. Michał Hładij K. K. A., Dr. Adam hr. Potocki Szeł Raidu K. K. A., Antoni hr. Starzeński K. K. A. przyznało następujące nagrody:

- 1) Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego za I-sze miejsce w ogólnej klasyfikacji p. J. Kroupie, który na samochodzie „Z“ ukończył „Raid Pętlicowy“ bez punktów karnych.
- 2) Nagrodę Prezesa K. K. A. P. hr. Rostworowskiego za II. miejsce w ogólnej klasyfikacji p. Stanisławowi Przygodzkiemu, który na samochodzie „Fiat“ ukończył Raid Pętlicowy bez punktów karnych.
- 3) Nagrodę V-Prezesa K. K. A. p. Dr. M. Hładija za

III. miejsce w ogólnej klasyfikacji p. Gerhardowi Haberfeldowi, który na samochodzie „Tatra“ ukończył Raid Pętlicowy bez punktów karnych.

- 4) Nagrodę F-my „Automotor“ za IV. miejsce w ogólnej klasyfikacji — p. Adamowi Dygatowi, który na samochodzie „Tatra“ ukończył Raid Pętlicowy bez punktów karnych.

- 5) Nagrodę Komandora Dr. B. Macudzińskiego za I. miejsce w ogólnej klasyfikacji Pań p. Alicji Gebethnerowej, która na samochodzie „Tatra“ ukończyła Raid Pętlicowy bez punktów karnych.

Odnosnie nagrody ofiarowanej przez Vacuum Oil Company za I. miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników biorących po raz pierwszy udział w Raidzie Pętlicowym zadecydowało „Jury“ oddać sprawę tę do rozstrzygnięcia Komisji Sportowej K. K. A. po otrzymaniu odpowiednich zaświadczeń ze strony zawodników.

REGULAMIN

„III MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO”

§ 1. NAZWA I DATA.

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 24-go sierpnia 1930 r. z upoważnienia Automobilklubu Polski w Warszawie i przy poparciu Klubów: Automobilklubu Wielkopolski, Łódzkiego Automobilklubu,

Małopolskiego Klubu Automobilowego, Pomorskiego Automobilklubu i Śląskiego Klubu Automobilowego, wyścigi samochodowe pod nazwą „III-ci, Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“.

§ 2. RODZAJ WYŚCIGU

Wyścig Tatrzański jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbędzie się on według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z ogólnym sportowym regulaminem A. I. A., oraz z regulaminem sportowym

Automobilklubu Polski. Wyścig ten zaliczony został do imprez uwzględnionych w klasyfikacji do Miistrzostwa Górskiego Europy na r. 1930.

W ramach „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego” 1930 r. odbędzie się wyścig samochodów turystycznych. Wyścig wozów tej kategorii jest imprezą narodową zamkniętą.

Wszystkie dane dotyczące wyścigu wozów turystycznych są w niniejszym regulaminie obramowane.

Kierowcą może być jedynie członek rzeczywisty jednego z polskich Klubów afiliowanych.

O przydziale samochodów do kategorii turystycznej decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

Poza tem w ramach „III-go Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego” 1930 r. odbędzie się w porozumieniu z Polskim Związkiem Motocyklowym, wyścig motocyklowy zamknięty dla Krakowskiego Klubu Motocyklowego w Krakowie i jego gości, w ilości ograniczonej do 30 motocykli.

Regulamin niniejszy zgodny jest z Międzynarodowym Regulaminem Sportowym F. I. C. M. oraz z regulaminem sportowym P. Z. M.

§ 3. TRASA.

Tor wyścigu tworzy część szosy Zakopane — Mor-
skie Oko.

Start przy km. 21.

Meta przy km. 28.500.

Długość toru 7.500 m.

Przeciętne wzniesienie 4,2%.

Maksymalne wzniesienie 6%.

§ 4. PODZIAŁ NA KATEGORJE I KLASY.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe, oraz ustanawia się następujące kategorie i klasy:

I. KATEGORIA — SAMOCHODY WYŚCIGOWE:

Klasa:			Pojemność cylindrów :	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
I. klasa	A		ponad 8.000 cm ³	1
„	B		aż do 8.000 „	1
II.	„	C	„ „ 5.000 „	1
III.	„	D	„ „ 3.000 „	1
IV.	„	E	„ „ 2.000 „	1
V.	„	F	„ „ 1.500 „	1
VI.	„	G	„ „ 1.100 „	1
VII.	„	H. I. J.	„ „ 750 „	1

II. KATEGORJA — SAMOCHODY SPORTOWE:

Klasa:	Pojemność cylindrów:	Waga minim.:	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
I. klasa A	ponad 8.000 cm ³	1.800 kg.	4
„ B	aż do 8.000 „	1.680 „	4
II. „ C	„ „ 5.000 „	1.200 „	4
III. „ D	„ „ 3.000 „	860 „	2
IV. „ E	„ „ 2.000 „	780 „	2
V. „ F	„ „ 1.500 „	660 „	2
VI. „ G	„ „ 1.100 „	420 „	1
VII. „ H	„ „ 750 „	330 „	1
„ „ I	„ „ 500 „	dowolna	1
„ „ J	„ „ 350 „	„	1

Samochody w klasie od A do F mogą posiadać karoserję dwumiejscową.
 „ „ „ „ G „ J „ „ „ jednomiejscową.

III. KATEGORJA — SAMOCHODY TURYSTYCZNE:

Klasa:	Pojemność cylindrów:	Waga minim.:	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
I. klasa A	ponad 8.000 cm ³	2.000 kg.	4
„ B	aż do 8.000 „	1.800 „	4
II. „ C	„ „ 5.000 „	1.450 „	4
III. „ D	„ „ 3.000 „	1.100 „	2
IV. „ E	„ „ 2.000 „	900 „	2
V. „ F	„ „ 1.500 „	825 „	2
VI. „ G	„ „ 1.100 „	600 „	1
VII. „ H	„ „ 750 „	400 „	1
„ „ I	„ „ 500 „	dowolna	1
„ „ J	„ „ 350 „	„	1

IV. KATEGORJA — MOTOCYKLE:

Klasa:	Pojemność cylindrów:	Waga minim.:	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
A	do 350 cm ³	75 kg.	1
B	„ 600 „	85 „	1
C	ponad 600 „	100 „	1
D motocykle z wózkiem	do 600 „	125 „	2
E „ „ „	ponad 600 „	160 „	2

Samochody będą wazone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z któremi wyruszą, bez materiałów pędnych, oliwy, wody, narzędzi, kół i części zapasowych.

Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem (worek z piaskiem 60 kg jako jedno nieobsadzone miejsce).

Wozy mogą być wazone z oliwą i w tym wypadku odliczać się będzie ryczałtowo przy samochodach sportowych i turystycznych w klasach A.B. — 20 kg. w klasach C i D — 15 kg. w klasach E.F.G.—10 kg. w H.I.J. — 7 kg.

§. 5. WARUNKI DLA KATEGORJI SAMOCHODÓW SPORTOWYCH.

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisane wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A.I.A.

a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć minim. szerokość 40 cm., miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm. minim. szerokości. (Przepisy szczegółowe, patrz załącznik C art. II. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A.I.A.)

b) Błotniki:

Błotniki winne być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać najmniej $\frac{1}{3}$ obwodu koła; szerokość błotników conajmniej 20 cm., dla samochodów od 1.100 cm³ pojemności wzwyż; 15 cm., dla samochodów od 1.100 cm³ pojemności w dół. Gdyby błotniki pokryte były w całości lub w części przez części karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) Buda:

Wszystkie samochody otwarte muszą posiadać budę zamkniętą do tyłu na łukach.

Wysokość budy dla wszystkich samochodów winna wynosić przynajmniej 0.80 m. ponad poduszkę siedzenia tylnego, na które nie będzie wywierany żaden ucisk. (Przepisy szczegółowe patrz aneks C. art. II. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A.I.A.)

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koła zapasowe:

Wszystkie samochody sportowe winny być zaopatrzone:

- 1) w sygnały odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej
- 2) w lusterko wsteczne
- 3) w tłumik skutecznie działający
- 4) w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f) Instalacja oświetlenia:

Samochody winny posiadać również:

Instalację oświetlenia, zdolną do działania i odpowiadającą przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

§. 6. WARUNKI DLA KATEGORJI SAMOCHODÓW TURYSTYCZNYCH.

Samochody turystyczne poza przepisami wyszczególnionymi w §. 5. (dla samochodów sportowych) muszą być ponadto zaopatrzone w odwietrznik, który ma zajmować całą szerokość karoserji, najmniej 80 X 20 cm.

Szyby tej podczas wyścigu nie wolno składać.

Silnik przy samochodach turystycznych nie może przekraczać 3.500 obrotów na minutę.

O przydziale samochodów do kategorii turystycznej, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

§. 7. WARUNKI DLA MOTOCYKLI.

Motocykle, które będą dopuszczone do wyścigu, muszą odpowiadać następującym warunkom:

Każda maszyna musi posiadać dwa hamulce niezależnie od siebie działające, koło przednie winno być zaopatrzone w błotnik okrywający najmniej 120° obwodu tegoż, koło tylne winno być zaopatrzone w błotnik okrywający 180° obwodu tegoż. Siodełko względnie siedzenie w wózku bocznym, musi być umieszczone w ten sposób, by nie krępowało w niczem ruchów kierowcy. Kierownica może być maksymalnej szerokości 90 cm. Rury wydechowe muszą sięgać po oś koła tylnego, przyczem winne być tak skierowane, aby wybuchy nie powodowały nadmiernego kurzu. Wszystkie połączenia muszą być stałe i należycie uszczelnione.

Zawodnicy biorący udział w Wyścigu winni być zaopatrzeni w kaski ochronne.

Zawodnikom nie wolno używać butów podbitych gwoździami.

§. 8. ZGŁOSZENIA.

Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia 14-go sierpnia 1930 r. do godz. 18-tej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego przy ul. św. Jana L. 11.

Krakowski Klub Automobilowy zastrzega sobie nieprzyjęcie zgłoszenia bez podania powodów.

Wpisowe dla kategorii I-szej wynosi Zł. 150.—
" " " II-giej " " 100.—

Wpisowe dla kategorii III-ciej wynosi zł. 75.—

Wpisowe dla kategorii IV-tej wynosi dla klasy A. B. C. zł. 20.—
" " " " " " " " " D. i F. " 30.—

Zgłoszenia po dniu 14-go sierpnia 1930 r. uwzględniane będą najpóźniej do dnia 17-go sierpnia do godz. 18-tej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłosze-

nia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Lista zgłoszeń zostanie zamknięta dnia 17-go sierpnia 1930 r. o godz. 18-tej.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§. 9. LICENCJE.

Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać międzynarodową licencję sportową wydaną przez którykolwiek Klub narodowy, uznany przez A. I. A. Zawodni-

cy będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe t. j. dla kierowcy i dla zawodnika.

Kierowcy i zawodnicy biorący udział w wyścigu motocyklowym, winni być zaopatrzeni w licencje sportowe wydane przez Polski Związek Motocyklowy.

§ 10. TRENING.

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie w dniach od 21-go do 23-go sierpnia 1930 r. włącznie, od godz. 5-tej — 9-tej. Trening jest obowiązkowy. Trasę należy w godzinach treningu przejechać co najmniej 2 razy. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową wydaną przez Krakowski Klub Automobilowy,

względnie jego ekspozyturę w Zakopanem. Uczestnicy zobowiązani są okazywać kartę treningową na każde żądanie władz Krakowskiego Klubu Automobilowego. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony.

§ 11. UBEZPIECZENIA.

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu winni posiadać polisę ubezpieczeniową ważną tak na wyścig jak i na trening.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu jak i dla osób trze-

cich. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody, spowodowane tak podczas wyścigu jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

§ 12. ZGŁOSZENIE NA STARCIE I ODBIÓR TECHNICZNY.

Miejsce ważenia samochodów ogłoszone będzie później.

Samochody zgłoszone do wyścigu muszą być dostarczone w dniu 24-go sierpnia o godz. 12-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce 21. km trasy wyścigowej gdzie nastąpi odbiór techniczny. Zawodnicy mu-

szą zgłosić się najpóźniej do godz. 13-ej na starcie. Każdy samochód otrzyma numer, który zawodnik winien zachować przez cały czas wyścigu a po ukończeniu winien zwrócić Sekretarjatowi Krakowskiego Klubu Automobilowego.

§ 13. START.

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedynczo i w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linii kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie danego zawodnika.

Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

Spóźnienie się na start upoważnia Krakowski Klub Automobilowy do niedopuszczenia danego wozu na wyścig.

§ 14. CHRONOMETRAŻ.

Samochody będą chronometrowane według regulaminu Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I A.

§ 15. PO PRZYBYCIU DO METY.

Po przybyciu do mety należy ustawić samochody na miejscu wskazanem przez Kierownictwo wyścigu. Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu badać będzie Komisja Techniczna przepisany balast. Brak balastu

lub zgubienie tegoż pociąga za sobą wykluczenie. Komisarze techniczni będą mogli zbadać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

§ 16. SANKCJE.

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisarzy Sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy uczestnik wirien się bezwzględnie podporządkować

wszelkim zarządzeniom Kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w §. 188 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

§ 17. KLASYFIKACJA.

Klasyfikacja odbędzie się w kategoriach według osiągniętego bezwzględnego czasu. W razie braku conajmniej dwóch zawodników w poszczególnej kategorii, roz-

zegrane nagrody odbędzie się w wypadkach, gdy zawodnik osiągnie maksymalny czas, przewidziany w poniższej tabeli:

I. Kategoria samochody wyścigowe:

Czasy maksymalne:

Klasa A. B.		min.	7.00
" C.		"	7.00
" D.		"	7.00
" E.		"	7.15
" F.		"	7.30
" G.		"	8.00
" H. I. J.		"	8.30

II. Kategoria samochody sportowe:

Czasy maksymalne:

Klasa A. B.		min.	8.00
" C.		"	8.30
" D.		"	8.30
" E.		"	8.30
" F.		"	9.00
" G.		"	9.30
" H. I. J.		"	10.00

III. Kategoria Samochody turystyczne:

Czasy maksymalne:

Klasa A. B.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	min.	8.30
" C.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	8.30
" D.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	8.30
" E.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	9.00
" F.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	9.30
" G.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	10.00
" H. I. J.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	10.30

IV. Kategoria Motocykle:

Czasy maksymalne:

Klasa A.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	min.	10.00
" B.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	9.30
" C.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	9.30
" D.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	10.00
" E.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	10.00

Osiągnięte bezwzględne czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Decyzja Komisarzy Sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą Komisarze Sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§ 18. NAGRODY.

Zawodnikowi, który osiągnie najlepszy czas dnia przyznana zostanie nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Poza tem rozegrane będą nagrody pieniężne w ogólnej wysokości 20.000. — zł.

I. Nagroda w kategorii wyścigowej	Zł. 6.000.—
I. " " sportowej	" 5.000.—
II. " " wyścigowej	" 2.500.—
II. " " sportowej	" 2.000.—
III. " " wyścigowej	" 1.000.—
III. " " sportowej	" 800.—

do przeniesienia 17.300. —

z przeniesienia	Zł. 17.300.—
poza tem dodatkowo za naj'epszy czas dnia	" 1.000.—
za postawienie rekordu trasy dodatkowo	" 1.000.—
Razem	Zł. 19.300.—

Pozatem dla startujących w kategorii wyścigowej przyznana będzie premia za start w wysokości wpisowego. Rozegraną również zostanie Wielka Nagroda Tatr według załączonego regulaminu, oraz szereg innych nagród honorowych, których regulaminy ogłoszone zostaną w Programie Oficjalnym.

Zwycięzcy w klasach otrzymają srebrne żetony. O ile w danej klasie bierze udział więcej jak trzy samochody — drugi w klasie otrzyma srebrny żeton. Przy dalszych trzech zawodnikach przyznany będzie trzeciemu w klasie żeton srebrny.

W kategorii wozów turystycznych przyznane będą trzy kolejne nagrody honorowe za uzyskanie najlepszego czasu, oraz srebrne żetony dla zwycięzców w klasach. O ile w danej klasie bierze udział więcej jak trzy samochody — drugi w klasie otrzyma srebrny żeton. Przy dalszych trzech zawodnikach przyznany będzie trzeciemu w klasie żeton srebrny.

W kategorii motocykli przyznane będą trzy kolejne nagrody honorowe za uzyskanie najlepszego czasu, oraz srebrne żetony, dla zwycięzców w klasach.

Wszyscy zawodnicy, którzy ukończą wyścig otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

§ 19. PROTESTY I ZAŻALENIA.

Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie i kierować je do Komisarzy Sportowych przez Kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy jako też kilometrażu i trasy muszą wpłynąć do Krakowskiego Klubu Automobilowego najpóźniej do dnia 22-go sierpnia 1930 r. do godz. 12-tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu powinny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do Komisarzy Sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji.

Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretariatu Krakowskiego Klubu Automobilowego najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium wysokości zł. 100. – które zostaną zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostaną za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

W razie wniesienia protestu przeciwko prawdziwości danych w zgłoszeniu zawodnika i odrzuceniu tego protestu przez Komisję Techniczną, protestujący musi pokryć ewentualne koszty związane z badaniem technicznym wozu.

§ 20. UZUPEŁNIENIE ORAZ INTERPRETACJA REGULAMINU.

Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

Regulamin Wielkiej Nagrody Tatr.

Art. I.

Nagroda nosi nazwę „Wielka Nagroda Tatr“.

Art. II.

Nagroda będzie rozgrywana corocznie w ramach „Wyścigu Tatrzańskiego“ organizowanego przez Krakowski Klub Automobilowy i przyznana zawodnikowi, który uzyska najlepszy czas dnia.

Art. III.

O nagrodę mogą się ubiegać samochody wyścigowe i sportowe.

Art. IV.

Ocena wyniku nastąpi zgodnie z regulaminem „Wyścigu Tatrzańskiego“.

Art. V.

„Wielka Nagroda Tatr“ jest nagrodą przechodnią, która po trzykrotnym zdobyciu przechodzi na własność zawodnika.

Art. VI.

Aż do ostatniego zdobycia „Wielka Nagroda Tatr“ będzie przechowywana w Krakowskim Klubie Automobilowym.

Art. VII.

Nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie umieszczone na nagrodzie.

Art. VIII.

Każdorazowym zawodnikom, którzy zdobędą powyższą nagrodę, Krakowski Klub Automobilowy wydaje dyplom, a ich kierowcom honorową plakietę.

Art. IX.

Zmiany w powyższym regulaminie może przeprowadzić Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego w porozumieniu z Komisją Sportową A.P.

Sekretarz Kom. Sport. K. K. A.

Dr. ZENON GRABOWSKI mp.

28. V. 1930. Szydelski mp.

Prezes Kom. Sport. K. K. A.

Dr. ADAM HR. POTOCKI mp.

REKORDY W KATEGORJI WOZÓW SPORTOWYCH

KLASA	1 9 2 7		1 9 2 8		1 9 2 9		Z A W O D N I K	Kierowca	Marka samoch.
	czas	km/g.	czas	km/g.	czas	km/g.			
B.	7.2" *	63.981					E. v. Wentzel Mosau †		Mercedes Benz
C.	8.24"8	53.486	7.38"12*	58.936	8.28"94	53.051	W. Zakrzeński W. Kellerman Żmigród	Malinowski	Chrysler Stutz Dodge
D.	7.40"	58.695	6.28"18*	69.555	6.44"00	66.831	S. Szwarcztajn " " H. Weinschenk		Austro-Daimler Bugatti Tatra
E.	8.31"4	52.796	7.14"82	62.086	6.58"51*	64.314	B. Frühling „Tatra“ „Tatra“	Vermirowsky Vermirowsky	Steyr Tatra Tatra
F.	7.44"4	58.139	9.20"30	48.188	7.31"28*	59.829	Dr. R. Vetterli W. Bogucki A. Januszkowski		Bugatti Bugatti Alfa Romeo
G.	10.41"6	42.082	8.22"55	53.725	6.41"38*	67.268	Wysocki J. Meyer F. Schmidt	Kirschen	Fiat Fiat Amilcar
I			10.2"16	43.467			Knapik		Hanomag

REKORDY W KATEGORJI WOZÓW WYŚCIGOWYCH

KLASA	1 9 2 7		1 9 2 8		1 9 2 9		Z A W O D N I K	Kierowca	Marka samoch.
	czas	km/g.	czas	km/g.	czas	km/g.			
C.			6.28"68	69.825	6.16"91*	71.634	Ks. L. F. Lichtenstein H. Liefeldt		Gräf & Stift Austro-Daimler
D.	6.48"6	66.079	6.02"33*	74.517	6.32"39	68.809	H. Liefeldt " " S. Szwarcztajn		Austro-Daimler " " Bugatti
F.			5.47"41*	77.717	6.5"69	73.832	Jan Ripper " "		Bugatti "
G.	7.59"4	56.321	8.25"41	53.421			A. Kapliński J. Meyer		Fiat Fiat

*Rekordy w poszczególnych klasach.

REGULAMIN

Zjazdu do Zakopanego

z okazji „III. MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO”

w dniu 24.VIII.1930 r.

Komisja Turystyczna Krakowskiego Klubu Automobilowego organizuje w dniach 22, 23 i 24. sierpnia 1930 r. Zjazd do Zakopanego pod nazwą „Jazda w Tatry”.

Zjazd ten jest otwarty dla samochodów i motocykli które przybędą do Zakopanego po odbyciu przynajmniej 100 km. w ciągu 22 — 23, lub 24. sierpnia 1930 i zgłoszą swój przyjazd w Sekretarjacie wyścigu w Zakopanem najdalej do godz. 11-tej dnia 24 sierpnia 1930.

Wyłączone są samochody zarobkujące.

Opłata za udział w zjeździe wynosi dla samochodów 40.— zł., dla motocykli 30.— zł.

Każdy z uczestników otrzyma od Komisji Turystycznej K. K. A. plakietę brązową jeżeli udowodni wizami, że przebył w wyżej oznaczonych dniach przynajmniej 100 km.

Plakietą będzie miała napis „Jazda w Tatry 22 — 24. sierpnia 1930 r. Komisja Turystyczna Krakowskiego Klubu Automobilowego”



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Stawowa 10, tel. 22-39.

REGULAMIN

WYŚCIGU PŁASKIEGO

Śląskiego Klubu Automobilowego.

1. Nazwa i data.

Śląski Klub Automobilowy za upoważnieniem Automobilklubu Polski organizuje w dniu 3 sierpnia 1930 r. WYŚCIG PŁASKI dla samochodów wyścigowych, sportowych i turystycznych, oraz dla motocykli, na szosie Mikołów — Katowice na przestrzeni 5 km. ze startem z miejsca.

2. Rodzaj Wyścigu.

WYŚCIG PŁASKI jest imprezą otwartą dla samochodów wyścigowych i sportowych; dla samochodów turystycznych — imprezą *samkniętą*. Wyścig ma być przeprowadzony według niniejszego regulaminu, zgodnego z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A., oraz z regulaminem Sportowym Automobilklubu Polski.

Poza wyścigiem automobilowym odbędzie się WYŚCIG MOTOCYKLOWY — *otwarty* dla członków klubów zrzeszonych w P. Z. M.

3. Trasa.

Tor wyścigu tworzy część szosy asfaltowej *Mikołów—Katowice*, na odcinku *Mikołów—Piotrowice*.

Start przy km. 0,3.

Meta przy km. 5,3.

Długość toru 5 km.

4. Początek wyścigu.

Początek wyścigu o godz. 13.30.

5. Podział na kategorie i klasy.

Do wyścigu dopuszcza się *samochody* trzech kategorii, oraz motocykle.

I. KATEGORIA WYŚCIGOWA.

Klasa	Pojemność cylindrów	Minim. ilość miejsc i osób
A	ponad 8.000 cm ³	1
B	od 5.000 „ do 8.000 cm ³	1
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	1
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	1
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	1
G	„ 750 „ „ 1.100 „	1
H. I. J.	„ 500 „ „ 750 „	1

II. KATEGORIA SPORTOWA.

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minim.	Ilość minim. pasażerów wraz z kierowcą
A	ponad 8.000 cm ³	1.800 kg.	4
B	od 5.000 „ do 8.000 cm ³	1.680 „	4
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.200 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	860 „	2
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2
G	„ 750 „ „ 1.100 „	420 „	1
H	„ 500 „ „ 750 „	330 „	1
I	„ 350 „ „ 500 „	dowolna	1
J	„ 350 „ „ 350 „	„	1

WARUNKI DLA KATEGORJI SAMOCHODÓW SPORTOWYCH.

Samochody Sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, oprócz ustawowo przepisane go wyekwipowania (światło, sygnały) posiadać muszą warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku „C“ Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć minimalną szerokość 40 cm., miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia minim. szerokości — 30 cm. Przepisy szczegółowe—jak w załączniku „C“ Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

b) Błotniki:

Błotniki winne być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej $\frac{1}{3}$ część obwodu koła; dla samochodów od klasy F (włącznie) wzwyż — szerokość błotników conajmniej—20 cm.; dla samochodów od klasy G (włącznie) wdół — 15 cm.

W wypadku, gdy błotniki pokryte będą w całości lub częściowo przez części karoserji — całość błotników wraz z częścią karoserji, wzgl. sama karoserja, powinna odpowiadać warunkom przewidzianym wyżej.

c) Buda

Wysokość budy dla wszystkich samochodów powinna posiadać minimum 80 cm. ponad poduszkę tyl-

nego siedzenia, na które nie będzie wywierany żaden ucisk. Przepisy szczegółowe — jak w załączniku „C“ Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe dla wszystkich klas, za wyjątkiem klasy I i J.

e) sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koło zapasowe, oświetlenie.

Samochody sportowe winne być zaopatrzone:

1. w sygnały odpowiadające przepisom drogowym,
2. w lusterko wsteczne,
3. w tłumik skutecznie działający,
4. w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów,
5. w instalację oświetlenia.

Uwaga ogólna.

Pojazdy, których karoserja byłaby prowizorycznie *smodyfik wana* celem zmniejszenia wagi, wzgl. w tymże celu miałyby charakter karoserji „*improwisowanej*“ zostaną wykluczone z kategorii sportowej.

Ponadto z kategorii sportowej zostaną wykluczone pojazdy, które przez swą *konstrukcję* powinny bezwzględnie należeć do kategorii „wyścigowej“.

III. KATEGORIA TURYSTYCZNA.

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minim.	Ilość minim. pasażerów wraz z kierowcą
A	porad 8.000 cm ³	2.000 kg.	4
B	od 5.000 „ do 8.000 cm ³	1.800 „	4
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.450 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	1.100 „	2
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	900 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	825 „	2
G	„ 750 „ „ 1.100 „	600 „	1
H	„ 500 „ „ 750 „	400 „	1
I	„ 350 „ „ 500 „	dowolna	1
J	„ 350 „	„ „	1

WARUNKI DLA KATEGORJI SAMOCHODÓW TURYSTYCZNYCH.

Samochody turystyczne poza przepisami podanymi wyżej dla samochodów sportowych winny być ponadto zaopatrzone w odwietrznik, który ma zajmować całą szerokość karoserji, najmniej — 80 × 20 cm.

Szyby tej podczas wyścigu nie wolno składać.

Motor przy samochodach turystycznych nie może przekraczać:

4500 obrotów na minutę w klasach od J do F włącznie,
 3500 „ „ „ „ „ „ „ E „ D „
 3000 „ „ „ „ „ „ „ C „ A „

Kierowcą może być jedynie członek jednego z Klubów Automobilowych polskich.

O przydziale samochodów do kategorii turystycznej decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

IV. KATEGORIA — MOTOCYKLE.

Klasa	Pojemność cylindrów	G r u p a
A	do 250 cm ³	pierwsza (motocykle pojedyncze)
B	„ 350 „	„ „ „
C	„ 500 „	„ „ „
D i E	ponad „ 500 „	„ „ „
F	do 600 „	druga (motocykle z przyczepką)
H i G	ponad „ 600 „	„ „ „

Szczegółowe przepisy, dotyczące kategorii motocykli reguluje specjalny dodatek do niniejszego regu-

laminu, oparty na regulaminie F. I. C. M. i zgodny z regulaminem P. Z. M.

UWAGA DOTYCZĄCA WSZYSTKICH KATEGORJI.

Wagę podaną uważa się jako wagę minimalną.

Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem, (worek z piaskiem 60 kg., jako jedno nieobsadzone miejsce). Minimalna waga jednego pasażera — 60 kg.

Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za przepisowe wyekwipowanie swego wozu. O dopuszczeniu samo-

chodów do wyścigu decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna. W wypadku, gdy samochód zostanie niedopuszczony do wyścigu na skutek ujawnionego przez Komisję Techniczną nieprzepisowego (niezgodnego z niniejszym regulaminem) wyekwipowania, wpisowego się nie zwraca.

6. Zgłoszenia.

Do wyścigu dopuszczone będą samochody i motocykle wyszczególnione wyżej.

Zgłoszenia dla pierwszych dwóch kategorii (wyścigowej i sportowej) przyjmowane będą od amatorów,

firm samochodowych, zawodowców i członków Klubów automobilowych.

Zgłoszenia dla kategorii turystycznej przyjmowane będą jedynie od członków Klubów automobilowych polskich.

Zgłoszenia dla kategorii czwartej (motocykle) przyjmowane będą od członków Klubów motocyklowych zrzeszonych w P. Z. M.

Zgłoszenia należy kierować do Sekretariatu Śląskiego Klubu Automobilowego ul. Stawowa 10 w Katowicach na specjalnych deklaracjach dla każdego pojazdu oddzielnie.

Deklaracje niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę.

Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu będzie karane w myśl przepisów regulaminu Międzynarodowego A. I. A.

7. Wpisowe.

Wpisowe wynosi dla samochodów wszelkich kategorii zł. 50 od pojazdu.

Wpisowe wynosi dla motocykli wszelkich kategorii zł. 15 od pojazdu.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadku, gdyby Klub musiał zaniechać urządzenia wyścigu.

Komitet organizacyjny ma prawo ze wzgl. na bezpieczeństwo publiczne lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązany podawać, odmówić przyjęcia lub wyłączyć za zwrotem wpisowego te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie.

8. Termin zgłoszeń.

Termin zgłoszeń za pojedyńczą opłatą wpisowego — 31.VII. godz. 19.

Termin zgłoszeń za podwójną opłatą wpisowego — 2.VIII. godz. 14.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być potwierdzone pismem wysłanem równocześnie.

9. Licencje sportowe.

Kierowcy i zawodnicy muszą posiadać międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek Klub narodowy, uznany przez A. I. A.

Zawodnicy, będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe t. j. dla kierowcy i zawodnika.

10. Obowiązki zawodników i ubezpieczenia.

Każdy zawodnik przez zapis uznaje, jako jedyną jurysdykcję Władze Wyścigu i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim ich zarządzeniom.

Przyjmuje on na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem jakoteż z osobami trzecimi, oraz zobowiązuje się w żadnym wypadku nie dochodzić swych niemianych praw w drodze sądowej. Ś. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania zawodów.

11. Trening.

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie dnia 2 i 3 sierpnia od godz. 5 do 8.

Uczestnicy treningu będą musieli posiadać wydaną przez Śląski Klub Automobilowy kartę treningową, którą należy okazywać na każde żądanie władz Śląskiego Klubu Automobilowego. Bez karty treningowej wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening będzie wzbroniony.

13. Zgłoszenie na starcie i odbiór techniczny.

Samochody i motocykle, biorące udział w wyścigu powinny się stawić w dniu 3 sierpnia o godz. 10 na rynku w Mikołowie, gdzie nastąpi odbiór techniczny przez Komisję Techniczną samochodową i Komisję Techniczną motocyklową.

Zawodnicy muszą się zgłosić na starcie najpóźniej do godz. 13.

Każdy samochód otrzyma numer, który należy zachować przez cały czas wyścigu, a po ukończeniu — zwrócić do Sekretariatu Ś. K. A.

13. Start.

Start odbywać się będzie z miejsca przy uruchomionym motorze pojedynczo i w odstępach czasu, ustalonych przez kierownictwo wyścigu. Sygnał daje starter. Ruszenia ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie danego zawodnika.

Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linii kontrolnej przez przednie koła samochodu.

Ten sam samochód może brać tylko raz udział w wyścigu.

14. Chronometraż.

Chronometrowanie będzie przeprowadzone według regulaminu Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

15. Po ukończeniu wyścigu.

Po przybyciu do mety samochody wzgl. motocykle powinny natychmiast zwolnić trasę udając się na miejsce wskazane przez kierownictwo wyścigu.

Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu Komisja Techniczna zbada przepisany balast. Brak balastu lub zgubienie powoduje wykluczenie.

16. Klasyfikacja.

O klasyfikacji ogólnej będą stanowić osiągnięte przez poszczególnych zawodników czasy. O ile dwóch lub więcej zawodników osiągnie jednakowe czasy, decydować będzie o pierwszeństwie mniejszy litraż, przy równych litrażach — większa waga.

O ileby w jednej z klas stawał tylko jeden zawodnik może on uzyskać nagrodę w danej klasie (kategorji) o ile osiągnięta przez niego szybkość będzie wyższa o 10% od najlepszej osiągniętej szybkości w klasie niższej.

O wynikach wyścigu i o klasyfikacji decyduje bezapelacyjnie Gremjum Komisarzy Sportowych.

Wyniki zawodów opublikowane zostaną dnia 3 sierpnia, poczem nastąpi rozdanie nagród.

17. Nagrody:

Przewidziane są następujące nagrody:

Nagroda za najlepszy czas dnia,

dwie nagrody dla zawodników w kategorii wyścigowej,

dwie nagrody dla zawodników w kategorii sportowej,

dwie nagrody dla kierowcy — zawodnika w kategorii turystycznej,

dwie nagrody dla kategorii motocykli.

jedna nagroda dla pani — kierowczynie za najlepszy wynik dnia.

Zwycięzca w klasie otrzyma ZŁOTĄ PLAKIETĘ, a następni zwycięzcy w klasach otrzymują srebrne plakiety.

O ile w danej klasie bierze udział tylko jeden zawodnik, otrzyma on ZŁOTĄ PLAKIETĘ tylko w tym wypadku, o ile osiągnięta przez niego szybkość będzie wyższą, o 10% od najlepszej osiągniętej szybkości w klasie bezpośrednio niższej.

O ile w jednej i tej samej klasie weźmie udział więcej niż trzy samochody, plakietą złotą zostanie przy-

znana pierwszemu zwycięzcy, zaś zwycięzca drugi otrzyma plakietę srebrną. W wypadku gdy w jednej i tej samej klasie weźmie udział ponad pięć samochodów, plakiety srebrne przyznane będą drugiemu i trzeciemu zwycięzcy w danej klasie.

Każdy zawodnik, który ukończy wyznaczony bieg bez względu na osiągnięty wynik otrzyma plakietę brązową.

Nagrody ofiarowały następujące osoby i firmy:

1. Prezes Ś. K. A. p. Marszałek Konstanty Wolny,
2. Śląski Klub Automobilowy, (dwie nagrody),
3. p. Wojciech Korfanty, poseł na Sejm Rzeczypospolitej,
4. p. Achille Moreau, dyrektor f-y „Polski Lloyd“ (dwie nagrody),
5. Miasto Katowice,
6. Firma „Naftamin“,
7. Firma „Karpaty“,
8. Firma „Citroën“,
9. p. Czesław Marszewski, właściciel f-y D. K. W.,
10. Polski Klub Motocyklowy w Katowicach,
12. Huta „Pokój“,
13. Redakcja — „Polonji“.

Regulamin nagród zostanie doręczony uczestnikom przed wyścigiem, oraz podany w prasie.

18. Władze wyścigu.

Komandor wyścigu płaskiego p. inż. Bruno Absolon, dyrektor Huty Pokój

Vice-komandorzy: na finishu p. Dr. Michał Alberg, dyrektor f-y „Giesche S. A.“,

„ finishu p. Achille Moreau, dyrektor Polskiego Lloyd,

„ starcie p. inż. Silwester i p. Franciszek Mikszan.

Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się: z delegata Automobilklubu Polski, Komandora Wyścigu, Vice-komandorów, oraz po jednym delegacie z każdego Klubu afiliowanego i po jednym delegacie z każdego Klubu Motocyklowego.

W wypadku niestawienia się delegata któregoś z Klubów wchodzi w jego miejsce delegat Ś. K. A.

19. Zażalenia i protesty.

Zażalenia i protesty winne być wnoszone na piśmie w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu względnie po ogłoszeniu decyzji Gremjum Komisarzy Sportowych. Protesty i zażalenia kierować należy do

Gremjum Komisarzy Sportowych przy dołączeniu wadium w wysokości zł. 100, które będzie zwrócone, o ile zażalenie wzgl. protest uznany zostanie za słuszny. Protesty i zażalenia niezapłacone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

20. Uzupełnienie oraz interpretacje regulaminu.

W wypadkach nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin rozstrzyga bezapelacyjnie Gremjum Komisarzy Sportowych.

Komisja Sportowa Ś. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów, oraz odwołania Wyścigu.

REGULAMIN

„Zjazdu do Katowic“

na

„WYŚCIG PŁASKI“

1. NAZWA.

Z okazji Wyścigu Płaskiego, organizowanego przez Śląski Klub Automobilowy w dniu 3 sierpnia 1930 r. urządzi się w porozumieniu z Automobilklubem Polski „Zjazd do Katowic na Wyścig Płaski“.

2. DATA.

Zjazd odbędzie się według niniejszego regulaminu zgodnego z regulaminem sportowym A. I. A., dnia 2.VIII. b. r.

3. CHARAKTER ZJAZDU.

Zjazd jest otwarty dla wszystkich członków klubów automobilowych tak polskich, jak i zagranicznych, oraz dla wszystkich niestowarzyszonych posiadaczy samochodów osobowych pod warunkiem zgłoszenia się za pośrednictwem jednego ze zrzeszonych Klubów automobilowych.

Zjazd przewiduje konkurencję indywidualną i zespołową.

Konkurencja INDYWIDUALNA polega na przejeździe:

- 1) minim. 500 km. — przy minim. przeciętnej 50 km. godz. celem otrzymania plakiety złotej,
- 2) minim. 300 km. — przy tejże przeciętnej — celem otrzymania plakiety srebrnej,

3) minim. 100 km. — przy tejże przeciętnej — dla otrzymania plakiety brązowej

W wypadku nieosiągnięcia przez zawodnika podanych wyżej minimalnych przeciętnych w dwóch pierwszych kategoriach dystansów, plakietą zostanie przyznana zawodnikowi według kategorii niższej.

Przy szybkości przeciętnej, wynoszącej mniej niż 35 km. plakietą zawodnikowi nie przysługuje: zawodnicy jadący na 100 km. w wypadku niedotrzymania wymaganej wyżej przeciętnej (50 km.) dostaną plakiety „Pamiątkowe“

Konkurencja ZESPOŁOWA polegać będzie na jak najliczniejszym przybyciu samochodów, reprezentujących poszczególne Kluby.

Klasyfikacja odbędzie się według niżej wymienionych danych.

przy udziale minim. 30 samochodów —	duża	ZŁOTA	plakietą dla Klubu
„ „ „ 20 „	„	SREBNA	„ „ „
„ „ „ 10 „	„	BRONZOWA	plakietą dla Klubu

Ponadto przewidziana jest NAGRODA specjalna DLA KLUBU, który zostanie reprezentowany na Zjeździe przez największą ilość samochodów.

4. MARSZRUTY

Marszruty — dowolne; kilometrą obliczony będzie według mapy A. I. A., oraz najkrótszych dystansów między punktami kontrolnymi.

5. PUNKTY KONTROLNE.

a) Punkty kontrolne — w miejscowościach, które mogą udzielić wiz, przez Kluby b) Policję c) Urzędy Gminne, d) Urzędy Celne, e) Urzędy Magistrackie.

Wiza startu — powinna być podana przez jeden z wyżej wymienionych Urzędów.

6. META

Meta: — Katowice, plac przed gmachem Sejmu Śląskiego od godz. 16 — 18.

7. KARTY DROGOWE.

Każdy zawodnik równocześnie ze zgłoszeniem wystawia sam sobie Kartę drogową, w której wpisuje te same dane co w zgłoszeniu.

Rubryki, dotyczące wiz z oznaczeniem czasu prze-

jazdu przez punkty kontrolne powinny być wypełnione i stwierdzone przez Urzędy wymienione w § 5 niniejszego regulaminu.

8. OPŁATY.

Opłaty — 30 zł. od samochodu należy uiścić przy złożeniu zgłoszenia odnośnemu Klubowi, który prze-

każe następnie otrzymane kwoty Śląskiemu Klubowi Automobilowemu.

9. TERMIN ZGŁOSZEŃ.

Termin zgłoszeń dnia 1. VIII. godz. 12. Zgłoszenia telegraficzne — dopuszczalne z tem, że telegram ma nadejść do Sekretariatu Ś. K. A. w wyżej oznaczo-

nym terminie. Zamówienia kwater i garaży — przyjmowane będą przez Sekretariat Ś. K. A. tylko do dnia 25 lipca 1930 r. godz. 19.

10. OZNACZENIE WOZÓW.

Każdy ze zgłoszonych wozów obowiązany jest posiadać przez cały czas podróży napis czerwonymi literami wielkości 15—20 cm. na białym tle na masce silnika:

„ZJAZD DO KATOWIC
NA
WYŚCIG PŁASKI“.

11. OBOWIĄZKI ZAWODNIKÓW.

Zawodnicy podpisaniem zgłoszenia stwierdzają, że podporządkowują się w czasie całego trwania Zjazdu wszelkim zarządzeniom władz Zjazdu, oraz zobowiązani są ściśle się stosować do wszystkich przepisów drogowych, obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej.

Śląski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności cywilnej ani prawnej za jakiegokolwiek wypadki, spowodowane przez uczestników Zjazdu.

12. WŁADZE ZJAZDU.

Władzami Zjazdu jest Gremium Komisarzy Sportowych, składające się z Szefa Zjazdu, jego dwóch zastępców, delegata Automobilklubu Polski, delegatów

(po jednym) z reprezentowanych Klubów Automobilowych i z delegata Ś. K. A.

13. ZAŻALENIA I PROTESTY.

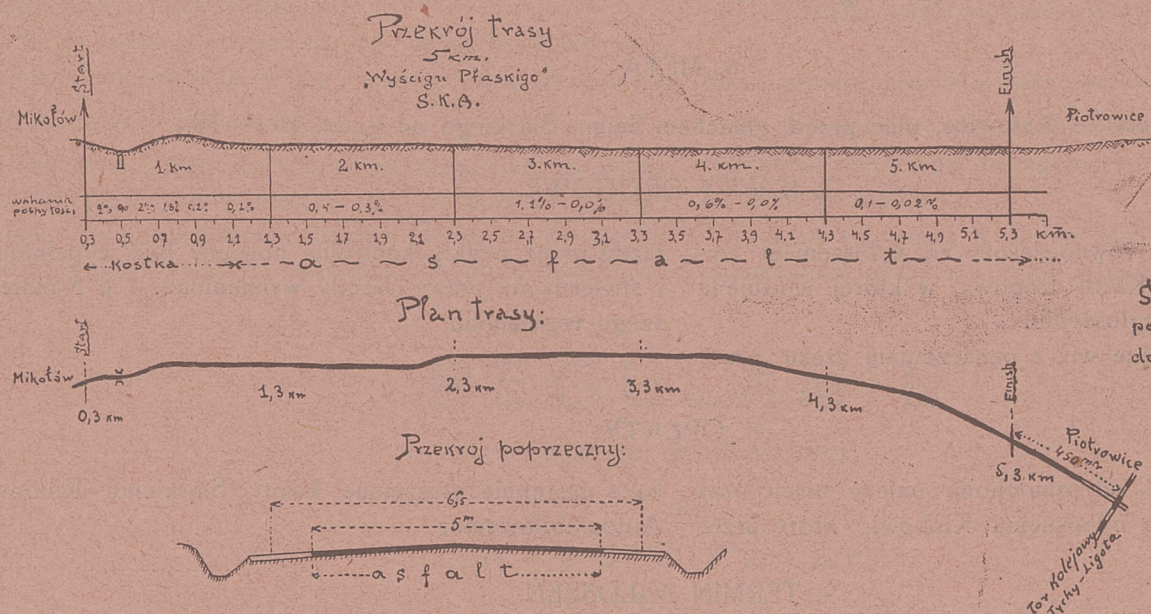
Zażalenia i protesty winne być wnoszone na piśmie w przeciągu jednej godziny po ukończeniu Zjazdu wzgl. po ogłoszeniu decyzji Gremium Komisarzy Sportowych. Protesty i zażalenia kierowców należy do Gremium Komisarzy Sportowych przy dołączeniu wadium

w wysokości zł, 100. — które będzie zwrócone o ile zażalenie wzg. protest uznane zostanie za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

14. UZUPEŁNIENIE, ORAZ INTERPRETACJE REGULAMINU.

W wypadkach nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin — rozstrzyga bezapelacyjnie Gremium Komisarzy Sportowych.

Komisja Sportowa Ś. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów, oraz odwołania Wyścigu.



Wołyński Klub Automobilowy

Łuck, Urząd Wojewódzki Wołyński

KOMUNIKAT Nr. 4.

Podaje się do wiadomości P T. członków W. K. A. i sympatyków, że:

- 1) Doroczne walne zebranie W. K. A. odbyło się dnia 12 kwietnia 1930 r. w sali Nr. 3 U. W. W. w Łucku w terminie drugim o godz. 10-ej przy

udziale 23-ch członków pod przewodnictwem p. A. Hr. Ledóchowskiego Prezesa W. K. A.

- 2) Na walnem zebraniu rozpatrzono następujące sprawy:
 - a) przyjęto budżet W. K. A. na rok 1930/31 jak następuje:

PRZYCHÓD:

składka członkowska $(5 \text{ zł.} \times 75) \times 12 \times 12 =$	Zł. 4500
sprzedaż wydawnictw A. P., licencje sportowe i t. p.	„ 350
od członków nadzwyczajnych i wpisowe	„ 700
dochód z imprez	„ 400
Razem przychód	Zł. 5950

ROZCHÓD:

składka afiljacyjna $6 \times 75 =$	Zł. 450
lokal $100 \times 12 =$	„ 1200
pensja sekretarzowi donajętemu $60 \times 12 =$	„ 720
inwentarz	„ 500
wydatki kancelaryjne	„ 500
porto	„ 180
znaki Klubowe dla Klubów afiljowanych	„ 800
delegacje	„ 450
nagrody na 1-szy Wołyński Rajd Automobilowy	„ 750
nieprzewidziane	„ 400
Razem rozchód	Zł. 5950

- 3) Przyjęto do wiadomości sprawozdanie Komisji Rewizyjnej z dnia 5 kwietnia 30 r. i sprawozdanie Zarządu z działalności za 1-szy okres budżetowy do dnia 31 marca 1930 r. i stosownie do wniosku Komisji Rewizyjnej udzielono Zarządowi absolutorjum.
- 4) Przyjęto do zatwierdzającej wiadomości statut W. K. A. ze zmianami wprowadzonymi na skutek żądania A. P. i stosownie do potrzeb chwili, w brzmieniu opracowanem przez Komisję w składzie: pp. K. Hulewicz, J. Bonkowicz — Sittauer, a i M. Grygorjewa, i polecono Zarządowi zalegalizować powyższe zmiany. Zgodnie

z uchwałą walnego zebrania skład Zarządu ma stanowić: 9-ciu członków i 1-en zastępcą, przy kworum 4-ch członków.

- 5) Wobec zrezygnowania w związku z powyższem dotychczasowego Zarządu walne zebranie wybrało nowy zarząd w składzie jak następuje: pp. 1) A. Hr. Ledóchowski, 2) Fr. Kieżopolski, 3) St. Załęski, 4) M. Grygorjew, 5) K. Hulewicz, 6) W. Anders, Pułkownik, 7) J. Bonkowicz — Sittauer, 8) A. Jackiewicz i 9) J. Marynowicz, a na zastępcę członka Zarządu wybrano p. Ksawerego Lecewicza.

Na miejsce członka Komisji Rewizyjnej p. T. Szlem-

mera, który dla braku czasu zrezygnował z godności członka Komisji Rewizyjnej, wybrano p. K. Hr. Tarnowskiego. Nowo obrani członkowie Zarządu podzielili czynności jak następują:

- 1) Prezes W. K. A. Hr. Ledóchowski,
- 2) Wice-prezes Inż. Fr. Księżopolski Dyrektor
- 3) " " St. Załęski,
- 4) Skarbnik, K. Hulewicz, Prezes Komisji Sportowej
- 5) Sekretarz Generalny M. Grygorjew.
- 6) Gospodarz, J. Marynowicz.
- 7-10) Członkowie Zarządu: W. Anders, J. Bonkowicz Sittauer, Jackiewicz, i K. Lecewicz.

Skład innych komisji pozostawiono bez zmiany.

- 6) Przyjęto do zatwierdzającej wiadomości program działalności W. K. A. na rok 1930/31 podany do ogólnej wiadomości w Nr. 4-ym czasopisma „Auto“.
- 7) Postanowiono przeprowadzić 1-szy Wołyński Rajd Automobilowy według regulaminu opracowanego przez p. Ks. Lecewicza w dniach 27, 28 i 29 maja rb., pozostawiając kierownictwo

Rajdu w ręku p. Wł. Andersa, Pułkownika jako Komandora Rajdu i p. K. Lecewicza jako Wice-Komandora, przy udziale p. M. Grygorjewa jako Sekretarza Rajdu.

- 8) Uchwałą Zarządu z dnia 26 maja 1930 r. przyjęto do wiadomości oświadczenie Prezesa Komisji Sportowej p. K. Hulewicza o definitywnem zrezygnowaniu ze względów służbowych, p. Pułk. W. Andersa z Komandorstwa i o przekazaniu tych funkcji Prezesowi Komisji Sportowej p. K. Hulewiczowi.

- 9) Przyjęto w poczet członków na skutek balotowania z dnia 26 maja 30 r. J. W. P. P.:

- 1) Felicję Hr. Romerową,
- 2) Kiejstutę Przewłockiego, Inżyniera.

W wyniku balotowania z dnia 16 czerwca 1930 r. J. W. Pp.

- 1) Halinę Niewodniczańską z Kowla,
- 2) Annę Moczulską z Krzemieńca,
- 3) Stanisława Hr. Orłowskiego z Warszawy,
- 4) Zygmunta Ołdakowskiego.

Pierwszy Wołyński Rajd Automobilowy

W dniach 27, 28 i 29 maja rb. W. K. A. przeprowadził pierwszą próbną imprezę sportową na szerszą skalę pod tytułem „Pierwszy Wołyński Rajd Automobilowy W. K. A“ w trzech etapach, przez Równe, Dubno, Brody, Złoczów, Lwów (nocleg), — Jarosław, Bełżec, Zamość, Krasnystaw, Piaski, Lublin (nocleg), — Piaski, Świerszczów, Włodawa, Piszcz, Małoryta, Mokran, Kowel, Łuck, ogółem około 1000 km. Do zawodów stanęli:

- 1) Jerzy Łada—Łobarzewski, samochód Tatra 2 cyl.
- 2) K. Przewłocki Inż., Tatra 2 cyl.
- 3) J. Marynowicz, Tatra 4 cyl.
- 4) F. Hr. Romerowa, Citroën 6 cyl.
- 5) St. Kulikowski, Ford 1930
- 6) T. Schlemmer, Chevrolet 6 cyl.
- 7) K. Jesipowowa, Chevrolet 6 cyl.
- 8) A. Birar, Auburn
- 9) St. Starczewski, Oakland.

Nie zgłosił się na starcie p. Horodyski na Austro-Daimlerze.

Wszyscy zawodnicy, którzy stanęli do Rajdu należą do członków W. K. A.

Do gremjum sędziów zaproszono: Pp. Delegatów Klubów Afiliowanych, z których nikt się nie zgłosił i Delegatów D. O. K. II w Lublinie, 2 Baonu Samochodowego z ramienia, którego przybyli Pp. Porucznik Nikoliszyn Aleksander i Porucznik Panczerzyński Marjan, wobec czego cały ciężar przeprowadzenia Rajdu spadł na Kierownictwo i Zarząd tut. nowopowstałego Klubu.

Kierownictwo Rajdu, członkowie gremjum sędziowskiego, zaproszeni kontrolerowie, Zarząd i zawodnicy, dołożyli jak największych starań do należytego przeprowadzenia imprezy, przebieg której na ogół uznany został za pomyślny. Pewne wątpliwości powstałe przy obliczeniu wyników Rajdu, a które spowodowały reklamacje zawodników, zostały usunięte uchwałą Zarządu wspólnie z Przedstawicielami Kierownictwa Rajdu z dnia 16/IV-30 r. co jednak nie wyklucza, możliwości pewnego niezadowolenia poszczególnych Pp. Zawodników, których Zarząd uchwalił przeprosić, podając na swe usprawiedliwienie jak dotąd niedostateczne wyrobienie się sportowe, brak doświadczenia i nieprzybycie przedstawicieli Klubów starszych, wyrobionych, u których można byłoby zaciągnąć porady lub informacje. Wobec powyższego oficjalny wynik Rajdu podaje się niniejszem do ogólnej wiadomości jak następuje:

Klasyfikacja Wozów Zawodników

		w/g litrażu.			
K. A.	nad	8560	cm kb.		
" B.	do	8000	" "	max.	8560
" C.	"	5000	" "	"	5350
" D.	"	3000	" "	"	3210
" E.	"	2000	" "	"	2140
" F.	"	1500	" "	"	1605
" G.	"	1100	" "	"	1177
" H.	"	750	" "	"	802

Wobec powyższego zaliczono samochody Ford i Oakland do Kat. C.

Citroën, Auburn i Chevrolet do Kat. D.

Tatra 4 cyl. do Kat. E.

„ 2 „ „ „ G. i ustalono następujące szybkości obowiązujące: Dla:

Nr. 1 Tatra 2 cyl. zawodnik J. Łada Łoborzewski, kierowca Ditto, 1120 cm³ Kat. G.

Przeciętna dla całej trasy 35 km/g. dla próby szybkości 54 km na godz.

Nr. 2 Tatra 2 cyl. zawodnik K. Przewłocki, kierowca Ditto, 1120 cm³ Kat. G.

Przeciętna dla całej trasy 35 km/g. dla próby szybkości 54 km na godz.

Nr. 3 Tatra 4 cyl. zawodnik J. Marynowicz, kier., Ditto, 1662 cm³ Kat. E.

Przeciętna dla całej trasy 40 km/g. dla próby szybkości 68 km na godz.

Nr. 4 Citroën, zawodnik F. Romerowa, kierowca zapasowy M. Pankiewicz 2445 cm³ Kat. D.

Przeciętna dla całej trasy 42 km/g. dla próby szybkości 78 km na godz.

5. Ford, zawodnik S. Kulikowski, kierowca Ditto, 3284 cm³ Kat. C.

Przeciętna dla całej trasy 42 km/g. dla próby szybkości 92 km na godz.

Nr. 6. Chevrolet 6 cyl. zawodnik T. Szlemmer, kierowca Szaturski, 3178 cm³ Kat. D.

Przeciętna dla całej trasy 44 km/g. dla próby szybkości 78 km na godz.

Nr. 8 Chevrolet 6 cyl. K. Jesipowowa, kierowca zapasowy L. Mietnicki, 3178 cm³ Kat. D.

Przeciętna dla całej trasy 44 km/g., dla próby szybkości 78 km na godz.

Nr. 9 Auburn zawodnik A. Birar, kierowca Ditto, 3200 cm³ Kat. D.

Przeciętna dla całej trasy 44 km/g. dla próby szybkości 78 km. na godz.

Nr. 10 Oakland zawodnik St. Starczewski, kierowca Ditto, 3600 cm³ Kat. C.

Przeciętna dla całej trasy 45 km/g. dla próby szybkości 92 km na godz.

Na próbie szybkości poszczególni zawodnicy uzyskali następujące szybkości: Nr. 1 — 50 km, (—4 = 3 pk.) Nr. 2 niestawał z powodu wycofania się w drugim etapie, Nr. 3 — 69 km (+1 = $\frac{3}{4}$ pd) Nr. 4 — 82 km (+4 = 3 pd), Nr. 5 — 82 km (—10 = $7\frac{1}{2}$ pk), Nr. 6 — 80 (+2 = $1\frac{1}{2}$ pd), Nr. 8 — 86 km (+8 = 6 pd), Nr. 9 — 80 (+2 = $1\frac{1}{2}$ pd), Nr. 10 — 78 km (—14 = 10 $\frac{1}{2}$ pk). — Wobec czego najlepszy wynik na próbie szybkości odbytej na odległości 3 km płaskich na szosie Lublin — Piaski w dniu 29 osiągnęła zawodniczka K. Jesipowowa (kierowca L. Mietnicki) na samochodzie Chevrolet 6 cyl.

Ogólne zestawienie pd. i pk. osiągniętych przez zawodników przedstawia się jak następuje:

Nr. Rajdowy Samochód zawodnik	SUMA	I etap	II etap	III etap	Pr. szyb. płask.	Kierow. cał. trasy.	Uszkodz.
Nr. 1 Tatra J. Łada Łob.	—43	+1	+ 1	+1—48	— 3	+ 5	—
Nr. 2 Tatra 2 cyl. K. Przewłocki	Wycofał się w II etapie z powodu urwania zaworu						
Nr. 3 Tatra 4 cyl. J. Marynowicz	+ 8 $\frac{3}{4}$	+1	+ 1	+1	+ $\frac{3}{4}$	+ 5	—
Nr. 4 Citroën Hr. Romerowa	— 78	+1—78	+ 1	+1	+ 3	—	— 6
Nr. 5 Ford S. Kulikowski	— 32 $\frac{1}{2}$	+1	— 31	—	— 7 $\frac{1}{2}$	+ 5	—
Nr. 6 Chevrolet 6 cyl. T. Szlemmer	— 17 $\frac{1}{2}$	+1—10	—	+1—6	+ 1 $\frac{1}{2}$	—	— 5
Nr. 8 Chevrolet 6 cyl. K. Jesipowowa	— 1	+1	+1	+1	+ 6	—	—10
Nr. 9 Auburn A. Birar	Wycofał się w III etapie z powodu wytopienia panewek wału korbowego						
Nr. 10 Oakland S. Starczewski	—112 $\frac{1}{2}$	+1—15	—28	—65	—10 $\frac{1}{2}$	+ 5	—

Dla zawodników przeznaczone były 3 nagrody Klubowe: według kolejności najlepszych osiągniętych wyników klasyfikacji ogólnej, wyłączając zorganizowaną w 1 etapie przez Mał. Klub. Aut. próbę hamowania pod Winnikami A to:

- 1) nagroda zwycięzcy 1-go Woł. Rajdu Autom. przedmiot w/g wyboru zawodnika wartości do 500 zł. i dyplom,
- 2) nagroda drugiemu w klasyfikacji — przedmiot wartości do 250 zł. w/g wyboru zawodnika i dyplom,
- 3) nagroda trzeciemu w klasyfikacji — dyplom, a po za — tem
- 4) nagroda dla najlepszej w klasyfikacji zawodniczki — Urzędu Wojewódzkiego Wołyńskiego — wazon srebrny,
- 5) nagroda dla najlepszego w klasyfikacji kierowcy — zawodnika p. St. Załęskiego, Wice — Prezesa W. K. A. — brązowa skrzynia do cygar,
- 6) nagroda za najlepszy osiągnięty wynik na próbie hamowania p. A. Hr. Ledóchowskiego, kalamarz brązowy na marmurze,
- 7) nagroda za najlepszy osiągnięty wynik na próbie szybkości płaskiej, T - wa Standard - Nobel w Polsce — książeczka 20 litrów oliwy,

W wyniku powyższego zestawienia i rezultatów próby hamowania zanotowanych przez Delegatów Mał. Klubu Aut. przyznano następujące nagrody:

- 1) nagroda W. K. A. p. J. Marynowiczowi, jako zwycięzcy Rajdu, na samochodzie Tatra 4 cyl.
- 2) nagroda W.K.A. p. K. Jesipowowej, jako drugiej w ogólnej klasyfikacji na samochodzie Chevrolet 6 cyl.
- 3) nagroda W. K. A. p. T. Szlemmerowi jako trzeciemu w ogólnej klasyfikacji na samochodzie Chevrolet 6 cyl.
- 4) nagroda U. W. W. dla najlepszej w ogólnej klasyfikacji zawodniczki p. Jesipowowej na samochodzie Chevrolet.
- 5) nagroda p. S. Załęskiego — p. J. Marynowiczowi jako najlepszemu w klasyfikacji i zawodnikowi — kierowcy.
- 6) nagroda p. A. Hr. Ledóchowskiego — p. S. Kulikowskiemu za najlepszy osiągnięty wynik na próbie hamowania.
- 7) nagroda T-wa Standard — Nobel w Polsce — p. Ks. Jesipowowej za najlepszy osiągnięty wynik w próbie szybkości płaskiej.

Pozatem stosownie do regulaminu pierwszego Wołyńskiego Rajdu Automobilowego przyznano:

- 1) plakietę złotą, W. K. A. (bez punktów karnych) p. J. Marynowiczowi,
- 2)—7) plakiety brązowe W. K. A. (za ukończenie Rajdu) Pp. J. Ładzie Łobażewskiemu, F. Hr. Romerowej, St. Kulikowskiemu, Teodorowi Szlemmerowi, K. Jesipowowej, i Stanisławowi Starczewskiemu, a również za zgodą Zarządu

- 3) plakiety pamiątkowe W. K. A. (za udział w Rajdzie) Pp. K. Przewłockiemu i A. Birarowi, i
- 4) plakiety złote Kierownictwu Rajdu w osobach K. Hulewicza jako Komandora, K. Lecewicza jako Wice — Komandora Rajdu.

Powyższe wyniki Zarząd postanowił podać do wiadomości A. P. i Klubów afiliowanych jako oficjalne a również w prasie fachowej, i w komunikacie do P. P. zawodników i członków W. K. A.

Podaje się do wiadomości P. T. zawodnikom i członkom W. K. A., że zdjęcia Rajdowe: a mianowicie: ze startu w Łucku, z chwili przyjazdu do Łucka są do nabycia za zwrotem kosztów u fotografa Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku p. Augustynowicza, a z pobytu samochodów w Lublinie u fotografa Ludwika Hartwiga w Lublinie ul. Narutowicza 19.

W związku z odbytym Rajdem Zarząd W. K. A. postanowił wyrazić swe szczere podziękowanie wszystkim osobom, które przyczyniły się do należytego przeprowadzenia tej imprezy, a to:

- 1) Jaśnie Wielmożnemu Ministrowi Spraw Wewnętrznych Henrykowi Józewskiemu, który łaskawie udzielił swego protektoratu nad Rajdem,
- 2) Jaśnie Wielmożnemu Panu Wojewodzie Tarnopolskiemu, Jaśnie Wielmożnemu Panu Wojewodzie Lwowskiemu, Jaśnie Wielmożnemu Panu Wojewodzie Lubelskiemu, Jaśnie Wielmożnemu Panu Wojewodzie Wołyńskiemu, którzy przez swe zarządzenia do organów podległych przyczynili się do należytego przeprowadzenia Rajdu w terenach, wzorowo i sprężyście obsługiwanych przez funkcjonariuszy Policji Państwowej i służby drogowej.
- 3) Jaśnie Wielmożnemu Panu Dowódcy D. O. K. II w Lublinie, za zezwolenie zaproszenia Delegatów D. O. K. do współpracy w kierownictwie Rajdu i za zorganizowanie postoju zawodników w Lublinie i za organizowanie przez Komendę Kadry II Dyonu Samochodowego, próby szybkości płaskiej na szosie Lublin — Piaski.
- 4) Jaśnie Wielmożnym panom Dyrektorom Robót Publicznych, w Tarnopolu, Lwowie, i Lublinie.
- 5) Jaśnie Wielmożnym Panom Komendantom Wojewódzkiej Policji Państwowej we Lwowie, Tarnopolu i Lublinie.
- 6) Poszczególnym Kierownikom Państwowych Zakładów Drogowych, przez tereny których przechodził Rajd.
- 7) Wszystkim Panom Kontrolerom, Członkom Gremjum Sędziowskiego i Zawodnikom, którzy przyczynili się do powodzenia Rajdu.
- 8) Jaśnie Wielmożnemu Panu Wojewodzie Wołyńskiemu, Jaśnie Wielmożnemu Panu Aleksandrowi Hr. Ledóchowskiemu, Jaśnie Wielmożnemu Panu Stanisławowi Załęskiemu i Firmie Standard - Nobel w Polsce, za ofiarowane nagrody.

- 10) Wobec konieczności opłacenia należności Fir-
mie B-cia Łopieńscy w Warszawie za znaki
Klubowe, zakupienia nagród dla zawodników
Pierwszego Woł. Rajdu Automob., Zarząd zwraca
się do członków W. K. A. zalegających z opła-
tami składki członkowskiej i innych należności
na rzecz Klubu z gorącym apelem uiszczenia tych
wpłat, przyczem prosi o jednoczesne uregulowa-
nie składki za okres do pierwszego października.
- 11) Zarząd W. K. A. przysyła jednocześnie z ni-
niejszym zaproszenia do członków i sympaty-
ków do gremjalnego wzięcia udziału w wycieczce
do Poznania, przyczem proponuje 4-y kombina-
cje, prosząc o podanie w terminie do dnia
5/VII-rb. sposobu wybranego zwiedzenia M.W.K.
i T. do Zarządu względnie Sekretarjatu W.K.A.,
a to celem utrzymania kontaktu pomiędzy
sportsmanami Wołynia, którzy w dniu 13-go
lipca zjadą się do Poznania.
- 12) Zarząd podaje do wiadomości członkom, że
znaki Klubowe na samochody, przerobione
stosownie do herbu Wołynia według wzoru
ustalonego przez „Ossolineum” są już gotowe
i do nabycia w Sekretarjacie Klubu, w cenie
po 110 zł.
- 13) Zarząd wzywa członków Klubu do podjęcia
wystawionych licencji sportowych.
- 14) Zarząd W. K. A. podaje do wiadomości człon-
kom, smutną wiadomość o śmierci członka
W. K. A. Pana ś. p. Sergjusza Dzumowa
Dyrektora Oddziału T-wa Asekuracyjnego
„Vesta” w Łucku, Ś.P.S. Dzumów był jednym
z aktywniejszych członków W. K. A.
Cześć Jego pamięci!

KOMUNIKAT BIURA TURYSTYCZNEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Naprawa Dróg.

1) na szosie Warszawa — Pruszków, na odcinku od
ul. Wolskiej w Warszawie do st. Włochy ruch kołowy
został do dnia 1 września zamknięty. Objazd odbywa
się drogą Poznańską do Chrzanowa, a następnie dro-
gą Raków—Chrzanów do Włoch.

2) na drodze państwowej N $1\frac{1}{1}$ Płońsk — Ciecha-
nów — Przasnysz klm. 37 i 38 w Ciechanowie przy-
stąpiono do renowacji nawierzchni, wobec czego ruch
został skierowany na drogę objazdową o długości
400 metrów.

3) roboty brukarskie na drodze państwowej $3\frac{3}{25}$ po-

między st. Prudy a m. Lebieźewo w woj. Wileńskim
(patrz Komunikat Biura Turystycznego w N. 6 „Auta“)
zostały ukończone, wobec czego powyższy odcinek
został ponownie dla ruchu kołowego otwarty.

4) na drodze powiatowej Ostrzeszów — Odolanów,
na odcinku Ostrzeszów — Szklarka Myślniewska (pow.
Ostrzeszów) klm. 0,0—1,2, naskutek robót renowa-
cyjnych, ruch kołowy został z dniem 12 lipca na prze-
ciąg ok. 2 tygodni całkowicie wstrzymany. Objazd
będzie dokonywany z Ostrzeszowa 1 klm. szosą w stro-
nę Ostrowa, następnie na lewo drogą gruntową—nie-
umocnioną (około 0,5 klm.) nad skrajem lasu do szo-
sy Odolanowskiej w km. 1,2.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1, telefon 33-39.

PROTOKÓŁ

z posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury)

ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO DO POZNANIA

odbytego w dniach 12. i 13. lipca r. b. w lokalach klubowych A. W. w Poznaniu.

Obecni byli następujący delegaci:

A. P. p. Borman

M. K. A. wobec nieprzybycia delegata zastępował p. Linke z A. W.

K. K. A. „ „ „ „ p. dr. Czerwiński z A. W.

Śl. K. A. p. major Politektowski

Ł. A. K. p. Tesche

Wil. A. K. wobec nieprzybycia delegata zastępował p. Paszkiewicz z A. W.

Woł. K. A. „ „ „ „ p. Chrzanowski z A. W.

Pom. A. K. p. major Koszko

A. W. p. inż. radca Trampler oraz

Komandor Zj. Gw. p. Głowiński A. W.

Na przewodniczącego powołano jednogłośnie delegata A. P. p. Bormana.

Na podstawie dokładnych obliczeń kart drogowych przy zastosowaniu zasad regulaminu stwierdzono co następuje:

- I. miejsce w ogólnej klasyfikacji zdobył p. Jerzy Żochowski A. P. na samoch. Delage osiągając w linii pow. 633 klm., a na drogach 1024 klm.
- II. miejsce zajęła p. Aleksandra Duszyńska A. W. na samoch. Tatra osiągając w linii pow. 657¹/₂ klm., a na drogach 963 klm.
- III. miejsce zajął p. Julian Srzednicki A. P. na samoch. Fiat osiągając w linii pow. 658 klm., a na drogach 940 klm.

W klasyfikacji do nagrody klubowej M. W. K. i T. zajął:

I. miejsce	A. W.	z 21 samochodami, osiągając 3.150 punktów			
II.	„	Ł. A. K.	9	„	2.160 „
III.	„	A. P.	6	„	1.806 „
IV.	„	Pom. A. K.	5	„	750 „
V.	„	Śl. K. A.	2	„	726 „

Wobec tego przyznano:

- I. nagrodę indywidualną p. Żochowskiemu Jerzemu
- II. „ „ p. Duszyńskiej Aleksandrze
- III. „ „ p. Srzednickiemu Julianowi

Nagrodę M. W. K. i T. przyznano Automobilklubowi Wielkopolski.

Nagrody Państwowego Monopoli Spirytusowego przyznano:

- I. p. Żochowskiemu Jerzemu
- II. p. Duszyńskiej Aleksandrze

Nagrodę Komitetu A. W. dla Pań przyznano p. Śliwińskiej Klementynie.

Nagrodę Komitetu A. W. dla członka A. W., który nie uzyskał w poprzedniej klasyfikacji żadnej nagrody, a osiągnął poza nagrodzonymi najlepszy wynik, przyznano p. inż. Wysockiemu Tadeuszowi.

Nagrodę Komisji Sportowej A. W. przyznano p. Skibińskiemu Józefowi, jako drugiemu z członków A. W. w klasyfikacji poza nagrodzonymi.

Plakiety przyznano wszystkim zawodnikom w Zjeździe Gwiaździstym do Poznania.

Żetony pamiątkowe P. M. Sp. otrzymają zawodnicy Zj. G., którzy całą trasę przejechali, używając jedynie mieszanki spirytusowej „Benzynał”

W myśl uchwały Gremjum Komisarzy Sportowych otrzymują plakiety Zjazdowe Komandor i wicekomandorowie Zj. Gw. do Poznania.

Komunikat Biura Turystycznego Automobilklubu Polski.

W uzupełnieniu listy hoteli polecanych przez Automobilklub Polski, zamieszczonej w poprzednim numerze Auta, podaje się charakterystykę i cenniki dalszych pięciu hoteli:

KATOWICE	„Monopol“ *** ul. Dworcowa 7.	Ilość NN. — 102, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, kawiarnia, hall, garaż i st. benzyn. w pobliżu.	Pokój 1 os. 9,50—12,50 zł. Pokój 2 osob. 18—24 zł. Od 15/X do 15/IV dodatkowo opłata za opał 1,50—2 zł. Opłata za usługę 20%. Podatek magistr. 20%. Śniadanie 2 zł.
KATOWICE	„Savoy“ *** ul. Marjańska 4/6.	Ilość NN. — 60, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, czytelnia, restauracja, garaż.	Pokój 1 os. 13—17 zł. Pokój 2 os. 24—34 zł.
WARSZAWA	„Bristol“ *** Krak. Przedm. 42/44.	Ilość NN. — 250, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 7 łazienek ogólnych, winda, restauracja, hall, czytelnia, pokój dla korespond., pokoje dla szoferów, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 osob. bez łazienki 17—24 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 26—30 zł. Pokój 2 osob. bez łazienki 22—26 zł. Pokój 2 osob. z łazienką 41—62 zł. Pokój dla szofera 9—10 zł. Opłata za usługę: przy pobycie do 3 dni 15%, po 3 dniach 10%. Podatek magistr. 15%. Śniadanie 2,50 zł. Obiad 6 zł. Kolacja 7,50 zł. Napiwek w rest. 10%, za posiłek w N. 20%.
ŚRODA	„Hotel Hüttnera“ ** Stary Rynek 12.	Ilość NN. — 20, oświetl. gazowe, telefon, centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, garaż na 2 samoch., stacja benzyn. i warsztat reper. obok hotelu.	Pokój 1 osob. 4—5 zł. Pokój 2 osob. 10 zł. Pokój dla szofera 3 zł. Podatek magistr. 20%. Śniadanie od 1 zł. Obiad 2,50 zł. Kolacja à la carte. Napiwek w restaur. 10%. Utrzym. dla szofera 4 zł.
WARSZAWA	„Rzymski“ ** ul. Marsz. Focha 1.	Ilość NN. — 90, oświetl. elektr., centr. ogrzewanie, telefon, woda bież. zimna i ciepła w 40 NN., 10 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, winda, restauracja, hall, pokój dla korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż, warsztat reperacyjny, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 osob. bez łazienki 12—21 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 24—26 zł. Pokój 2 osob. bez łazienki 16—28 zł. Pokój 2 osob. z łazienką 36—41 zł. Pokój dla szofera 5,50 zł. Opłata za usługę przy pobycie do 3 dni 15%, po 3 dniach 10%. Podatek magistr. 10%. Śniadanie 1,90 zł. Obiad 4,50. Kolacja 5 zł. Napiwek w restaur. 10%, za posiłek w N. 15%.

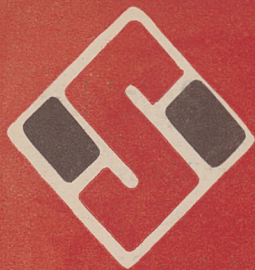
AUTO - BLOCK

sp. z o. o.

Warszawa, ul. Sienna 5 tel. 422-46

Części zamienne i akcesoria do samochodów **RENAULT i CITROEN**, TŁOKI, PIERŚCIENIE, BOLCE TŁOKOWE, przeguby do kardanu, paski do wentylatorów, łożyska kulkowe do różnych samochodów stale na składzie. Opony i dętki różnych marek.

C E N Y K O N K U R E N C Y J N E !



NIEMA PODOBNYCH wyrobów, są tylko **KONTRASTY**

Nie mniej niż sześć udoskonaleń w konstrukcji i wyższości gatunku materiału wyróżniają „SEIBERLING” Balonową Oponę od każdej innej, znajdującej się obecnie na rynku.

Opona znacznie zwiększona

Protektor **AFFINITE**

Wypróbowany na drodze profil

45 stopniowa przeciwślizgowość

Creel-**CORD** korpus

Podwójna wulkanizacja wodna

Każde z wymienionych udoskonaleń jest wyłączną cechą „SEIBERLING'A” i każde znacznie przyczynia się do większej wytrzymałości, wygody podróżowania i bezpieczeństwa.

SEIBERLING

AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU