



HC-63

LOTNIK i AUTOMOBILISTA



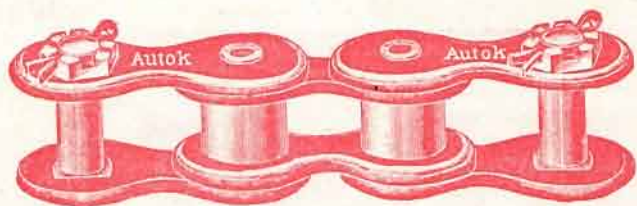
Nr. 11.

MERCEDES



BRACIA RACZYNSCY

INZYNIEROWIE DYPLOMOWANI
SAMOCHODY-PNEUMATYKI-CZĘŚCI ZAPASOWE-WARSZTATY-GARAŻ-BOKSY
POZNAN — WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 25. TEL. 18-77. — KIJOW



„AUTOK“

FABRIK für RADKETTEN G. m. b. H.
BERLIN. O. 112. (Deutschland).

JEDYNA W EUROPIE SPECYALNA FABRYKA AUTOMOBILOWYCH ŁAŃCUCHÓW I KÓŁ.
Dostawca większych fabryk w kraju i zagranicą. Najtrwalsze najmniejsze zużytkowanie.

— Katalog i cennik na żądanie. —

WYDAWNICTWA ST. WYSOCKIEGO

Berlin-Charlottenburg 5, Danckelmannstr. 29.

ROZNIK AKCYJNYCH BANKÓW ROSYJSKICH

(niemieckie i rosyjskie wydanie) cena rb. 1.50.

Rocznik rosyjskich instytucji hipotecznych

(niemieckie wydanie) cena rb. 2.50.

ROSYJSKIE TOWARZYSTWA AKCYJNE

(niemieckie wydanie).

Cena M. 40—za cztery kwartalniki;

M. 10—za każdy zeszyt.



Motocykl Terrot

z motorem dwukonnym Terrot-Zedel.

Jest to przyrząd idealny do każdego użytku, nadzwyczaj wykończony, posiada wszelkie przybory pożyteczne, lekki i pewny, nie zna żadnych katastrof, wszystko wykończone solidnie i poręcznie.

Zmiana szybkości progresywna, elastyczna

Zakład Terrot zbudował bicykлеты wszelkich systemów, z zastosowaniem szybkości bezpośredniej, zwrotnej fabryka o 1. 2. 3. 4. 6. 8 i 10 szybkościach.

Jest to jedyna, która wygrała wszystkie wyścigi wytrzymałości „Touring Club de France“.

Żądajcie katalogu

Terrot & Co. Dijon. Francya.

Samochodowe Lewarki, Krany, Trąbki sygnałowe, przyrządy do montowania pneumatyków etc.

— nadające się do wszystkich typów samochodów produkuje jako specjalność —

Anhalcka Fabryka Pojazdów Krause & Günther,
Dessau—Anhalt, Niemcy.

SAMOCCHODY STOEWEER

Turystyczne, bezwzględnie pewne, bardzo solidnej konstrukcji.

Wozy towarowe do celów wojskowych subwencjonowane przez Państwo. Daleko tańsze od konnych.

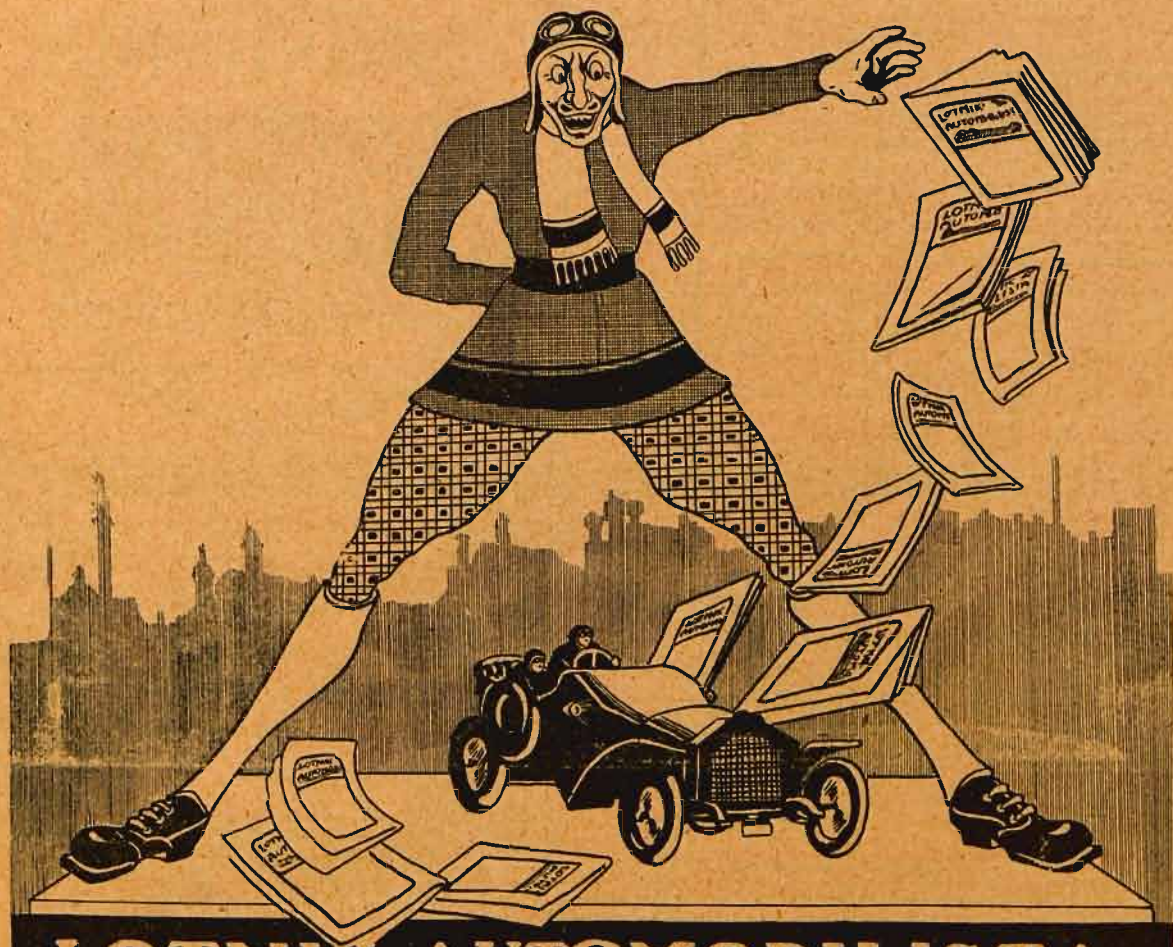
— CENY NAJNIŻSZE. —

Export do wszystkich państw. Duży złoty medal.

Pierwszorządne referencje. Katalog na żądanie.

Gebürder Stoewer. Stettin Deutschland.





LOTNIK i AUTOMOBILISTA

MIESIĘCZNIK TECHNICZNO-SPORTOWY z DODATKIEM WSZECHSPORT

ORGAN T.O.W. AUTOMOBILIŚTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO

POD REDAKCJĄ ZYGMUNTA DEKLERA

CENA ROZCZNIEM RB. 3 NA PROWINCJI 3.60. - WARSZAWA - NOWOGRODZKA 40. TEL. 116-10.

MECHANIK

Dwutygodnik poświęcony sprawom technicznym. Przeznaczony dla szerokich mas pracujących w przemyśle. Zajmuje się szczególnie przemysłem żelaznym. Umieszcza artykuły z różnych dziedzin drobnego przemysłu, (blacharstwa, ślusarstwa i t. p.).

Podaje dostępne i treściwe, opisy najnowszych wynalazków technicznych. Zawiera mnóstwo rad i wskazówek nieocenionych w praktyce fabrycznej i warsztatowej.

24 zeszyty rocznie. **Cena kwartalnie:** w Warszawie 1.50 na prowincji 1.90.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Wspólna 37, tel. 237-76.

!Każdy zeszyt stanowi oddzielną całość i może być nabyty w księgarniach lub kioskach!

☞ TOWARZYSTWO HANDLU METALAMI ☞
KOBRYNER i DEKLER
WARSZAWA

KLANTOR I SKŁAD
RYMARSKA N°2
B.Ł.P. SCHWARTZBERG

ADR. TEL. METALLIANCE

TEL. SKŁADU 77-17
TEL. KLANTORU 546



METALE

DRUKARNIA

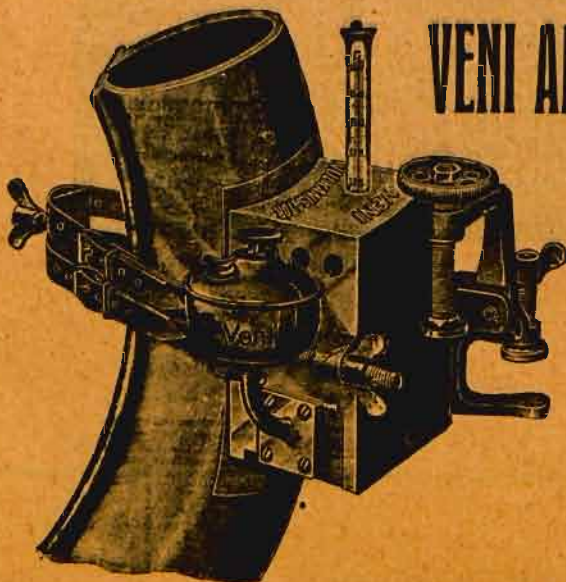
A. ZIĘCKOWSKI i S^{KA}

WARSZAWA, WIDOK 3.
== TELEFON 135-10. ==

Przyjmuje wszelkie roboty w zakres drukarstwa wchodzące po cenach przystępnych. □

=====

SPECJALNOŚĆ:
Roboty handlowe, bankowe. Katalogi, cenniki, □□ broszury i t. p. □□



VENI APPARATE BAU GESELLSCHAFT m. b. H.

Berlin-Schöneberg, Hauptstrasse 159.

**PIERWSZA FABRYKA WULKANIZATORÓW
(w NIEMCZECH)**

dla warsztatów, garaży i podróży parowych i działających gorącym powietrzem.

TANIE CENY.

Żądajcie pięknego katalogu o naszych wulkanizatorach.

Sprzedawcy otrzymują na wygodnych warunkach.



The HAGEN C^o

WARSZAWA, Wierzbowa 8, tel. 72-60.
JENERALNA REPREZENTACJA

National Cash Register C^o

Dayton, Ohio U. S. A.

Wielotysięczne maszyny do pisania

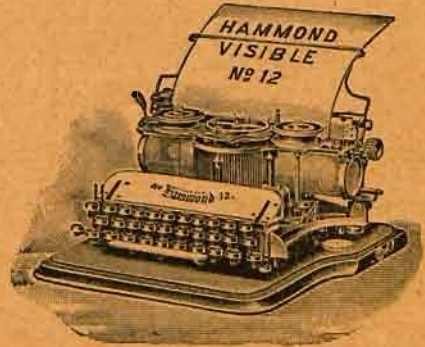
HAMMOND i MERCEDES



Maszyny

do

Liczenia



DALTON i TRIUMPHATOR.



TOGRAFJA

**MARJANA
FUKSA**

JEROZOLIMSKA 49.
RÓG MARSZAŁKOWSKIEJ
TEL 92-94.

**PORTRETY
OD 5RB.**

ZDJECIA PO 25 OBRĘBEM
ZAKŁADU

12 FOTOGRAFJI W
POZACH
RUBLI



*Nie
wiążepana
nic z czasem*

*jeśli
dyktując użyje pan*

Parlografu



JENERALNA REPREZENTACJA
DOM HANDLOWY
LEON ROZIEWICZ
WARSZAWA
GALERJA LUXENBURGA, TEL. 28-12.

Konkurs Samochodowy

Grand Prix

ZWYCIĘZCA

Zuccarelli na samochodzie Peugeot

NA PNEUMATYKACH

CONTINENTAL

Drugi	Champoiseau	na sam.	Schneider	na pneum.	Continental
Trzeci	Molan	" "	Vinot	" "	Continental
Czwarty	Croquet	" "	Schneider	" "	Continental
Piąty	Molan	" "	Vinot	" "	Continental
Szósty	Nicodemi	" "	Schneider	" "	Continental
Siódmy	Devere	" "	Cote	" "	Continental
Ósmy	Reviere	" "	Hispano	" "	Continental
Dziewiąty	Oliver	" "	Cote	" "	Continental

Coupe de la Carthe

ZWYCIĘZCA

Goux na samochodzie Peugeot

Nowy rekord Europejski 118 kil. 900 met. na godzinę

NA PNEUMATYKACH

CONTINENTAL

LOTNIK I AUTOMOBILISTA

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY.
POŚWIĘCONY LOTNICTWU I AUTOMOBILIZMOWI

Redakcja i Administracja: Nowogrodzka 40. Telefon 116-10. — Redaktor i wydawca ZYGMUNT DEKLER, przyjmuje od 2—4 p. p.

Nr II.

LISTOPAD • WARSZAWA

Rok II.



ORGAN TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW
KRÓLESTWA POLSKIEGO.

L'Aviateur et l'Automobiliste.
Revue mensuelle d'aviation et d'automobilisme.
Varsovie 40. rue Nowogrodzka 40.

Pilot und Automobiliste.
Illustrierte Monatschrift für Flugtechnik und
Automobilismus. Warschau, Nowogrodzkastr. 40.

1909—1912.

Gdy w listopadzie 1906 r. Santos-Dumont wzniósł się po raz pierwszy w powietrze na skonstruowanym przez siebie płatowcu i utrzymał się na wysokości paru metrów nad ziemią przez 7 zaledwie sekund — świadkowie tego zdarzenia nie mogliby nigdy przypuszczać, że w lat 6 niespełna można będzie odbyć na płatowcu podróż 2-godziną; marzenia najbardziej zapalonych zwolenników nowego sportu nie sięgały tak daleko. Dziś lot 500-kilometrowy nie należy do rzadkości, szybkość, jaką płatowiec rozwinąć może wzrosła prawie trzykrotnie, po obu stronach Atlantyku, w Ameryce i w Europie przygotowują się do przebycia oceanu na wodnopłatowcu.

Lata od 1906 do 1909 dały znaczny postęp: w listopadzie 1907, czyli okrągło w rok po historycznej próbie Santos-Dumonta, H. Farman na płatowcu Voisin'a utrzymuje się w powietrzu przez 1 m. 14 sek., w rok później Wright lata bez przerwy prawie 3 godziny.

Rzeczywiście jednak rozwój lotnictwa i jego tryumfalny pochód, niemający prawie sobie równego w historii techniki, zaczyna się dopiero w r. 1909. W lipcu tego roku Ludwik Bleriot przelatuje po raz pierwszy kanał La Manche i ląduje po z górą półgodzinnym locie na ziemi angielskiej; w sierpniu na konkursie w Reims Hubert Latham przebywa przestrzeń 150 kilometrów, a H. Farman utrzymuje się w powietrzu 3 godziny 5 minut.

W 1910 r. rekordy czasu, dystansu i wysokości przechodzą z rąk do rąk, utrzymując się w posiadaniu zdobywcy po kilka dni nierzadko. Rekord czasu zdobywają kolejno w tym roku Labouchère (9 lipca), Olieslagers (nazajutrz 10 lipca), Tabuteau (w październiku) H. Farman (w grudniu). Rekord przestrzeni przechodzi z rąk Labouchère'a w posiadanie Olieslagers'a, któremu odbiera go Tabuteau, by z kolei ustąpić miejsca Legagneux. Ś. p. Hubert Latham, posiadacz rekordu na wysokość w r. 1909, osiąga w 1910 po raz pierwszy wysokość 1000 metrów, pierwszy kilometr zostaje zdobyty i wysiłki lotników skierowują się w kierunku osiągnięcia podwójnej wysokości: w sierpniu tegoż roku osiąga Dreksel 2013 metrów, w grudniu Legagneux 3200 metrów, tegoż miesiąca Hoxsey najwyższą wysokość w r. 1910 — 3497 metrów.

Rok 1911 zaznacza się szeregiem wielkich raid'ów i podróży powietrznych. Szereg ten rozpoczyna lot Renaux z Paryża na Puy-de-Dôme w dniu 7 marca, przynoszący zwycięzcy puchar Michelin'a. W kwietniu lejtnant Bellenger odbywa na wiernym swym Bleriocie podróż z Paryża do Pau, w jego ślady podąża Vedrines, przebywając tę samą przestrzeń w przeciągu jednego dnia.

Lot Paryż—Madryt, nadludzkie prawie przedsięwzięcie — a jednak zwycięstwo Vedrines'a który w 37 godzinach staje w stolicy Hiszpanji

dowodzi, że przykład bohaterskiego G. Chavez'a (poległego, inaczej się nie sposób wyrazić, w locie po nad Simplonem w jesieni roku poprzedniego) nie odstrasza tych, których sława i żądza czynów wielkich pociąga nadewszystko.

Na widnokręgu lotnictwa wchodzi teraz nowa gwiazda: jest nią André Beaumont, zwycięzca w locie z Paryża do Rzymu, w Circuit European, w locie okrężnym angielskim.

Wspaniały ten szereg zdobył i zwycięstw kończy konkurs wojskowy w Reims, gdzie Weymann zdobywa na jednopłacie Nieuporta I-ą nagrodę. Konkurs ten posiada ogromne znaczenie dla rozwoju lotnictwa, gdyż trudne warunki, jakie uczestnikom postawione w nim zostały, zmusiły konstruktorów do wprowadzenia w swych maszynach szeregu zmian i ulepszeń. Na pierwszy plan wysuwają się aparaty Nieuport'a, Breguet'a, Deperdussin'a, Farman'a i Savary'ego.

Rok 1912 nie obfituje tak, jak jego poprzednik w konkursy i przeloty, nie znaczy to jednak, aby postęp w dziedzinie lotnictwa nie odbywał się dalej, wyniki bowiem prób organizowanych przez zarządy wojskowe mocarstw europejskich wykazują, że postęp



Zwycięzcy 1909 roku.
1. H. Latham, 2. L. Paulhan, 3. H. Lambert, 4. L. Bleriot, 6. H. Farman, 7. M. Farman, 5. *Yessompe*.



Zwycięzcy 1910 roku.



Zwycięzcy 1911 roku.
1. Beaumont, 2. R. Garros, 3. Vidart, 4. Vedrines, 5. Gibert, 6. Kintmerling, 7. Reneaux, 8. Barra.

ten odbywa się w dalszym ciągu, że wchodzi on coraz bardziej na drogę właściwą i racjonalną, kierując się w stronę zapewnienia lotnikowi jaknajwiększego bezpieczeństwa, w stronę uczynienia płatowca maszyną pewną i niezawodną. Zauważyć się też daje ogromny rozwój w budowie pla-

towców wodnych, które, jak się zdaje, mają przed sobą ogromną przyszłość. Konkurs wodnopłatowców w St-Male odbyty ubiegłego lata wykazał, że maszyny te zachowują się bardzo zadawalniająco tak w powietrzu, jak i na wodzie. To też wszystkie prawe fabryki płatowców rozpoczęły budowę aparatów bądź to specjalnie przeznaczonych do wznoszenia się z powierzchni wody, bądź to stanowiących typ mieszany, służący tak do wzbijania się z ziemi, jak i do startowania na wodzie. Istnieje nawet projekt (jak o tem wspomniałem wyżej) przebycia Oceanu Atlantyckiego przy pomocy wodno płatowca.

Przemysł lotniczy zagranicą, który przechodził przed rokiem mniej więcej pewien kryzys, będący bezpośrednim skutkiem powstania zbyt znacznej ilości fabryk produkujących aparaty lotnicze, nie postawionych na należytej stopie, wszedł teraz w okres trwałego rozwoju:

pewna część fabryk nieposiadająca trwalszych podstaw zmuszona była przerwać fabrykację, te zaś, których wyroby zasługują na rzeczywiste uznanie,

mają dostateczną ilość obstalunków i rozwijają się coraz pomysłniej.



Zwycięzca ostatniego rekordu wysokości Legagneaux.

Nowa konstrukcja silnika samochodowego.

Czasopismo angielskie „Motor“ podaje w ogólnych zarysach konstrukcję silnika, przeznaczonego do jednego z samochodów francuskiego Grand Prix, a mającego wywołać formalny przewrót w dziedzinie techniki silników. z tem jednak zastrzeżeniem, że nowa konstrukcja znajdzie zastosowanie w samochodach tylko wyścigowych, a nie wycieczkowych.

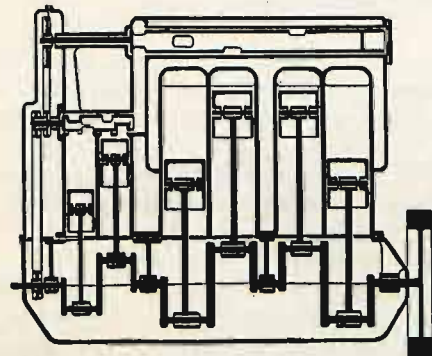


Fig. 1. Nowa metoda zwiększenia mocy silnika przez ssanie i wydech pod ciśnieniem. Przed cylindrami silnika znajdują się dwa mniejsze cylindry, a nad nimi rozdzielnik rotacyjny dla pompy.

zastosować i do normalnych wycieczkowych samochodów, t. j. czy osiągnięte korzyści pokryją

Jeżeli możemy tutaj wogóle o przewrocie, to mamy na myśli tylko silnik wyścigowy, dla którego konstrukcja ta może stać się rzeczywistością epokową. Później dopiero, gdy silnik, jako wyścigowiec, odbędzie swe próby, będzie można osądzić, czy nowość ta da się

straty, jako to: znacznie więcej skomplikowany mechanizm i wzmożone zużycie benzyny.

Zasada tego nowego silnika będzie dla większości naszych czytelników prawdopodobnie zupełnie nową, zdaje się jednak, że przed mniej więcej 12 laty pewien angielski wynalazca stworzył podobną konstrukcję; usunięcie wydyszyn z cylindra skutecznie on za pomocą prądu powietrznego, ogarniającego wnętrze cylindra, dzięki czemu osiągał dla świeżego gazu większą objętość.

Wynalazca jednak wyprzedził swój czas. Aczkolwiek wyniki jego doświadczeń stwierdziły wartość konstrukcji, poszła jednak w niepamięć. Mieszanka wybuchowa naszych obecnych silników spalinowych składa się mniej więcej z 80% świeżego gazu; 20% a więc cała 1/5 część przypada na spaliny i niepalne resztki. Wobec tego trudno zaprzeczyć, że droga do ulepszeń jest jeszcze otwarta. Silnik więc ten, który tutaj opisujemy, bez wątpienia zasługuje na uwagę wszystkich, którzy interesują się automobilizmem.

Bardzo ładna i głęboko obmyślona konstrukcja ma na celu jedynie podniesienie mocy silnika. Konstruktorowi nie było dość napelnienia cylindra świeżym gazem tylko przez ssące działanie tłoka; zastosował on jeszcze dowcipną metodę, dzięki której w końcu suwu ssącego wtłacza się do cylindra dodatkowa ilość świeżego gazu.

Silnik posiada cztery cylindry z leżącymi

naprzeciwko siebie zaworami. Prócz tego, przed temi czterema cylindrami umieszczono jeszcze dwa mniejsze (lewa strona fig. 2), których korbowody są tak samo umocowane na wale silnika, jak korbowody cylindrów głównych.

Każdy z cylindrów głównych posiada, prócz naprzeciwko siebie położonych normalnych zaworów ssącego i wydechowego, trzeci dodatkowy zawór, umieszczony tuż nad normalnym ssącym. Cylindry dodatkowe ssą mieszankę z ulatniaka; przy końcu suwu ssącego, gdy zawory ssący i wydechowy cylindra silnika są zamknięte, otwiera się znów zawór dodatkowy, przez który przenika pod ciśnieniem pewna ilość świeżego gazu do cylindra. Gdy w dalszym przebiegu procesu nastąpił już wzbuch i tłok posuwa się w górę, by

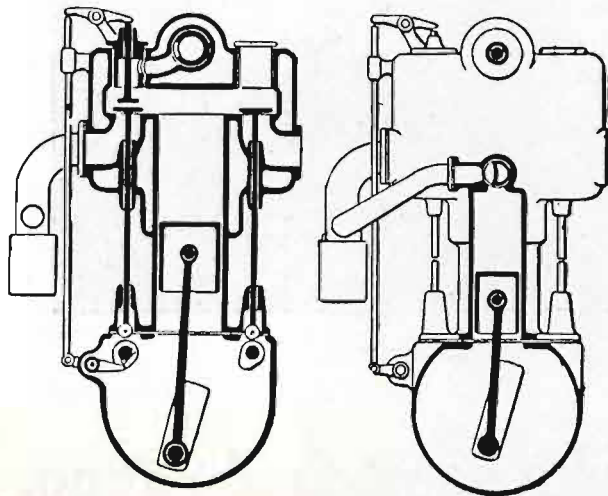


Fig. 2. Silnik posiada w głowicy każdego cylindra zawór posoczny, przez który można napompować pewną dodatkową ilość gazu. W rycinie tłok znajduje się w położeniu, odpowiadającym końcowi suwu ssącego. W rysunku po lewej stronie jest zawór poboczny otwarty, by dać dostęp pod ciśnieniem dodatkowej ilości gazu. W rysunku zaś po prawej widzimy rozdzielnik rotacyjny w pozycji, którą zajmuje przy końcu suwu ssącego, by umożliwić dostęp do cylindra dodatkowej ilości gazu.

podczas suwu wydechowego usunąć wydyszyny, zawór dodatkowy otwiera się znów i za pomocą pompy wpuszcza świeży gaz, aby oczyścić cylinder ze wszystkich wydyszyn i niespalonych resztek. Konstrukcję łatwo sobie przedstawić na podstawie danych rysunków.

Jak widzimy, wymaga zastosowanie dwóch pomp użycia rozdzielnika rotacyjnego; prócz tego musi wał ksiukowy posiadać także i cztery ksiuki więcej dla zaworów dodatkowych. Zużycie benzyny jest naturalnie też znacznie większe, gdyż cylinder zużywa wielką ilość gazu, którego część wylata nieużytkowana z wydyszynami, co jest też pewną stratą. Hałas, spowodowany wydechem, jest wprost ogłuszający, ale za to na hamownicy daje silnik blisko 100 HP.

Cały przebieg działania silnika można nazwać swego rodzaju podwójnym napełnieniem.

Traci się coprawda przytem bezużytecznie świeżą mieszankę, by wyprzeć wydyszyny z cylindra; lecz za to ma się potem do rozporządzenia całkowitą pojemność cylindra, oczyszczonego zupełnie z wydyszyn, którą można napelnić przy następnym swie ssawczym świeżym gazem.

Podczas suwu sprężającego ma miejsce zawsze dopływ świeżego gazu, ma się rozumieć pod odpowiednim ciśnieniem, przez zawór dodatkowy.

Opisana konstrukcja jest bezwątpienia nadzwyczaj interesującą nie tylko odnośnie do silników wyścigowych, ale i pod względem możliwości zastosowania jej do silników samochodów wycieczkowych. Moc silnika jest bardzo znaczna i o wiele wyższa od mocy dotychczas używanych normalnych silników o takich samych wymiarach. Zużycie benzyny jest rzeczywiście dosyć duże, ale za to też przewyższa moc pożytkowa nowego silnika znacznie moc normalnego

Można prawie napewno twierdzić, że zastosowanie metody cylindrów dodatkowych w znacznej mierze ułatwi wjeżdżanie na strome wzgórza i wogóle będzie bardzo pomocnem przy jeździe w trudnych wypadkach. System ten dałby się jeszcze może uprościć przez zastosowanie go tylko do napełniania cylindrów dodatkowych ilością mieszanki, bez użycia jej do udoskonalenia wydechu.

Możnaby to nawet osiągnąć za pomocą stosunkowo prostego mechanizmu, z tym jednak warunkiem, by każdy z cylindrów otrzymywał zupełnie identyczną ilość dodatkową gazu. Inaczej bowiem zachodziłyby trudności w wybalansowaniu silnika. System ten posiada naturalnie z punktu widzenia technicznego i gospodarczego słabe strony, lecz nie trzeba zapominać, że jest to dopiero próba i to zastosowana specjalnie do wyścigowca. W każdym razie jest to jednak konstrukcja bardzo ciekawa i zasługująca na uwagę.

Co się tyczy pochodzenia silnika — zachowuje angielski sprawozdawca zupełne milczenie. Niewiadomo nawet, czy jest to wytwór angielski, czy francuski. Pomimo woli jednak przychodzi na myśl przypuszczenie, czy nowy silnik nie jest oddalonym krewniakiem zwycięzcy w „Targa Florio“ z 1909 r.

Silnik bowiem zwycięzkiego wozu tych biegów marki Lion-Peugot, wystawiony już 1907 r. w „Salonie“ paryskim, pod nazwą silnika Bordereaux, był zbudowany jako jednocylindrowy, ale, posiadając na jeden cylinder dwa pomieszczenia wybuchowe, działał jak dwucylindrowy, dzięki czemu osiągnięto przy mniejszej wadze daleko wydatniejszą moc.

Aczkolwiek silnik p. Bordereaux różni się co do zasady dosyć znacznie od opisanego wyżej, jednak nie zdaje się być wykluczone, że oba typy stworzył jeden konstruktor.



„Amerykańska Produkcja“

Warszawa, ul. Chmielna 32, tel. 148-43.

Biuro sprzedaży: Pneumatyków samochodowych pierwszorzędných firm krajowych i zagranicznych.

Przy biurze znajdują się

Jedynym w kraju Warsztaty Wulkanizacyjne

zaopatrzone w specjalne maszyny wulkanizatory; które pozwalają nam wszelkiej

najtrudniejszej naprawy

pneumatyków samochodowych; oraz

Nawulkanizowanie nowych protektorów na starych pneumatykach.

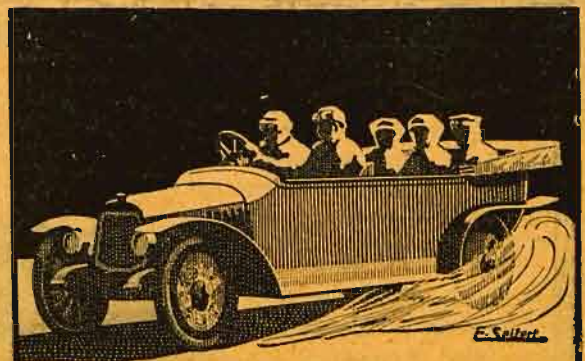
Generalne przedstawicielstwo na Król. Polskie.

Nowych Wulkanizatorów:

specjalnie dla

Garazów i Warsztatów:

kto chce takowe nabyć, prosimy o przybycie do naszych warsztatów, obejrzeć je i zaznajomić się z nimi.



APOLLO

A. RUPPE & SOHN A.G. APOLLO

GENERALNY PRZEDSTAWICIEL

inż. **Michał Łabendź** WARSZAWA,
Ś-to Jerska 11 tel. 202-72.
Skład części samochodowych i warsztaty reperacyjne telef. 256-76

Oleje i Smary do Samochodów i Aeroplanów najwyższego gatunku

VACUUM OIL COMPANY

uznane za najlepsze przez powagi fachowe całego świata.

Są do nabycia we wszystkich znaczniejszych składach, fabrykach i garażach samochodowych w kraju i zagranicą w blaszankach plombowanych, wagi: 40, 20, 10, 5 i 3 funtów.

Przy kupnie naszych olejów i smarów prosimy zwracać uwagę na całość

PLOMBY

z naszą marką handlową

„Gargoyle“



Zameldowaną w Departamencie Przemysłu
za № 10533, d. 18 Czerwca 1906 r.

Wystrzegać się szkodliwych podrabiań i falsyfikatów!!

ROS. TOW. AKC*

VACUUM OIL COMPANY

Zarząd w Moskwie, Miasnicka № 20.

Telefony: № 26-49 i 124-86.

ODDZIAŁY:

WARSZAWA

Krakowskie-Przedmieście № 7. Telefon № 54-30.

PETERSBURG

Wasiliew. Ostr., 3 linija, № 18. Telefon № 424-53.

RYGA

Wielka Piaskowa. № 26. Telefon № 34-46.

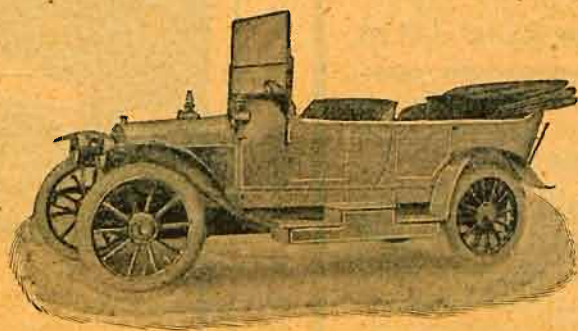
ODESSA

Ulica Skobelewa № 10. Telefon № 11-00.

N. NOWOGRÓD

Rozdestwieńska № 44. Telefon № 4-38.

Adres telegraficzny wszędzie „VACUUM“.



F. I. A. T.

Fabbrica Italiana Automobili Torino



Wyłączny Przedstawiciel na Cesarstwo i Królestwo

DOM HANDLOWY

Herman Meyer

Petersburg—Warszawa—Charków.



SAMOCHODY

— do wszelkich celów. —

Nowe ciężarowe pociągi samochodowe w armii niemieckiej.

Pomimo, że subwencionowane przez wojskowych od 1 Kwietnia 1908 r. ciężarowe pociągi samochodowe dla armji w zupełności odpowiadały pokładnym w nich nadziejom, zarówno pod względem technicznym, jak i gospodarczym, postanowił jednak zarząd wojskowy z pewnych, głównie militarnego charakteru powodów, na następujące pięćdziesiąt lat, t. j. od 1 Kwietnia 1913 r. zmienić używany obecnie typ.

Przy stwarzaniu nowego typu był głównie miarodajny stan dróg na ewentualnym terenie wojny. Ciekawe jest, że w tym wypadku zarząd wojskowy miał głównie na oku nie drogi niemieckie, lecz francuskie. Wierzchnie warstwy tych dróg są w większości wypadków z wapienia; pomimo swego pięknego wyglądu, wyjeżdżają się one wkrótce tak, że powstałe bruzdy i koleje stają się ogromną przeszkodą przy jeźdźeniu po nich.

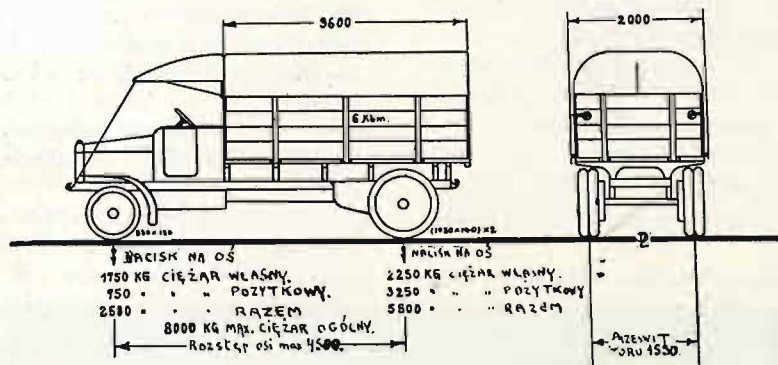
Zwrócono więc przy nowych konstrukcjach szczególną uwagę na to, by zmniejszyć nacisk na tylną oś samochodu. Przy nośności użytkowej 4000 kg. nacisk na tylną oś nie powinien przewyższać 5500 kg. Zarząd wojskowy sądzi również, że wykonanie tego przepisu usunie wszelkie powody do biadań i skarg pewnych gmin i okręgów o zbytne zużywanie dróg.

Zmniejszenie prześwitu toru samochodów wojskowych ma również za przyczynę względy tylko czysto militarne. Pociągi samochodowe nie zawsze będą miały do rozporządzenia szerokie i wygodne drogi pierwszej klasy. Będą musiały zapewne też używać wązkich dróg górskich w Ardenach i Wogezach, nie mających często nawet 3m. szerokości. Wywołuje to konieczność

ściśłego określenia prześwitu toru samochodów wojskowych. Dotychczas było to uwarunkowane tylko przepisem, że szerokość pociągu w żadnym miejscu nie powinna przewyższać 2m. Obecnie ustanowiono jako normalny prześwit toru 1550mm., licząc od środka do środka pneumatyk tylnych kół.

Te dwa główne żądania czysto militarnego charakteru warunkują naturalnie i pewne inne zmiany w typie. Zarząd wojskowy wprowadził też w życie i tę, bardzo stosowną zresztą zasadę, że poszczególne części pociągów samochodów muszą być wzajemnie zamienne, bez względu na to z jakiej fabryki pochodzą.

Nie wdając się w drobne szczegóły, podajemy tutaj w szkicu główne wymiary:



Budowę próbnego samochodu powierzono firmie „Büssing“ w Brunświku, która ma zamiar go wypuścić w warsztatach w początkach listopada. W listopadzie i grudniu będą się odbywały próby, by dać możność fabrykantom wprowadzenia wynikających z doświadczeń pewnych potrzebnych zmian i przeróbek.

Rozstrzygające próby dla wszystkich fabryk niemieckich, pragnących pozyskać subwencję na pięćdziesiąt lat, t. j. od 1913—1918, odbędą się w lecie 1912. Między innymi wezmą w próbach udział firmy: Adler, Bergman, Komnick, Siemens-Schneker. Firmy zagraniczne nie są dopuszczone. Należy jednak dodać, że samochody pochodzenia zagranicznego, a znajdujące się w Niemczech, o ile odpowiadają warunkom, podlegają w razie mobilizacji tak samo prawu wojennemu, jak i niemieckie, t. j. mogą być użyte do celów wojskowych.

Aparaty do rzucania bomb z płatowca.

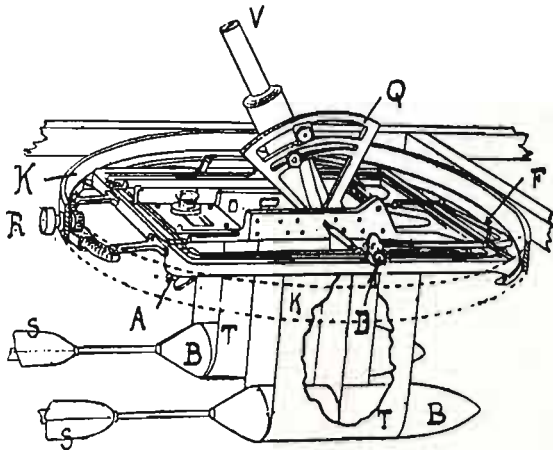
W wojnach niedalekiej przyszłości będzie latac bezwzględnie nie tylko środkiem pomocniczym w służbie wywiadowczej, lecz będzie służył i do ataków. Lotniczy będzie zabierał ze sobą bomby, by je zrzucić na nieprzyjaciela i jego fortyfikacje.

Nie same tylko bomby zabierze ze sobą na aeroplan lotniczy przyszłości. Otrzyma on karabiny, a nawet maszynowe, aby móżd skutecznie walczyć z nieprzyjacielskimi maszynami lotni-

czymi. Jednym słowem z lataka powstanie rodzaj wojennego statku powietrznego, który będzie w stanie z bezpiecznej wysokości niszczyć armię nieprzyjaciół i siac zamieszanie w jej szeregach. Uskutecznieniu tych zamiarów stoją jednak na przeszkodzie poważne trudności; nad ich usunięciem łamią sobie obecnie głowy inżynierowie wszystkich narodowości.

Dotychczas starano się budować maszyny lotnicze możliwie lekkie, w ostatnich czasach obra-

no drogę wprost przeciwną, by je zrobić zdaniem do wojny — opancerza się je nawet. Nie wtajemniczonego zadziwi to może, lecz fachowcy



Przyrząd do rzucania pocisków.

dawno już zdawali sobie sprawę, że musi to nastąpić z chwilą, gdy lataków zacznie się używać do celów wojennych.

Nowoczesne maszyny lotnicze dają się w bardzo wysokim stopniu pożytkowo obciążać. W pewnych wypadkach nawet ciężarami, przewyższającymi 1000 kg. Jest więc zupełnie możliwe zaostrzyć lataki od spodu i z boków miejsca lotniczego w blachy pancerne, by go osłonić od nieprzyjacielskich pocisków, nadlatujących z dołu. Osłaniałyby one również dobrze i silnik z jego organami kierowniczymi. Takie opancerzenie nakazuje już prosta ostrożność; wiadomo bowiem, że najmniejsze skaleczenie ręki lub nogi lotniczego może odebrać możliwość dokładnego obsługiwanego aparatu i wywołać upadek, również zębne skutki może mieć i uszkodzenie silnika lub organów kierowniczych.

We wszystkich krajach robią obecnie doświadczenia w kierunku rzucania pocisków z aeroplanów. Szczególnie we Francji stała się wielką podniętą do tego rodzaju prób nagroda, wyznaczona przez p. Michelin'a, za udane trafianie w cel. Pomimo, że dotychczas wyniki trzymane są w tajemnicy, można wnosić, że francuzcy lotnicy wojskowi pracują usilnie w tym kierunku i robią doświadczenia nad aparatami, któreby dały możliwość celnego i pewnego rzucania pocisków znajdujących się w ruchu aeroplanów. Pewne dobre wyniki, osiągnięte przez włoskich lotników w ostatnich czasach w Trypolisie rzuca-

niem ręcznych granatów nie należy uważać za wystarczające rozwiązanie tego zagadnienia. Po pierwsze, nie mieli oni przed sobą przeciwnika, uzbrojonego w nowoczesne karabiny i specjalne armaty do ostrzeliwania statków napowietrznych, więc nie potrzebowali wznosić się wysoko i dzięki temu mogli łatwo trafiać, a po drugie wyrządzili też stosunkowo bardzo mało szkody, gdyż większych celów nie było, a trafiać w małe bez specjalnego aparatu celowniczego jest z większej wysokości nadzwyczaj trudno.

Wobec powiedzianego należy więc uważać wyznaczenie przez p. Michelin'a 10,000 franków nagrody za najlepszy aparat celowniczy za bardzo stosowne.

Nietylko francuzcy lotnicy i konstruktorzy studjują pilnie to zagadnienie, w innych krajach budzi ono też poważne zainteresowanie. Można się też spodziewać, że wkrótce usłyszymy o tem więcej.

Tymczasem opiszemy tylko w krótkości aparat celowniczy wynalazku amerykańskiego porucznika E. Skott'a.

Aparaty tego rodzaju wymagają nadzwyczaj starannej konstrukcji. Trzeba bowiem zwracać przytem baczną uwagę na wpływy uboczne, jako to: opór powietrza, odchylenie przez boczne prądy powietrzne i t. d.

Podajemy tu szkic tego aparatu.

Główną częścią składową aparatu jest luneta celownicza, którą można nastawiać wzdłuż zażębnego wycinka. Urządzenie celownicze jest umieszczone w swobodnie obracającej się ramce, która ze swej strony znajduje się w drugiej ramce formy kulistej, o osi stojącej, prostopadle do osi ramki wewnętrznej. Luneta jest więc zawieszona jakby w przegubie kardana. Pomimo, że środek ciężkości urządzenia leży bardzo nisko, luneta pozostaje w położeniu pionowym nawet przy pochylem położeniu lataka. Za pomocą śrubki R można lunetę skierować i na strony. Pociski, których formę widać



Płatowiec z przyrządem do rzucania pocisków.

ze szkicu, wiszą na taśmach pod aparatem. Przez naciśnięcie na guzik odzlepia się jeden koniec taśmy i bomba pada. Bomba jest zaopatrzona w mały ster, składający się z trzech płaszczyzn, stojących względem siebie pod 120°.

Zastosowanie tego urządzenia jest jednak bardzo złożone. Trzeba przed rzuceniem pocisku z pomocą chronometru obliczyć względną szybkość, odczytać z barometru wysokość i odnaleźć w tabelach odpowiedni kąt nachylenia lunety. Dopiero wtedy można nacisnąć guzik. Jak wi-

dzimy, potrzeba przytem rozwiązać wcale nie proste zadanie z mechaniki stosowanej.

Konstrukcja jest dowcipnie obmyślona, ale bardzo zawiła. Obliczanie i celowanie przed każdym rzuceniem pocisku nie zawsze się pewno da zastosować i wymaga ogromnej wprawy. Taśmy, podtrzymujące pociski, nie wzbudzają wiel-

kiego zaufania. Przy stromem podnoszeniu się lataka mogą one opaść ewentualnie na głowy własnej armji.

Jest jednak w każdym razie rzeczą ciekawą poznać, w jaki sposób konstruktorzy starają się dojść do pożądanego celu.

S. H.

Nowoczesny samochód podróżny.

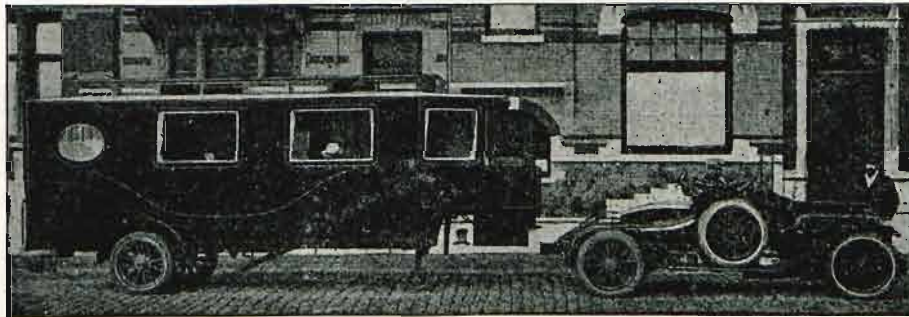
W ostatnich czasach próbowano wielokrotnie skonstruować wygodny samochód podróżny. Niestety, można śmiało powiedzieć, że wszystkie tego rodzaju próby nie dały pożądaných wyników. Sądziły przeto, że dokładny opis samochodu podróżnego, zupełnie nowej i oryginalnej budowy, wzbudzi niezawodnie wielkie zainteresowanie nie tylko wśród sportsmanów, lecz i wogóle wśród ludzi zajmujących się samochodnictwem. Samochód ten już od kilku miesięcy robił wycieczki w belgijskich Ardenach, głównie w okolicach Spa i wzbudzał nie mały podziw w niemieckich pobliskich miejscowościach, jak Akwizgran i inne.

Samochód składa się z dwu części: właściwego samochodu pociągowego i wozu przyczepnego. Obie te części dają się połączyć za pomocą urządzenia składającego się z odpowiednio przygotowanej szyny i suwaka, posiadającego przegub kulkowy. Umożliwia to zaopatrzenie wozu przyczepnego w stosunkowo dużą i ciężką karoserję, bez obawy jakichkolwiek deformacji, wskutek nierówności drogi. Połączenie i rozłączenie obu wozów daje się uskutecznić możliwie prędko. Podczas jazdy trzyma się suwak w szynie dzięki podwójnemu zaryglowaniu. Do rozłączenia wystarcza opuszczenie przedniego kółka pomocniczego wozu przyczepnego, otworzenie, zaryglowanie, i odjechanie wozu pociągowego.

Łączenie można osiągnąć za pomocą chodu wstecznego wozu pociągowego: suwak wjeżdża w szynę i rygle zamykają się samoczynnie; kilka sekund trwa podniesienie kółka pomocniczego wozu przyczepnego i cały samochód jest gotów do podróży. Przez drzwi ze składanymi schodkami wchodzi się od tyłu do wozu przyczepnego, podzielonego na dwa oddziały. Pierwszy z nich służy jako kuchnia i umywalnia z bardzo sprytnie

umieszczonemi szafkami i skrzynkami. Jeden ruch ręki wystarcza, by zamienić zlew do pomywania w toaletę z lustrem. Szafka i składany stół zastępują łóżko szofera. Pomieszczenie to otrzymuje światło przez dwa owalne okna i przez okno w drzwiach wchodowych. Z kuchni prowadzą drzwiczki do oddziału przedniego, którego duże lustrzane okna dają możliwość oglądania pięknych widoków ze wszystkich stron. Wokoło

tego pomieszczenia pod oknami są umieszczone wygodne, miętko wyściełane ławki. Wieczorem po zapuszczeniu rolet można zapalić światło elektryczne, otrzymywane z



Samochód podróżny z wozem przyczepnym.

benzynowo-elektrycznej stacji, umieszczonej na wozie pociągowym. Dwa dowcipnie obmyślane składane przepierzenia do tej „bawialni“ są tak urządzone, że mogą być użyte jako szafki do rzeczy. Sawki mogą służyć w nocy jako łóżka aż pięciu osobom.

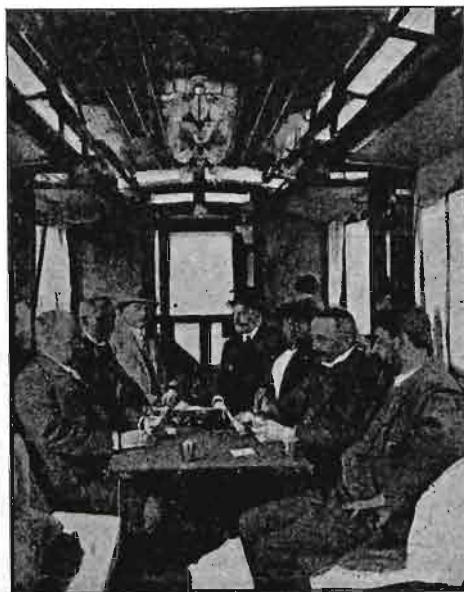
Wspanialszy i praktyczniejszy pojazd rzeczywiście trudno sobie wyobrazić. Gdy ma się np. zamiar zatrzymać w jakim idyllicznym ustroniu w górach lub gdziekolwiek indziej, to samochód pociągowy można wyprządzić i posłać na zwiady w okolicę po prowiant i t. p. Bardzo dogodnie jest i to, że można w każdej chwili „zmienić miejsce zamieszkania bardzo szybko“.

Tego „samochodu podróżnego“ nie należy uważać za wybryk fantazji bogatego sportsmana, jakim jest jego właściciel p. baron Jean de Crawhez. Ten rodzaj samochodów da się zastosować i do bardzo poważnych celów. Dzięki swej wyjątkowo cichej, spokojnej, pozbawionej prawie zupełnie wstrząśnień jeździe, z powodu doskonałego wyresorowania samochód taki nadawałby się doskonale jako wóz ambulansowy. Wielkie wymiary karoserji pozwalałyby na pomieszczenie najrozmaitszych praktycznych urządzeń. Elek-

tryczna stacja na samochodzie pociągowym może dostarczać siły do najróżnorodniejszych potrzeb: röntgenowania na polu walki, dezynfekowania wody za pomocą promieni ultrafioletowych, zastosowania projektorów do odszukiwania rannych w nocy i wieku innych.

Również dobrze dalby się tego typu samochód użyć i do celów wojskowych. Jako pomieszczenie dla generalnego sztabu byłby wprost nieoceniony. Dzięki swej pojemności możnaby go zaopatrzyć w przenośne telefony, aparaty do zwykłej i radiotelegrafji, mapy, instrumenty, projektory, zapasy prowiantu, elektryczne naczynia kuchenne, pewną ilość broni i t. p. rzeczy.

Następnie daloby się zrobić przy wozie przyczepnym dobudówkę, w której możnaby umieścić zdemontowany



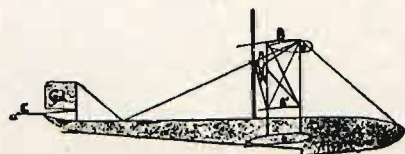
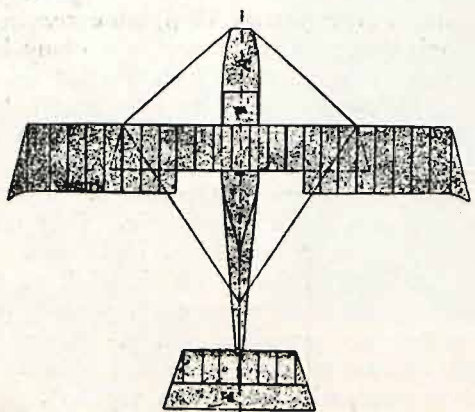
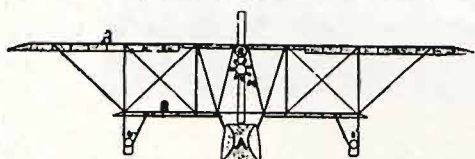
Wnętrze wozu przyczepnego.

jednopłat z powierzchniami nośnymi i śmigłami i wszelkimi częściami zapasowymi włącznie z silnikiem zapasowym. Małe elektryczne maszyny pomocnicze stanowiłyby przenośny warsztat reperacyjny, a silny projektor dawałby możliwość operacji nocą. Co się tyczy wykonania opisanego samochodu podróznego, to część jego czysto techniczna pochodzi z zakładów konstrukcyjnych Th. Pescatore w Harstal. Karoserja, głównie z machoniu, robiła firma „Vogt i Demense“ w Liège. Dekorację zewnętrzną zawdzięcza Clos set'owi z Brukseli.

Silnik posiada 24 HP (cylindry $101 \times 130 \text{ mm}$). Na wozie jest umieszczona 6 kilowatowa prądnica bocznikowa z kołem zamachowym i rzeszą zasobników składającą się z 24 stadeł.

Nowe francuskie płatowce wodne.

We Francji wzrasta obecnie z każdym dniem zainteresowanie się płatowcami wodnymi. Przy-



Płatowiec wodny Donnet-Lévêque'a.

godniejszych środków lokomocji. Podajemy tu trzy nowe i ładne konstrukcje, które wywołały we Francji zasłużony podziw.

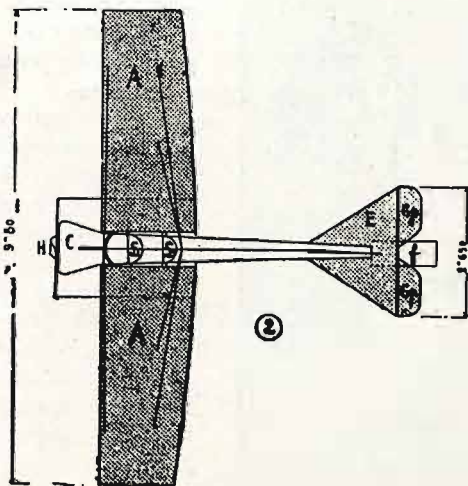
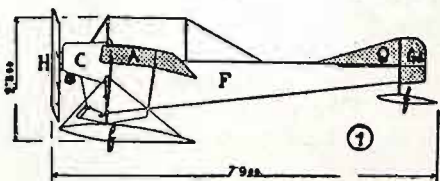
Rys. 1 przedstawia wodny płatowiec Donneta Lévêque'a, główny pływak A ma formę płasko-denki, 8,8 m. długiej, która służy jednocześnie jako ostoja płatowca. W płaskodence znajdują się siedzenia dla pilota i pasażera, nad którymi wznosi się rusztowanie dla powierzchni nośnych BB. Górna powierzchnia nośna jest dłuższa i szersza od dolnej, obie mają formę trapezu; u końców dolnych płaszczyzn nośnych są umocowane pływaki pomocnicze tt', które podpierają aparat od boków. Nad 50HP silnikiem Gnom umieszczono naczynie do paliwa R. Na końcu płaskodенki A znajdują się chyły kierunkowe Gd i wysokościowy E, które umieszczono trochę wyżej by przy wznoszeniu się aparatu z wody nie działały jako hamulce.

Główne wymiary tego płatowca wodnego są następujące; powierzchnie nośne 17 m^2 , szerokość 9,5 m, długość 8,8 m., waga całkowita 380 kg., szybkość przy silniku 50-konnym około 110 m/g.

Na rys. 2 widzimy płatowiec wodny firmy „Rep“, posiadający jedną tylko płaszczyznę nośną A. SS są siedzeniami dla pilota i pasażera, C jest kapturem silnika, H śmigłem. Przy ostoi F jest na przodzie umieszczony pływak główny f, mający z tyłu dodatkowy mały pływak. Oba te pływaki są konstrukcji Fabre'a. Główny służy przy locie równocześnie jako powierzchnia nośna. Z tyłu u ostoi F znajduje się pionowa usateczniająca płaszczyzna Q, chył kierunkowy Gd i wysokościowy Gp. Główne wymiary aparatu są po-

czyną tego może być to, że bezwątpienia byłyby one, w razie ich udoskonalenia, jednym z najdo-

dane w rysunku. Szybkość przy silniku 80-konnym mniej więcej 110 km/g.

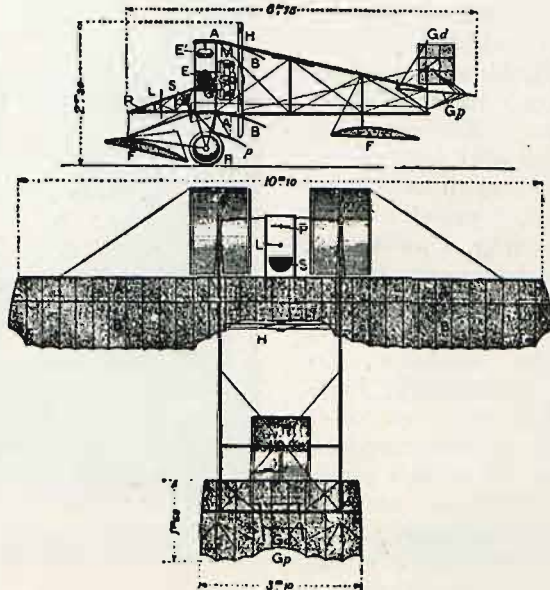


Płatowiec wodny „Rep“.

Podczas tegorocznego konkursu wodnych płatowców w Monaco ogólny podziw wzbudzał aparat Caudron'a, który jest przedstawiony na rys. 3. Podnosił się on i lądował równie zgrabnie i łatwo tak ze stałego lądu, jak i z wody. Dwupłat ten posiada płaszczyzny nośne AA₁ z elastyczną tylną częścią P. Górna płaszczyzna nośna jest większa od dolnej. Połączone są one w zwykły sposób za pomocą zastrzałów i linek drucianych. U końca ogona umieszczono chyl kierunkowy Gd i wysokościowy Gp, które wprowadza się w ruch za pomocą pedałów G i nastawia z siedzenia lotniczego. Przez M jest ozna-

czony silnik, przez E, E' naczynia do benzyny i oliwy, a przez H śmigło, które jest zabezpieczone od naporu fali wodnych przez specjalną osłaniającą płaszczyznę p.

Szczególnie interesującą jest konstrukcja podwozia. Z przodu znajdują się 2 pływaki systemu Fabre'a F, a z tyłu pojedynczy pływak (F). Za przednimi pływakami umieszczono kółka rozjazdowe R. Pływaki połączone elastycznie z ostoją



Płatowiec wodny Caudron'a.

są tak urządzone, że można zmieniać ich kąt pochylenia względem powierzchni wody, co znacznie ułatwia wzlot.

Cały aparat waży tylko 350 kg., ma 25 m. powierzchni nośnych i osiąga szybkość do 80 km/g.



MODA NA PŁATOWCU.

Wszędzie obecna i wszechpotężna pani wraz z płcią piękną wsiadła do aeroplanu. Dopóki ster sztucznego ptaka dzierzył w przestworzach mężczyzna, nie wiele dbał o elegancję. Stary lub brunatny kostium, gładki, wygodny i ciepły, mocne obuwie i czapka lotnicza wypełniały jego ubranie. Chodziło przede wszystkim o warunek, aby mógł obracać się swobodnie, nie zaczepiając nigdzie odzieży, był przygotowany na zmiany atmosferyczne, deszcz czy mgłę, i w razie opuszczenia się na wilgotnym lub grząskim terenie, mógł bez przemoczenia nóg przedostać się na suche miejsce. Skóra gładka lub podbita lekkim futrem, wełniany trykot i trwałe sukno są materiałem, z którego piloci niewybrednie swe dobierają ubranie.

Zmieniła się sytuacja, gdy udoskonalenie konstrukcji płatowca i rosnąca jego popularność skłoniły nowoczesną kobietę do wstąpienia nań w roli towarzyszk lub pilotki. Dzisiaj mamy już cały szereg przedstawicielek płci pięknej, które chcą nie tylko dzielić trudy pana świata i powietrza, lecz nie gorzej od niego prowadzić umięt samodzielnie ster płatowca.

A z tą samą chwilą odwieczna kókieterja i dążność do podobania się w każdej sytuacji w słusne swe wstąpiły prawa. Czemu zresztą nie ma się podobać lotniczka, gdy na wszystkich innych polach sportu wrodzona estetyka umiała wraz z potrzebą stworzyć harmonijną całość zewnętrznego wyglądu?

Zadanie nie było i nie jest łatwe. Obie

strony, męską i żeńską, obowiązują warunki te same, te same nasuwają się przy doborze materiału i kroju trudności. A mimo to, chociaż do tej pory nie ustalil się jeden sposób ubrania dla nadobnych pilotek, zostawiając w pewnych granicach swobodę indywidualności i pomysłowości odważnej główki, utarło się kilka typów kostiumu, który w ostatnich swych pomysłach uroczych lotniczek na zachodzie Europy i w Ameryce bynajmniej nie szpecą.

Chodziło przede wszystkim o rozwiązanie najważniejszej kwestji. Koniecznością dla pilotki jest zachowanie swobodnych ruchów, przede wszystkim nóg. Upada więc z codziennego ubrania mniej lub więcej długa, mniej lub więcej wązka spódnica. Co ma ją zastąpić? Jupeculotte, czy pantalon? Otóż pierwszy rodzaj, a raczej wybryk mody nie utrzymał się nawet na — aeroplanie. Wypowiedziały się przeciw niemu prawie

wszystkie lotniczki, które w życiu codziennem nieraz prym wiodą w sprawach gustownego i eleganckiego ubrania.

Więc tryumfują pantalone, przeważnie szkockie, spięte poniżej kolan, z szewiotu, sukna, miękkiej skóry lub aksamitu. Nie konieczna, a nawet zbyt zbyteczna, zwłaszcza na samym płotowcu, jest przykrywająca je spódniczka „trotteuse“, sięgająca tylko znacznie wyżej kostek. Ubranie nóg uzupełniają albo do kolan sięgające buciki sznurowane, dołem trwałe i mocne, górą miękkie, lub na niższym obuwiu kamasze wełniane, bez sprzączek i haczyków, któremi łatwo w maszynierji się zaczepić. Praktyczne i dlatego używane są buciki, wyłożone miękkim futerkiem.

Górną część ciała okrywa gładki stanik, zapinany wysoko, ujęty w stanie paskiem, albo switer angielski, szydełkowej roboty z grubej wełny, lub długa bluzka rosyjska do kolana, zapinana z boku na duże guziki z masy perłowej. O ile pilotka wybiera ostatni rodzaj ubrania, cały kostium zrobiony jest przeważnie z wełny ciemno niebieskiej z spódniczką krótką na pantalonach, z podwiniętymi rękawami bluzki, które w razie potrzeby spuszcza się na ręce podczas pilotowania. Przy switrze, którego kołnierż szczelnie okrywa szyję, nie używa się żadnych dodatków; stanik sukienny lub aksamitny bywa natomiast obszywany futerkiem lub posiada niewielki kołnierż futrzany, chroniący szyję w czasie zimna lub przy długich podróżach przed zaziębieniem.

Praktyczne i dużo zwłaszcza w Francji używane są kamizelki papierowe, chroniące znakomicie ciało przed wilgocią i ostrym prądem po-

wietrza. Wykluczony jest oczywiście zupełnie gorset, zwłaszcza w jego długiej, dzisiejszej formie, dozwolony ostatecznie staniczek, podtrzymujący figurę.

Co do koloru, to zakiet biały przy spodzie granatowym jest elegantszy, całość szara praktyczniejsza. Obecnie przeważa jednakże jednolity kolor ciemny; bardzo sztywnie przedstawia się

cały kostium aksamitny, brązowy lub granatowy; stanik, pasek i szerokie do kolan pantalone z jednego są materiału.

Przy tego rodzaju ubraniu najlepiej wygląda helm skórzany i rękawice z mankietami równego koloru. Wogóle jednak większość pilotek opowiedzia się przeciw okryciu głowy męskiemu. Przeważa mała i miękka czapeczka górska lub „polo“ szydełkowej roboty z grubej wełny, podwinięte i nadające się do spuszczenia na uszy. Przy kołnierzu futrzanym



Kostiumy znanych lotniczek.

bardzo odpowiednia jest czapeczka z tego samego materiału, używany jest także czasem miękki kapeluszyk filcowy: warunkiem wszakże nieodzownym jest, aby okrycie głowy było ciepłe, przylegające szczelnie i niewielkie kapelusze sztywne i obszerne oczywiście są wykluczone. Również oświadczyła się większość pilotek przeciw kapeluszom wełnianym z kokardami po bokach i wstążką pod brodą. Prąd powietrza bowiem w górnych regionach i przy locie daleko silniejszym niż „na szarej ziemi“, wciska się za boki czepka i wywołuje właśnie skutek przeciwny: kapotka odstaje i naraża uszy na zaziębienie. Helm skórzany znów jest za ciężki i niezgrabny, chociaż w danym wypadku najlepiej chroni głowę przed obrażeniem. Lecz powiada słynna lotniczka, Róża Stier: état femenus voulosnrestergracieuse avant tout — i helm został potępiony!

Kostium pilotki uzupełniają rękawice z mankietami, miękkie, z futerkiem wewnątrz, i płaszcz długi, futrzany lub skórzany, w który otulona udaje się na pole wzlotu. Zostawia go naturalnie „na dole“, zabiera natomiast z sobą worek



Harriet Quimby.

KOLA-DULTZ

najlepsza naturalna pożywka dla mózgu i systemu nerwowego.

Uspodobienie, działalność umysłowa, jak i wogóle każda inna oraz każde poruszenie ciała, zależne są od mózgu. Osłabienie, apatia, wyczerpanie, osłabienie nerwów oraz ogólna bezsilność są oznakami braku energii życiowej. Ktokolwiek chce czuć się zdrowym, rzeźkim oraz cieszyć się pełnią władz umysłowych i fizycznych, jako też dobrą pamięcią, a pracę i wszelkie trudy życiowe, jako przyjemność odczuwać, ten niechaj zażywa Kola-Dultz. Jest to naturalna pożywka dla mózgu i nerwów, odnawiająca i odmładzająca jednocześnie krew i będąca w ten sposób źródłem życia i nowej siły dla wszystkich organów ciała.

Kola-Dultz **przywraca chęć do życia i pracy**

oraz uczucie młodości wraz z jej zdrowiem i energią, które są rękojmią powodzenia i szczęścia. Przy codziennym zażywaniu przez jakiś czas Kola-Dultz, nerwy się wzmacniają, wszelkie osłabienie ustępuje, a zdrowie i siły powracają niezwłocznie.

KOLA zalecana jest przez powagi lekarskie całego świata i stosowana w szpitalach i sanatorjach dla nerwowych.

KOLA-DULTZ szczególnie zaleconą być może sportowcom i turystom, jako środek zapobiegający znużeniu.

Proszę żądać KOLA-DULTZ bezpłatnie.

Teraz daję każdemu możliwość wzmocnienia nerwów, wystarczy napisanie karty pocztowej z podaniem dokładnego adresu, aby otrzymać **BEZPŁATNIE** i **FRANKO** ilość KOLA-DULTZ'u wystarczającą do wypróbowania zdumiewającego działania tego środka. Gdy skutek okaże się zadawalającym, natenczas prosimy uprzejmie o łaskawe zaszczylenie nas zamówieniem. Prosimy o zażądanie próby natychmiast, zanim W.Pan nie zapomni o swym zamierzeniu wypróbowania naszego KOLA-DULTZ'u.

Akc. Tow. „Powszechna Fabryka Przetworów Chemicznych w Budapeszcie“.

Reprezentacja: Warszawa, Nowy-Świat 52. Oddział 239.



Niezbędne dla każdego sportowca

Patentowane naczynia „**HELIOS**”

BUTELKI, MENAŻKI, DZBANKI

trzymają ciepło bez ognia, zimno bez lodu.

Gorące napoje i potrawy zachowują w butelce lub menażce „HELIOS” gorącą temperaturę bez zmiany w ciągu 24 godzin, nawet gdy „HELIOS” wystawiony jest na mróz, zimne napoje i potrawy pozostają zimnymi w ciągu kilku dni, nawet podczas największego upału.

Pomimo wykwintnego precyzyjnego wyrobu HELIOSY są bardzo przystępne w cenie.

Każdy „HELIOS” zaopatrzony jest w kartę gwarancyjną, dającą rękojmię za jego dokładne funkcjonowanie.

Nieocenione usługi oddaje „HELIOS” w podróży, podczas wycieczek sportowych i na polowaniu.

Zwracać baczną uwagę na nazwę „HELIOS”! Wystrzegać się naśladownictw! Do nabycia we wszystkich magazynach sportowych i artykułów podróży, składach broni, materiałów aptecznych i naczyń użytku domowego.

REPREZENTANT na Królestwo i Cesarstwo **Władysław GLAZER**

Warszawa, Królewska № 29. — Telefon 230-55.

— Ilustrowane prospekty i cenniki na żądanie. —





STEPNEY SPECYALNOŚCI.

**ROBOTĘ
GNIEW
CZAS
i PIENIĄDZE**

oszczędzają



są

**PRAKTYCZNE
TANIE
PROSTE
i NIEZAWODNE**

Stepney Koła (w ciągu 1-ej minuty zakładają się ręcznie).

Stepney Koła skombinowane (do kół przednich i tylnych, dopasowane do wszelkich rozmiarów).

Stepney Koła bliźniacze do zdejmowania (do przeciążonych wozów, stosownie do życzenia dające się *do*—lub *od*montować).

Stepney Pneumatyki „Uliczne Grip“ (niezrównane pod względem dobroci i trwałości).

Stepney Pompy powietrzne podwójnie działające (pompują dwa razy szybciej od wszelkich innych).

Stepney Mankiety do wężów (umożliwiają dalsze użytkowanie pękniętych pneumatyków).

Stepney Opony z sukna połyskowego (chronią koło zapasowe i pneumatykę przed upałem, deszczem, mrozem, błotem i t.p.).

Stepney dźwig do kół (ułatwia montowanie zwyczajnego koła Stepney).

Stepney Rozciągacz blachy ochronnej (zapobiega wszelkiemu rozpryskiwaniu się koła podczas użycia przy wilgotnem powietrzu).

Proszę żądać cenników od firmy **Adolf Goldman—Warszawa. Ul. Widok № 23.** albo wprost od **Stepney Auto-Reserve-Rad G. m. b. H. BERLIN N 39.**

Ostrzega się przed mniej wartościowymi naśladownictwami.



Zwracać przeto uwagę na markę fabryczną „Stepney“.





SAMOCHODY

FORD

Najbardziej rozpowszechnione na świecie.

Katalogi 

 i Kosztorysy

Gratis i franko.



Tanie, pierwszorzę-
dnej wartości, nada-
ją się na boczne i
piaszczyste drogi.

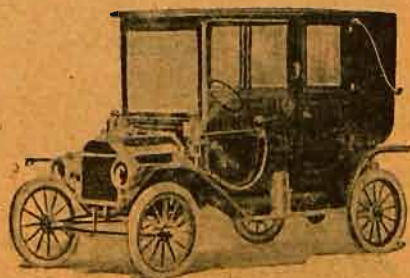
Wszystkie części
zapasowe
na składzie.

Wyłącznie Przedstawiciele

„ATLANTA“ Biuro Techniczne

Wł: A. Loth i M. Pietruszka Inż.

Warszawa, Jerozolimska 59. Tel. 20-42 i 88-42.

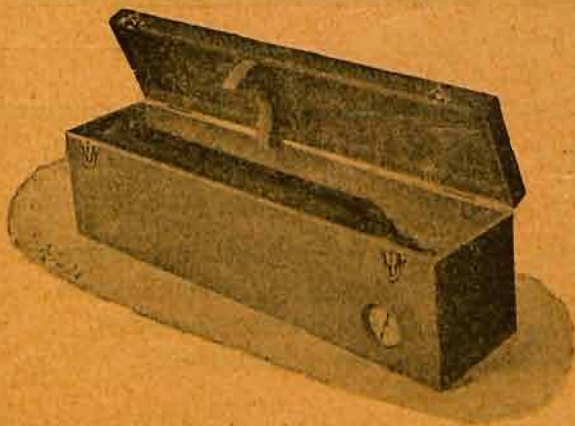


„L'Air Liquide”

Nowosienna 3, tel. 89-34 i 272-35,

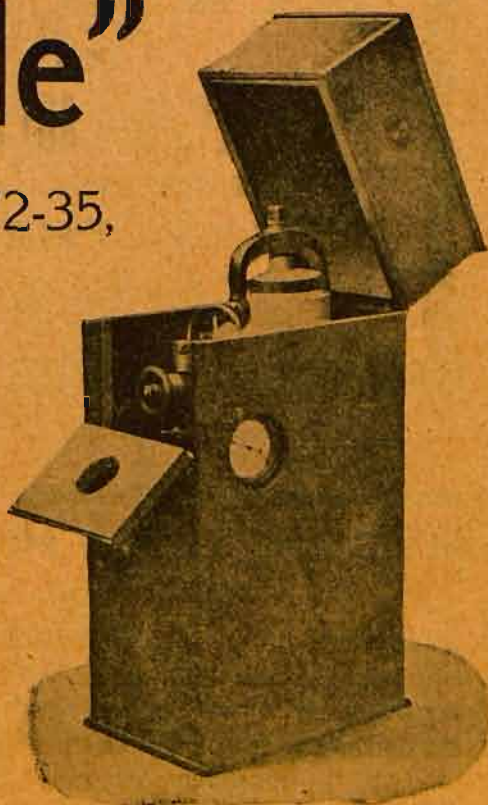
wprowadza nowe artykuły: komprymowane powie-
trze, acetylene dissous, instalacje, oświetlenia

==== dla samochodów. ====

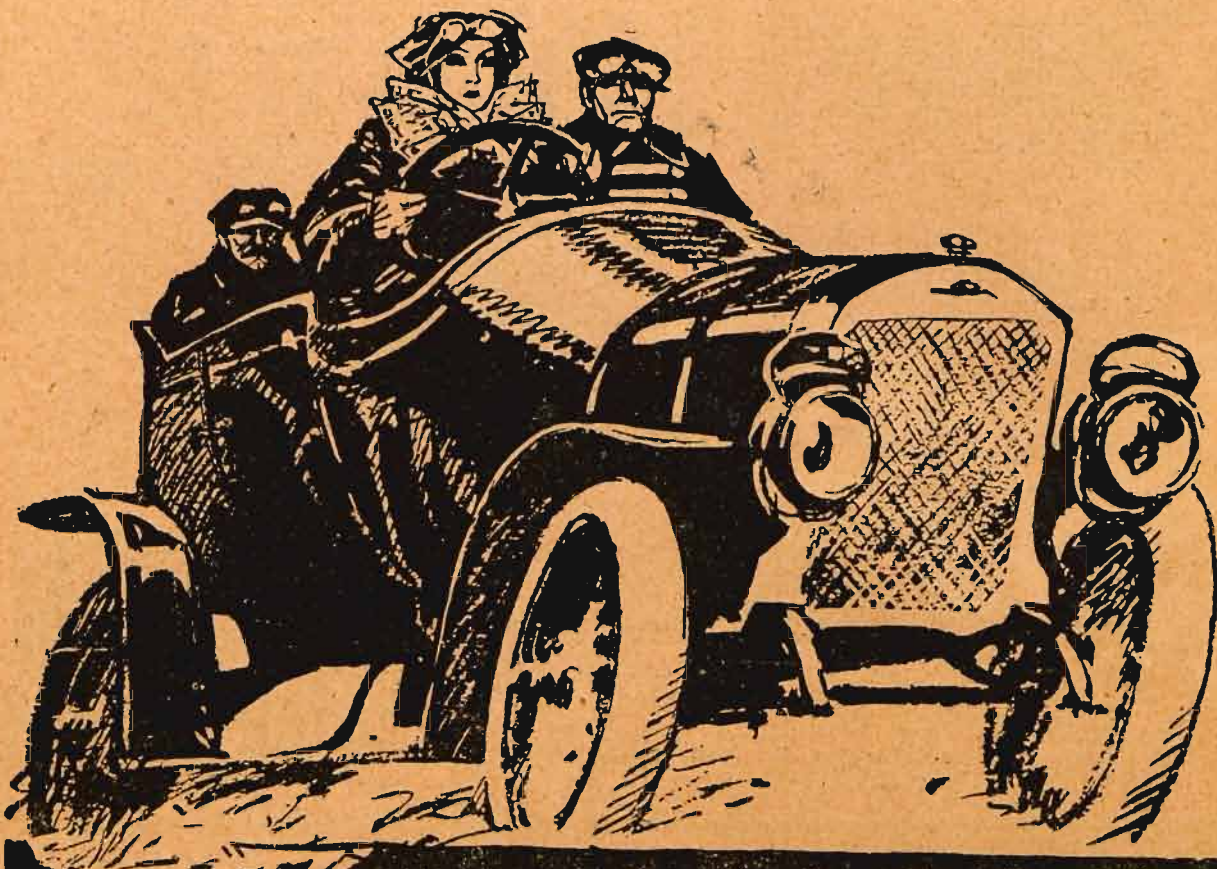


Komprymowane powietrze.

TANIOŚĆ,
TRWAŁOŚĆ,
PIĘKNE
ŚWIATŁO.



Instalacja oświetlenia
za pomocą acetylene dissous.



SZKOŁA SZOFERÓW

POD PROTEKTORATEM I KONTROLĄ

TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO.

WARSZAWA, ul. DŁUGA № 30. Tel. 246-94.

WYKŁADY PORANNE I WIECZORNE. — PROGRAM I INFORMACJE NA MIEJSCU.

!!PORADY DLA KUPUJĄCYCH SAMOCHODY!!

Warszawski Dom Handlowy dla potrzeb Automobilizmu

Warszawa, ul. Moniuszki № 2, telef. 272-15 i 141-47.

Sprzedaż pneumatyków samochodowych pierwszorządnych firm krajowych i zagranicznych.

Sprzedaż, zamiana samochodów różnych firm. * Wszelkie akcesorya samochodowe.

Agentura T-wa Rossya dla wszelkich assekuracji samochodów.

Bezpłatne porady techniczne w sprawach sportu samochodowego.

„Amortiseurs’y“ firmy „Contet“ w Paryżu.

Benzyna, oraz smary samochodowe.

Pośrednictwa i rekomendacje szoferów samochodowych.

Warsztaty wulkanizacyjne, najtrudniejsze naprawy pneumatyków.

futrzaną na nogi, o ile wypadnie jej ochota szymbować nad Alpami, lub bić rekordy wysokości ponad 5000 m.

Ostatni wyraz mody płatowcowej wyszedł z głowy uroczej Amerykanki, panny Harriet Quimby. Spodem welniany, z wierzchu jedwabny tworzy on, wraz z kapotą na głowę jedną całość. Pantalony bretońskie, skrojone zaś są w ten sposób, że z łatwością zamienić się dają w spódniczkę „trotteuse“, w której to formie porusza się na stałym łądzie, zarzucając na siebie płaszcz długi i obszerny.

Wdzięk nie powinien opuścić kobiety nawet na zawrotnych wyżynach ponad chmurami. Winna to swej płci i swemu stanowisku w towarzystwie ludzkim. Połączenie praktyczności z elegancją

i przezorności z wdziękiem wobec płatowca przed nowem stawiała ją zadaniem. Jak widzimy z powyższego i z tej próby wyszła zwycięsko i z łatwością wraz z rekordem powietrznym podbije serce najbardziej zapiętego kolegi lotnika.



Dwusiedzeniowy torpedo „Bebé“ Barauda.

Na ulicach miast i na drogach francuzkich ukazały się nowe i bardzo ładnie skonstruowane samochody, noszące nazwę „Voiturette à bon marché.“ I rzeczywiście zasługują one na tę nazwę, są bowiem prawdziwie tanie, cena bowiem ich wynosi tylko 1875 franków. Konstruktor Barraud ochrzcił nowe powoziki mianem „Bebé“, czy jednak to „dziecko“ jest zupełnie zdrowe i czy urośnie zdrowo, trudno o tem jeszcze przesądzać, wykaże się to w niedalekiej już chyba przyszłości. Wobec tego nie zachęcamy też jeszcze do nabywania tych bardzo tanich samochodów i podajemy tylko ich spis za francuskim organem „L'auto.“

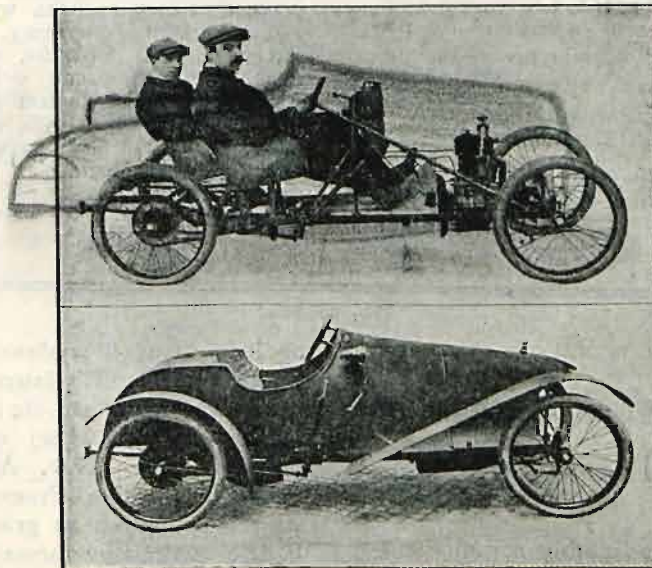
Cała konstrukcja torpeda „Bebé“ dążyła do tego, ażeby za małe pieniądze stworzyć lekki, ale dobrze zbudowany powóz. Ludzi, pragnących posiadać samochód, jest bardzo wielu, większość jednak pragnie zapisać się w szeregi automobilistów w sposób możliwie najekonomiczniejszy.

Tego rodzaju powóz nie potrzebuje naturalnie innego motoru, aniżeli jednocylindrowego, wytworzenie zaś takiego motoru musi być nie tylko tanie, ale równocześnie musi on posiadać zaletę jaknajmniejszego konsumowania benzyny. W ścisłym związku z motorem i benzyną stać powinno zużytkowywanie się opon, któreby najmniej się ścierały. To właśnie, jak twierdzi „L'auto“, powiodło się Burraudowi wykonać i „Bebé“ zaspokaja wszystkie po tym względem żądania. Pod względem trwałości nie ustępuje w niczem silniej zbudowanym i oczywiście zna-

cznie droższym samochodom. „Bebé“ jest ładnym, dwusiedzeniowym torpedem o konstrukcji zarówno prostej i nieskomplikowanej, jak i wykonanej z wielką starannością. Motor wytwarza pełną siłę 8 H.P. i posiada ochłodzenie zapomocą wentylatora entryfugalnego. Maszyna magnesowa Boscha, wchłaniacz gazów Clandela, poruszanie zwrotnie zapomocą pływ frukcyjnych specjalnej konstrukcji — wszystko to sprawia, że przenoszenie siły odbywa się w sposób gładki i bez zarzutu i że można osiągnąć wszelką szybkość oraz zjeżdżać bez obawy z wielkich wzgórz o wysokim spadku. Koła mają wymiary 650×65mm. Na gładkiej drodze „Bebé“ przebiega do 50-ciu wiorst na godzinę, a na 100 wiorst zużywa 5 litrów benzyny. Waga tego samochodziku wynosi 250 kilogramów.

Rzecz oczywista, że takie miniaturowe samochody mogą oddawać usługi w tych krajach, jak np. Niemcy i Francja, gdzie drogi i szosy

są tak świetnie utrzymane, iż po nich powóz się toczy niby kula po suknie bilardowej, u nas jednak chyba tylko w Warszawie „Bebé“ mógłby się przydać, a i to jeszcze nie na wszystkich ulicach. Wielka to szkoda, jeżeli bowiem szczególnie podane przez „L'auto“ są ściśle, to we Francji osiągnięto to, o czem od dłuższego już czasu marzono w Austrii. Za 1875 franków dojść do posiadania samochodu, to chyba szczyt marzeń niejednego średnio zamożnego człowieka.



Samochodzik „Bebé“.

Z przyjemnością dzielimy się wiadomością z czytelnikami naszymi, że na mającej się odbyć tegorocznej Wystawie samochodowej w Paryżu „Salon de Automobile” Redaktora „Lotnika i Automobilisty” reprezentowany będzie przez rodaka naszego p. inż. Adolfa Loewego, naczelnego konstruktora fabryki samochodów „Sperber” znanego już u nas w kołach fachowych z artykułów w „Przeglądzie Technicznym”.

Z lotnictwa wojskowego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Lotnictwo wojskowe Stanów Zjednoczonych zaczyna, zdaje się, na drodze swego dalszego rozwoju napotykać pewne trudności. W przeciwieństwie do armij innych państw daje się odczuwać w Stanach pewien brak oficerów, stawiających się dobrowolnie w celu nabrania praktyki i zdobycia potrzebnych w lotnictwie wiadomości. Wielu oficerów, którzy się zgłosili wskutek ostatniej odezwy ministerjum wojny, cofnęło później swe zgłoszenia, motywując to tem, że są żonaci. Inni znowu przerwali już rozpoczętą naukę lotnictwa ze względów, jak utrzymywali, zdrowotnych.

Inaczej się jednak ma rzecz z lotnictwem morskiem. W tym kierunku zrobiono wielkie postępy. Liczni oficerowie marynarki są obecnie bardzo zajęci próbami nowych typów hydroplanów i szczegółowym opracowaniem ich pojedynczych części konstrukcyjnych. Porucznik Ellyson pracuje nad samoczynnym aparatem do nadawania stateczności i nad urządzeniem do puszczania w ruch hydroplanów, również robi doświadczenia z specjalnymi pływakami nowej konstrukcji. Porucznik Towers konstruuje nadające się do celów lotnictwa aparaty radiotelegraficzne.

W najbliższym czasie ma cały oddział morsko-lotniczy wziąć udział w wielkich ćwiczeniach

floty, by rozstrzygnąć praktycznie różne zasadnicze kwestje. Mają być robione próby pomieszczenia płatowców na okrętach wojennych, a także będą próbowane urządzenia do podnoszenia względnie spuszczenia z nich płatowców. Mają też być wypróbowane urządzenia, pozwalające lotnikowi wlecieć w każdym pożądanym kierunku.

Nekrologja.

Znany w szerokich kołach sportowych amerykański milioner i wyścigowiec — amator *David Bruce Brown* uległ 1 października razem ze swym szoferem Schudelazi śmiertelnemu wypadkowi przy treningu do wyścigu Vanderbilta i biegów o wielką nagrodę Ameryki. Powodem katastrofy było najechanie na drzewo.

W osobie Bruce Brown'a zginął jeden z najdzielniejszych wyścigowców świata. Jeżdżąc z początku na samochodach „Benz”, następnie na „Fiat”, zdobył Brown wiele pierwszych nagród i był posiadaczem kilku dobrych, godzinowych rekordów. Jego uporczywa i dzielna walka z Boillot'em podczas ostatniego „Grand Prix” A. C. F. jest jeszcze wszystkim w pamięci. Dzięki swej skromności i zaletom charakteru cieszył się Brown ogólną sympatją i poważaniem w sferach sportowych.

Charles Voisin, były współwłaściciel znanej paryskiej firmy lotniczej „Bracia Voisin” uległ śmiertelnemu wypadkowi w skutek katastrofy samochodowej dnia 26 września w pobliżu Macon, na drodze powrotnej z St. Etienne do Paryża. Chcąc na jednej z krzywizn wyminąć inny samochód i zagradzające mu drogę wozy ciężarowe, skręcił gwałtownie na lewo: samochód wjechał przytem na przydrożną kupę kamieni, wyrzucił się i zgniół mu swym ciężarem klatkę piersiową. Siedząca z Voisin'em pani Delaroche, była lotniczka, uległa tylko lżejszym obrażeniom. Voisin, urodzony w Lyonie 1882, założył w 1904 wspólnie ze swym bratem Gabrielem w Billancourt pod Paryżem pierwszą fabrykę aparatów lotniczych, w której powstały w r. 1906 tak zasadnicze typy, jak dwupłaty *Dalagranges'a* i *H. Farman'a*.



Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego.

W bardzo sympatyczny i godny uznania sposób zapelnia sobie Tow. Automobilistów Królestwa Polskiego obecny „martwy sezon” dla sportu samochodowego. Pracuje ono bowiem nad wydaniem atlasiku, zawierającego mapy wszystkich dróg gubernii Królestwa w wymiarze stosunkowo dużym z oznaczeniem miast, miasteczek i osad. Główną uwagę zwrócono naturalnie na drogi. Szosy I kl., gubernjalne, jak i trakty dają się z łatwością na mapkach tych odszukać dzięki dokładnemu i wyraźnemu rysunkowi. Wobec zupełnego prawie braku tego rodzaju wydawnictw u nas, będzie się ono, jak sądzimy, cieszyło dużym powodzeniem. Dla wszystkich zwolenników sportu wycieczkowego, czy to na samochodzie, czy pieszo stanie się atlasik niezbędnym towarzyszem.

Zewnętrzny, poręczny format otrzyma atlasik podobny do takiego, jakiego używa do swych

ogólnie znanych wydawnictw tego rodzaju firma „Continental”. Wydawnictwo to, znajdujące się już w druku, ukaże się zapewne za jaki 1 do 2 miesięcy. Prócz wyżej wymienionego zbioru mapek ma zamiar Tow. Aut. Kr. P. w najbliższej przyszłości wydać „Przewodnik dla automobilistów, wyjeżdżających za granicę”. Książka ta, która będzie wydana w formie kieszonkowej, zawiera niezbędne wskazówki dla udających się po za granice państwa automobilistów, a więc: ogólne przepisy policyjne, dotyczące się samochodów w całej Europie; specjalne przepisy w poszczególnych państwach; przepisy celne i przepisy dotyczące używania t. zw. tryptyków.

Można mieć nadzieję, że i to wydawnictwo będzie się cieszyło w kołach interesowanych zaśluzonem uznaniem.





Nr 7.

WARSZAWA, — LISTOPAD 1912.

Rok I.

Kobiety na łodziach i przy wiosle.

Już od dłuższego czasu podawane w różnych pismach notatki zapowiadały powstanie w Warszawie pierwszego u nas i wogóle pierwszego na ziemiach polskich sportowego klubu kobiecego. Skąpe to były wieści, małą też na nie zwracano uwagę, został przeto nasz świat sportowy zdziwiony, gdy, stało się rzeczą pewną, iż nie są to tylko pogłoski jak wiele innych, lecz że mamy do czynienia z faktem, który może mieć bardzo duże znaczenie dla rozwoju sił i zdrowia wśród płci słabszej, i który zarazem wpłynąć powinien na nadanie życiu towarzyskiemu innych kształtów.

Wiadomo, że mieszkańcy Warszawy ponad inne sporty przenoszą wioslarstwo, a upodobanie to podziela z stolicą Polski Wielkopolska. W Galicyi, jak już pisaliśmy w numerach poprzednich zamiłowanie do wiosła przedstawia się bardzo, słabo. Nic też dziwnego, że panie warszawskie, chcąc utworzyć korporację sportową, przedewszystkiem obrały sobie za cel prucie fal wiślanych. Nie na widok Wisły zrodził się plan cały. Używając wywczasów w Augustowskiem i snując się łódką po przewspianiałem jeziorze Wigierskiem, panna Stanisława Hannówna powzięła myśl po powrocie z wakacji w r 1911-ym stworzenia klubu wiosłarek i myślą tą podzieliła się z gronem równie, jak ona energicznych pań, które projekt rzucony przyjęły z zapalem i natychmiast przystąpiły do jego wprowadzenia w czyn. Słusznie uczyniły inicjatorce, że nie polegając na własnem zdaniu i własnych siłach, sięgnęły po radę i pomoc do jednego z najdzielniejszych wiosłarzy, pod każdym względem doświadczonego i zawsze czynnego p. Stanisława Barcickiego. Przy jego pomocy i stosując się do jego wskazówek zajęto się

opracowaniem ustawy, którą też wysłano we wrześniu 1911-go r. do zatwierdzenia.

Cierpliwość nie jest podobną zaletą nerwowych kobiet polskich, niezawsze jednak taki niepochelebny zgadza się z prawdą. Inicytorce klubu wiosłarek wykazały duży zasób cierpliwości, umiały także, co już stanowczo wielką jest zaletą, nie robić zbyt wielkiego szumu około siebie i nie rozgłaszać o czynionych zabiegach. W czerwcu dopiero r. b. nadeszło zatwierdzenie ustawy i teraz można już było nie tylko powiadomić o tem prasę, ale i przystąpić do organizacji towarzystwa. O wybudowaniu przystani i o rozpoczęciu działania na Wiśle oczywiście nie mogło być mowy, zanim bowiem stanęłaby ta przystań, zanim zakupionoby łodzie, już chłodne deszcze i wiatry wypłoszyłyby nawet najbardziej zagorzale sportsmenki. W tych warunkach uznano za najbardziej rzecz celową rzec się tegorocznego sezonu letniego, a natomiast zająć się wyszukaniem odpowiedniego lokalu na zimę.

I to przecież zadanie nielatwe, gdy się zważy, że początkujący, a więc ani dość liczny, ani też dość zasobny klub, nie mógł odrazu marzyć o wspaniałych, drogich apartamentach, a tem mniej o fundowaniu sobie w śródmieściu własnego okazałego gmachu. Wyszukanie siedziby zimowej powiodło się energicznymi wiosłarkom nadspodziewanie, co świadczy, że odrazu szczęśliwą mają do poczynania swoich rąk. Wybór padł na pałacyk (wprawdzie podwórzowy) przy ul. Żórawiej Nr 25, dzie za względnie niską opłatą (700 rb.) znaleziono lokal niewielki, lecz nadzwyczaj miły i nawet w swej miniaturze wytworny. Jakże nie miałby przybrać cech wytworności,

gdy jego upiększeniem zajęły się wlanorecznie znane z przedniego gustu warszawianki?

Całość składa się z szatni na parterze, z którego po wygodnych schodach dostajemy do dwu małych pokoików na piętrze, pokoików, przylegających z jednej i drugiej strony do wcale okazalej, półokrągłej sali, wysokiej, widnej i, jak się rzekło, pod każdym względem gustownie przystrojonej. Ze na początek nie będzie tam zbyt ciasno paniom wioślarkom, mieliśmy dowód, gdy na inaugurację klubu w niedzielę dnia 20-go b. m. zaproszeni goście stawili się tłumnie, a przecież każdy znalazł wygodny kącik dla siebie.

O tej inauguracji pomówimy jednak niżej, trzeba bowiem trzymać się porządku i najpierw czytelnikom przedstawić to, co klub już zdziałać zamierza. A zdziałać może bardzo dużo, mając tak rozległy statut, że w jego ramach da się zawrzeć niemal wszystko, co potrzebne jest do prawidłowego rozwoju życia sportowego. Na czele zarządu, powołana okazywanem na każdym kroku zaufaniem członkiń, stanęła p. Wanda Stokowska, mając do pomocy dwie wiceprezeski, panie: Helenę Prawdnic—Kuczalską i Janinę Wąsowską. Uciążliwe obowiązki sekretarek objęły panie; Janina Czerniawska i Helena Ostrowska, kasyerek pp. Marya Oleszyńska i Stanisława Tellowa, urzędy bodaj najodpowiedniejsze przypadły jaknajśluszniej panie Stanisławie Hannównie, która też zimą będzie duszą zebrań w lokalu przy ul. Żórawiej, latem zaś kierować będzie przystanią, jako jej naczelniczka wespół z d. Stanisława Białowiejską. Resztę zarządu dopełniają panie: doktorowa Stanisławowa Kurtzowa, Jadwiga Stołagiewicz, Aniela Gąssowska i Wanda Hersówna. Poza tem zostały wybrane na zastępczyni panie: Janina Steinbokówna, Helena Bironowa, Joanna Wagner, Ludwika Nowacka, Józefa Gebethner i Helena Supińska.

Wśród zaszczyconych urzędami honorowemi wioślarek nie figuruje nazwisko hrabiny Maryi Sobańskiej, figuruje ono jednak na czele założycielek, a zasługi jej muszą być duże, skoro w dniu inauguracji wdzięczne wioślarki wysłały telegram s życzeniami.

Jak rozległy jest zakres klubu i co można zrobić przy odpowiednim zapale i energii, o tem najlepiej poucza § 4 statutu, zatytułowany: „środki działania“ A więc:

1) Warszawski klub wioślarek utrzymuje przystanie na rzece na wszystkich wodach w Król. Polskiem, kąpiele i szkoły pływania; stały lokal klubu z bufetem, biblioteką, czytelnią, bilardem, grą w szachy, warcaby, domino, specjalne lokale dla ćwiczeń sportowych w kolarstwie, gimnastyce, fechtunku, dla tańca i innych gier sportowych.

2) Urządza dla członkiń klubu i ich rodzin oraz osób zaproszonych, wyścigi wodne (regaty) konkursy pływackie i wogóle konkursy sportowe, wycieczki, spacer, różne gry sportowe, wymagające sprężystości i siły, przedstawienia amatorskie, koncerty, chóry, odczyty publiczne z dziedziny sportu i higieny, wieczory tańczące, rauty.

Jak widzimy, program działania bardzo ob-

szerny, gdyby też wszystko wprowadzono w czyn, klub wioślarek mógłby ześrodkować u siebie całe życie sportowe kobiet warszawskich. I nietylko warszawskich! Na mocy ustawy ma przecież prawo tworzyć przystanie wszędzie, gdzie się znajdują większe lub mniejsze środowiska polskie nad rzekami Królestwa. Jakże łatwo w tych warunkach powoływać do życia filie i utrzymywać stały kontakt z paniami na prowincyi, które tak bardzo nieraz pożądamy ożywczego tchnienia i bodźca z serca kraju?

Chyba trudno byłoby żądać, ażeby już w ciągu zimy bieżącej wypełniono wszystkie punkty programu, chociaż sądząc po przejęciu się sprawą i po wierze w siły własne, spodziewać się można bardzo wiele. Zaledwie kilka dni przedziela nas od inauguracji klubu, a już zakrzętnięto się żywo około różnych rzeczy. Sformowano zatem szereg członkiń, zamierzających uprawiać gimnastykę podwójną : szwedzką i euforymiczną, a przede wszystkim zajęto się utworzeniem chórów, powierzając ich kierownictwo w wytrawne ręce pani Downar-Zapolskiej.

Co będzie dalej, — czas pokaże, z góry jednak przepowiedzieć możemy, że cokolwiek podejmą szanowne wioślarki, wszystko spotka się z zachętą prasy, a szczególnie prasy fachowej — sportowej. A za prasą pójda niewątpliwie wszystkie korporacje sportowe, pójdzie cały ogół Warszawy. Jeżeli wielką sympatją zawsze cieszą się wioślarze, to tem większą cieszyć się powinny wioślarki, które śmiało chcą wykuć wyłom w przesadnie pruderyjnym wychowywaniu kobiet naszych. Ale kując ten wyłom wioślarki nasze ani myślą wyzbywać się tego, co najbardziej pociąga ku sobie, a co poeta niemiecki nazwał „das ewig weibliche“.

Prostota, wdzięk i żadnej pozy — oto wrażenie główne, jakie wynieśliśmy z uroczystości otwarcia klubu. W przemówieniach odbiło się to najwyraźniej, wioślarki, zabierając głos w chwili tak ważnej dla nich, nie szafowały górnolotnemi frazesami, czem niestety! grzeszyli tu i owdzie mówcy męscy, zwięźle, treściwie i krótko objaśniały zwolenników i wdzięcznie przyjmowały wszelkie składane im życzenia. Poświęcenia lokalu dokonał proboszcz parafji św. Aleksandra, ks. Brzeziewicz, który też w podniosłych słowach wyraził błogosławieństwo, jakiego Kościół nigdy nie odmawia dobrym przedsięwzięciom. Z kolei zabierały głos panie: Stokowska, Kotarbińska, Prawdnic-Kuczalska, serdecznie apelując do popierania klubu, dr. Tylicka, oraz pp. wiceprezesi Kobylecki i Fertner, delegat Tow. Krajoznawczego p. Aleksaader Janowski, dostarczyciel wesołości, jak się sam nazwał, p. Tadeusz Ulanowski, prezes wioślarzy płockich p. Goście, dr. Żurkowski i inni. Wszystkie przemowy aplaudowano gorąco, burza jednak zerwała się oklasków, gdy w prostych, szczerzych słowach zwrócił się z życzeniami delegat z Wielkopolski p. Dymkowski. Przyniósł on z prastarej kolebki Piastów, z Kruszwicy, pierwszy dar dla wioślarek, flagę, którą natychmiast ozdobiono salę klubu. Ci, którzy nie mogli przy-

być, przysłali telegramy z wyrazami uznania dla inicjatek, a więc depeşe nadeszły z Poznania, Krakowa i innych miejscowości.

Podczas wykwiutnego śniadania, poprzedzonego po staropolsku barszczykiem, przy licznych stołkach zasiedli goście, a nie nawiązanej już sympatii wila się w mocny sznur, któremu nie grozi żadne potarganie.

Dziś lokal zimowy wystarcza jeszcze, klub bowiem liczy koło stu członkiń, ale za rok, jesteśmy tego pewni, trzeba będzie rozszerzać sciany. Za rok członkiń doliczymy się kilka setek.

Z wiara, że zapał nie wygaśnie i klub wioślarek spełniać będzie stale piękne swoje zadania, kończymy tę relację o powstaniu w War-

szawie pierwszej kobiecej korporacji sportowej na ziemiach polskich.

Włodzimierz Trańpczyński.



Ubiegły sezon sportowy Warszawskiego Tow. Wioślarskiego.

Zamarło już życie, które przez cały ciąg lata wrzało na sympatycznej przystani Tow. Wioślarskiego, wcześniej, aniżeli to bywa zwykle, zapelniać się zaczęły salony klubowe przy ulicy Foksal, chwila przeto jest stosowna, ażeby rozjeżdżać się w tem, co zdziałali w sezonie ubiegłym nasi „dzielni“ i jakie zamiary ma ruchliwy komitet na przyszłość.

Przedewszystkiem przyznać się godzi, że rok 1912-ty, ten rok jubileuszowy dla korporacji, wypadł pod każdym względem tak pomyślnie, jak tego nie bywało w latach poprzednich. Cechowało go wprost niezwykłe ożywienie, zamilowani też w swoim sporcie członkowie nie mieli powodu skarżyć się ani na brak rozrywek, ani na brak emocji.

Podczas gdy dawniej trzymano się utartego szablonu i cztery razy tylko w porze letniej dawano sposobność wioślarzom wykazania postępów przez współbieganie się o nagrody i odznaczenia, obecnie tyle wprowadzono urozmaiceń, że kto tylko czuł się na siłach, ten miał możność w całej pełni korzystać ze swoich praw członkowskich. Stosownie do programu zapasy na Wiśle rozpoczęto „wyścigiem dystansowym wiosennym“, który się odbył w dniu 2-im czerwca, poprzedził jednak ten wyścig zlot doroczny w Ciechocinku, nadzwyczaj miłe u uczestników zostawiający zawsze wspomnienia. Zlot ten trwający dwa dni i stale odbywający się w Zielone Świątki, nie ma na celu organizowania jakichkolwiek wyścigów, lecz głównie przeznaczony jest on na to, ażeby bądź zadzierzgnąć, bądź podtrzymać związek koleżeńskiej zażyłości pomiędzy rozrzuconymi po kraju towarzystwami bratnimi. Zmęczone osady, które, jak np. łomżyńska z górą ma do przebycia 200 wiorst, zanim stawi się na miejscu, z trudem mogłyby tylko wziąć udział w regatach, wobec czego zadania sportowe zlotu Ciechocińskiego ograniczają się na trójboju konkursu ogólnosportowego z zakresu lekkiej atletyki. Zresztą

osady przygotowują się dopiero do wprowadzonych od lat 6-ciu Regat Międzyklubowych, które w tym roku przypadły na tor warszawski w dniu 29-ym czerwca. O przebiegu tych regat i o nastroju, jaki panował podczas przyjęcia miłych gości z trzech dzielnic polskich, pisaliśmy w „Wioślarku Polskim“ bardzo obszernie, do tego też sprawozdania odsyłamy czytelników naszych.

Ścisłe związany z regatami był odbyty nazajutrz trójboj ćwiczeń pływackich.

Jak widzimy, koniec maja i cały czerwiec musiały absorbować uwagę wioślarzy, w lipcu zaś również nie zabrakło urozmaiceń, już bowiem na dzień 7-my tego miesiąca wyznaczono Konkursową wycieczkę Pływacką, a w dniu 21-ym lipca zmierzili się zapaśnicy w Tróboju ćwiczeń sportu wioślarskiego.

Mniej rozgłosu, aniżeli regatom międzyklubowym, towarzyszy regatom wewnętrznym, które w tym roku przypadły na dzień 9-ty sierpnia, ze względu jednak czysto sportowego mają one dla orientacji w rozwoju wioślarstwa większe znaczenie. Wśród dwunastu biegów, które się składały na te regaty, wprowadzono bardzo zajmującą innowację, a mianowicie tę, że następczo poła do popisu juniorom i seniorom tj. młodym wioślarzom, którzy nie zdobyli dotąd żadnych odznaczeń, i starszym panom, którzy już czwarty krzyżyk dźwigają na swoich barkach. Pierwsi zmierzili się z sobą na 6-cio wiosłówkach nasadnich, drudzy na półbarkach. Nawet niestowarzyszeni wioślarze mieli dwukrotnie sposobność, dzięki uprzejmości Komitetu, brać udział w wyścigach.

Wczesne okłady popsuly szyki Komitetowi, wbrew też zapowiedzi nie mógł się wobec deszczu dokuczliwego odbyć wyścig dystansowy do wsi Zawady i z powrotem, mniej też licznie, aniżeli to się działo zazwyczaj, stawiono się na uroczystym akcie zamknięcia przystani, urozmaiconym wycieczką na statku i łodziach oraz ćwiczeniami ze sportu pieszego.

Ktoby mniemał, że syci wrażeń i rozrywek w porze letniej wioślarze, zasną teraz na laurach i ograniczą się na ospałem odwiedzaniu lokalu zimowego, ażeby tutaj przepędzić czas przy zielonym stoliku, ten popełniłby błąd wielki. Energetyczny wiceprezes p. Lucjan Kobylecki wraz ze sprężystym Komitetem nie pozwala gnuśnieć „działwie flisaczej“, życie też sportowe wre i kipi w gmachu przy ulicy Foksal. Pan Nebel z energią ćwiczy swoje kadry gimnastyczne, pan Zachman pora się z zapalem, ażeby „Dudę“ śpiewaczą postawić na stopie pierwszorzędnego zespołu, kręgielnia niemal codziennie zapelniona. „Sport przedewszystkiem!“ — oto dewiza obecnego zarządu, który mniejszy w tym roku kładzie nacisk na urządzenie wieczornic i zabaw tańczących. Nie chcąc, ażeby te wieczornice spowszedniały, postanowiono pierwsze tego rodzaju zebranie wyznaczyć dopiero w dniu 5-ym stycznia 1913-go r., ma to jednak być wieczornica okazala, następcząca uczestnikom cały szereg rozrywek i niespodzianek.

Ze istotnie wioślarze sport doprowadzili do wysokiego stopnia doskonałości, o tem mogliby się przekonać wszyscy mieszkańcy Warszawy, gdyby, jak to się w Niemczech, Anglii i t. p. zwracali więcej uwagi na działalność klubu. Dziesiątki tysięcy ludzi zwykły zagranicą zalegać brzegi rzeki, gdy zapowiedziane są jakiegokolwiek ćwiczenia i popisy. U nas jedynie regaty międzyklubowe rozbudzają nieco więcej zajęcia, pozatem jednak ogół zachowuje się ogromnie obojętnie. A przecież chyba do niezwykłych widowisk zaliczyć można np. takie trójboje sportu pływackiego, lub wioślarskiego. Nielada sprawności żąda się od tych,

którzy stają do trójbojów! Przepłynąć 1000 m. w najwyżej 19 minut, zanurzyć się i wytrwać na 15 metrów, skoczyć szczupakiem — to jeszcze drobnotki wobec wskakiwania do wody z łódki w ubraniu, zdejmowania z siebie odzienia, odsznurowania (ciągle w wodzie) obuwia, ratowania i przytrzymywania manekina i t. d. i t. d.

Zasluga duża obecnego zarządu jest to, że nie poprzestaje na tem, co już się utarło, lecz stale nowe stara się wprowadzić urozmaicenia. Więc i w tym roku podczas sezonu zimowego urządzone będą ćwiczenia gimnastyczne „dla starszków“, jak je przeważnie żartobliwie. Udział w tej gimnastyce brać będą członkowie powyżej lat 50-ciu. Rzecz jasna, że ćwiczenia będą musiały być dostosowane do wieku i nieodzownie z nim związanej ociężałości amatorów. Że p. Nebel wywiąże się z trudnego zadania, to przewidzieć można z góry, „starszkwowie“ zaś powinni tę nową dbałość o ich zdrowie ze strony Komitetu przyjąć z najwyższem uznaniem i wdzięcznością.

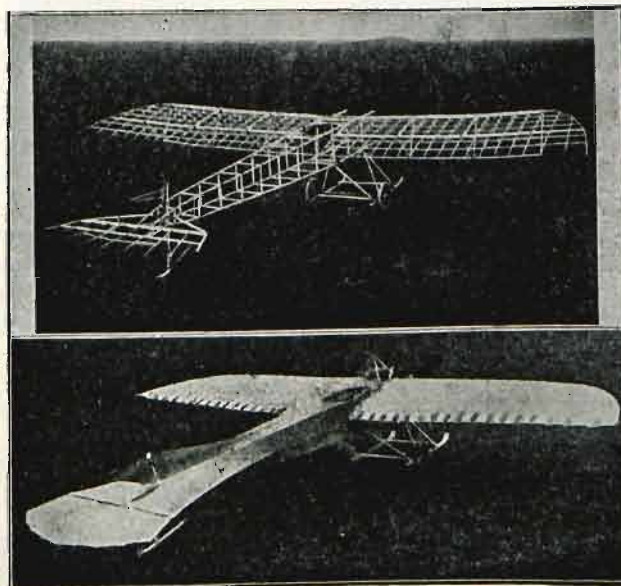
Reasumując wszystko, dochodzimy do wniosku, że dzielni wioślarze warszawscy nie próżnowali latem, i że ani myślą gnuśnieć w sezonie zimowym.

Wł Tr.



Serbski jednopłat wojskowy.

Że i Serbja w obecnej wojnie z Turcją zastosuje najnowsze zdobycze techniki lotniczej, dowodzi fakt, że już w maju b. r. otrzymał serbski zarząd wojskowy z zakładów lotniczych Mercep'a w Zagrzebiu płatowiec, przystosowany do celów wojennych i znacznie różniący się od poprzednich typów tejże fabryki. Podajemy tutaj widok płatowca w dwóch szkicach: sam szkielec, jak również i aparat z całym oprzętem. Aparat ten jest obliczony na większą odporność niż dotychczasowe konstrukcje Mercep'a i znacznie się różni od typu z 1911 r. Jako główne jego zalety pod względem wojskowym należy uważać, że daje



Płatowiec Mercep'a przyjmuje udział w obecnej wojnie bałkańskiej.

się łatwo montować i demontować i wygodnie ułożyć w stosunkowo małym pomieszczeniu. Płatowiec ten lata pewnie i szybko, posiada wysoką zdolność wznoszenia się i zupełną pewność lądowania, a jego opór powietrza jest zredukowany do minimum. Każda część drewniana, z wyjątkiem płozów, jest nasycona klejem, owinięta płótnem i polakierowana. Waga kompletnego aparatu z 50 konnym, chłodzonym przez powietrze silnikiem, wynosi 300 kg., powierzchnie nośne wykazują płaszczyznę 20 m², rozpięcie skrzydeł 10 m. cała długość wynosi 10 m. Kadłub i skrzydła mają formy bardzo estetyczne.

**OMNIBUSY
SAMOCHODOWE**

KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ

BEZ ZARZUTU

PRUSKI RZĄDOWY
MEDAL ZŁOTY

BÜSSING

BRUNSWIK

GENERALNY PRZEDSTAWICIEL

INŻ. MICHAŁ LABEŃŹ Warszawa, SŁO-JERSKA 11, TELEFON 202-72

SKŁAD CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH; WARSZTATY REPERACYJNE

**CIEŻAROWE
SAMOCHODY**

KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ

BEZ ZARZUTU

GZŁOTYCH MEDALI
LICZNE NAGRODY

BENZYNE, GAZOLINE, SMARY
i środki do czyszczenia samochodów i płatowców

POLECA

WARSZAWSKIE TOW. AKCYJNE

d. **LUDWIK SPIESS i SYN**

Warszawa, Senatorska 24.



COGNAC

Jules Duret & C^o.

JARNAC s/COGNAC

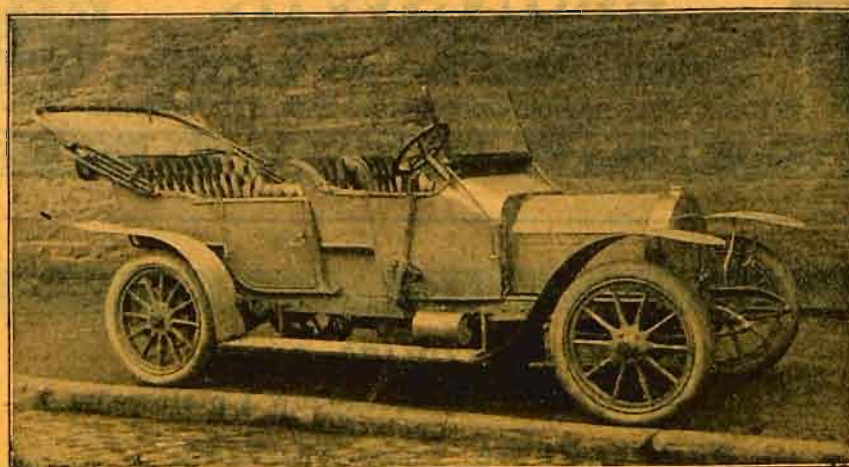
WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL

Ignacy Politur

MOKOTOWSKA 65. Tel. 180-80.

SAMOCCHODY SIZAIRE & NAUDIN

SOLIDNOŚĆ
LEKKOŚĆ



FFCSTOTA
SZYBKOŚĆ

Samochód 14—16 K. M. 4 cylindrowy zajmuje pierwsze miejsce
we francuskim przemyśle samochodowym.

Na wszystkich wyścigach otrzymały pierwszą nagrodę.

— ŻĄDAJCIE ILUSTROWANY KATALOG. —

Wszystkie

Przyrządy do

SAMOCCHODÓW

Nowości.

wszystkich znanych firm po cenach tańszych od
egzystujących dotychczas.

— Żądajcie ilustrowany katalog! —

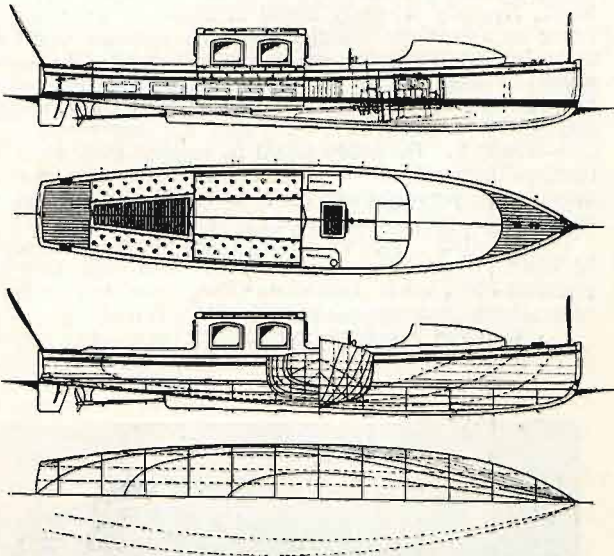
Punktualne i prędkie wykonanie.

DOM HANDLOWY
VOLUBS & Co.

20—22 Rue Richer. 20—22. PARIS, France.

Najnowszy typ łodzi motorowej.

Przedstawiona na naszej rycinie łódź motorowa zbudowana została umyślnie tak, ażeby mogła płynąć nawet na małych rzekach, a zwłaszcza ażeby mogła wygodnie przechodzić tam, gdzie mosty są niskie. Na wodach północno-pruskich kursują już licznie tego rodzaju łodzie, zaletą zaś ich główną jest to, że nad wygodnie urządzonei kajutami nadbudowa nie sterczy zbyt wysoko i nie przekracza pewnych, ściśle określonych granic.



Dzięki czterocyndrowemu motorowi Daimlerowskiemu 22 P. S., który się nakręca w tym punkcie, gdzie się znajduje ster, łódź płynąć może lekko z szybkością 18 wiorst na minutę.

Cała łódź wyrabiana jest z drzewa mahoniowego, polakierowanego w ten sposób, że drzewo nie zatracą właściwego koloru swojego. Ponieważ wykończenie najdrobniejszych nawet części przedstawia się wytwornie i gustownie, przeto sfery arysto- i plutokratyczne niemieckie używają łodzi motorowej jako środka lokomocyjnego przy spacerach po rzekach, podczas podróży i t. p.

LOTNICTWO

Wielką nagrodę Ameryki na torze koło Milwaukee zdobył Bruce Brown na „Fiat”. Na przestrzeń 658 km. potrzebował 5 g. 4 m. 27 s. W tymże wyścigu brał udział i zwycięzca biegu Vanderbilt, de Palma, który uległ przykremu wypadkowi, gdyż stoczywszy się z samochodem do rowu, złamał nogę.

Lot okrężny naokoło Berlina, który się odbył w d. 31 sierpnia wynosił razem dystans 101 km. Lot się odbył przy wielkim udziale publiczności, lecz ani sportowo, ani technicznie nic nowego nie dał. Nagrody otrzymali: Krüger na jednopłacie Jeanin z silnikiem „Argus” 100 HP. w 26836 marek, Beierlein na dwupłacie „Otto” z silnikiem 100 HP. „Argus” — 18100 m., pomniejsze nagrody otrzymało jeszcze 4 innych lotników. Ogólna suma wypłaconych nagród wynosiła poważną ilość 61500 m.

Tydzień lotniczy w Antwerpi dla płatowców wodnych, pomimo swej wadliwej organizacji cieszył się stosunkowo dużym powodzeniem. Reprezentowane były przeważnie fabryki francuskie i belgijskie. Nagrody zależały od ilości zdobytych punktów. Pierwszą za 166 punktów zdobył Chemet na jednopłacie francuskim z silnikiem 80 konnym. Konkurencje te wykazały, że dwupłaty posiadają też swe wielkie zalety, gdyż można na nich wykonywać i dłuższe jazdy. Renaux przebył np. na swym wodnym dwupłacie 70 konnym 300 km. bez uszkodzeń i bez lądowania.

Odczyt o lotnictwie. Dnia 13 Października r. b. w sali Muzeum Przemysłu i Rolnictwa wygłosił odczyt znany teoretyk lotnictwa i aeronautyki pułkownik Paweł Renard. Pułkownik Renard, współtwórca sterowca „La France”, obecnie jest profesorem w wyższej szkole aeronautycznej w Paryżu. Odczyt był utrzymany popularnie, bogato ilustrowany przezręczami i dawał słuchaczom pełny obraz żeglugi napowietrznej.

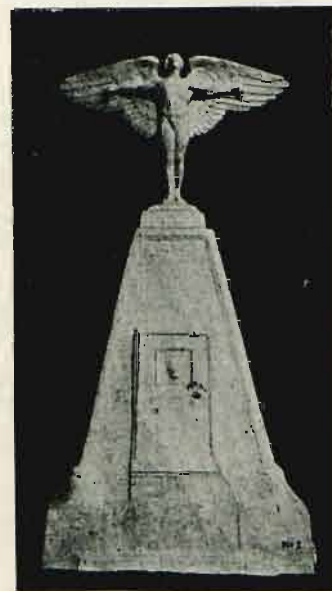


Paweł Renard

W konkursie płatowców wodnych francuskiego klubu automobilistów z 24 sierpnia r. b. główną nagrodę 15000 fr. otrzymał Labouret na dwupłacie „Astra” z silnikiem 100 konnym Renaulta.

W konkursie płatowców wodnych w Lozannie który się odbył 1 września, zwyciężył Bevry, otrzymawszy 24 punkty na dwupławcu Sommera, z silnikiem 100 HP. „Satneson” osiągnąwszy szybkość 61 km./g. z dwoma pasażerami.

Pomnik Ottona Lilienthala.



Ottowowi Lilienthalowi, ojcu nowożytnego lotnictwa, który podczas prób z szybowcem zabił się w 1896 r., postawiono pomnik w miejskim parku w Gross Lichtenfeldzie pod Berlinem.

Rekord światowy lotniczy na czas i dystans zdobył 11 września lotnik Geo Tourny. Przebył on 1010,8 km. w przeciągu 13 g. 17 m. 57 s. na dwupłacie Farmana z silnikiem 70 konnym Renault'a i otrzymał nagrodę francuskiego aeroklubu wynoszącą 10000 fr. Interesujące tabele zdobywców z tego rekordu w ubiegłych latach podajemy tutaj: w 1908—Santos-Dumont 220 km.; 1907—Henri Farman—770 km.; 1908—Wilbur Wright—124,7 km.; 1909—H. Farman—234,211 km.; 1910—Tabuteau—584,75 km. i w 1911—Gobé—740,3 km.

Rekord światowy na wysokość uzyskał w dniu 17 września francuski lotnik Legagneux, podniósł się na wysokość 5720 m. na jednopłacie „Morane”. Komisja sportowa francuskiego aeroklubu uznała jednak tylko 5450 m. Lotnik Garros, którego rekord 4900 metrowy pobił obecnie Legagneux, nabył jednopłat „Morane” od Legagneux'a i zapewnia, że na tym doskonałym aparacie zdobędzie rekord przewyższający 6000 m.

Amerykański lotnik i konstruktor, p. Glenc Curtiss, najwięcej znany obok braci Wright, pierwszy zdobywca nagrody lotniczej Gordon Benneta w Reims w r. 1909 i dzielny pionier lotnictwa w Stanach Zjednoczonych, był niedawno w Paryżu, by omówić dokładniej z francuskim lotnikiem Prunhan'em niektóre ulepszenia wodnych pławców swego systemu, tyjących się przeważnie płaszczyn nośnych. Curtiss między innymi, oświadczył, że już od 2 lat pracę swą poświęca pławcom wodnym i że uważa, że do nich bezwarunkowo należy przyszłość lotnictwa, gdyż łączy one przyjemność jazdy łodzią z przejażdżką powietrzną. Opowiadał dalej, że ostatnio skonstruował dwupłat wodny zarówno dobrze podnoszący z ładu i wody z 80 konnym silnikiem i posiadający szybkość 80 km. na wodzie i 95 km. w powietrzu. Nowy dwupłat wodny Curtissa waży 498 kg. może unieść 450 kg. ciężaru pożytkowego.

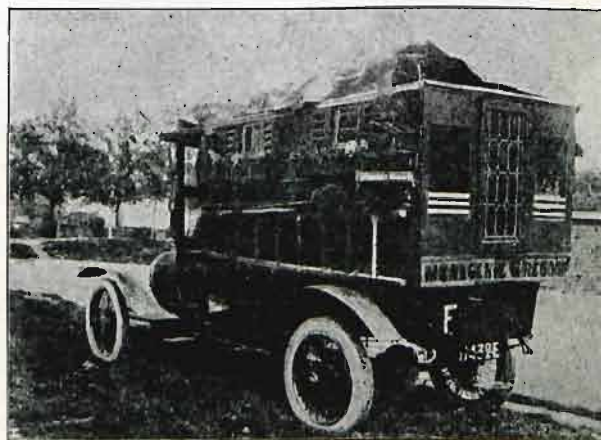
Interesującym jest, że w roku 1906 zwycięzca „Grand Prix de A. C. F.” na samochodzie z silnikiem o pojemności cylindrów przeszło 12 l. zużywał na 100 kl. aż 30 l. benzyny i osiągnął mniejszą przeciętną szybkość niż Zucarelli, który zużywał tylko 16 l. benzyny na 100 km. mając silnik o 3 l. pojemności cylindrów. Jest to bezwarunkowo ogromny postęp, którego osiągnięcie należy przypisać tylko wysiłkom.

Jazda po promienna do St.-Sebastian.

Jazda promienna, w której brało udział aż 91 samochodów, została zakończona w St. Sebastian wyścigami górskimi i konkurencją piękności wozów. Ze względu na rozmaitą ilość przebytych przez poszczególne samochody kilometrów była jazda wcale niezłą próbą ich wytrzymałości. Nagrody wynosiły 80000 fr. 30000 fr. były przeznaczone za największe ilości zdobytych punktów dodatnich, zależnych od przeciętnej kontrolowanej szybkości, długości przebytej drogi, liczby pasażerów i stanu samochodu u celu. Pewna część tej sumy była przeznaczona na t. z. nagrody piękności samochodów. Pojedyncze nagrody wynosiły: od 500—10000 fr. Pozostałe 40000 fr. zostały rozdzielone pomiędzy uczestników w stosunku do długości przebytej drogi, aby przynajmniej choć w części zwrócić mu nie-małe koszty, których wymagała taka przejażdżka.

Rezultaty ogólnej klasyfikacji były następujące. W klasie A (nadwozia otwarte) otrzymał najwyższą ilość punktów—163, od p. Aschoff na „Bergmanu Metallurgique”, za przebycie bez wypadków 3566 kl. z Petersburga.

W klasie B (nadwozie zamknięte) uzyskał zwycięstwo p. Picard na „Gregoir” zdobywszy 144,9 punktów. Samo-



„Menazerja Gregoirs”.

chód jego, którego podobiznę podajemy, nosił nazwę „Ménagerie Gregoirs”, budził ogólną wesołość i podziw. Z 11 pasażerami przybył on szczęśliwie na miejsce.

W biegach górskich zwyciężyli: w klasie A p. Mathis na „Mathis” w 4:24, a w klasie B p. de Pedroso (Benz) w 4:06. Przestrzeń biegów wynosiła 3 km. z licznymi krzywiznami i podniesieniem do 40%.

W konkursie piękności otrzymał w klasie A pierwszą nagrodę p. Aschoff na „Bergmanu Mettaurgique”, a w klasie B p. Reppisseau na „Delage”.

Tegoroczne biegi w Spa i Ostendzie pomimo wielkiej liczby uczestników zawiodły. Nadzwyczajnych rekordów ani co do czasu, ani co do szybkości nie osiągnięto. Znaczący tylko warto, że w obu tych biegach większość nagród otrzymały marki niemieckie, co dobrze świadczy o rozwoju i postępie przemysłu samochodowego w Niemczech.



SAMOCHOODY

Na torze w Brokland osiągnięto nowy światowy rekord 1000 milowy (ang.). W roku 1907 zdobył go p. Eolge na 60 konnym „Napier” w 14 g. 53 m. 15s. Obecnie na 16 konnym „Sunbeam” przebył tą przestrzeń pp. Resta i Crossman w 13 g. 8 m. 25 s., bijąc rekord p. Eolge o 1 g. 45 m. 25 s.

Wyścigi Vanderbilt'a odbyły się 2 października na torze koło Milwanku. Zwyciężył de Palma na torze Mercedes przebywszy przestrzeń 292 mil. ang. w przeciągu 4:20:31, co odpowiada przeciętnej szybkości 108,5 km./g.

Francuski „Grand Prix” i „Coupede la Sarthe”.

W dniu 8 i 9 wrześniu b. r. miały miejsce dwa ciekawe wyścigi, bardzo dobrze zorganizowane przez znany pod tym względem „Automobil-Club de la Sarth.” Pierwszy dzień był poświęcony wyścigom motocyklów, na okregu 18 km. które należało objechać 22 razy. Zwyciężył angiłk Devay na marce „Triumph” w 5:6:54 t. j. 77, 4 kw./g.

„Grand Prix” był przeznaczony dla samochodów o pojemności cylindrów do 3 lit. w przepisach „Coupe de la Sarthe” pojemność cylindrów nie była ograniczona. Oba te wyścigi odbyły się na przestrzeni 54 km., którą należało objechać 12 razy.

W pierwszym wyścigu zwyciężył Zucarelli na „Lion Peugeot” w 6:12:25¹/₃ co wynosi 106 km./g.

„Coupe de la Sarthe” zdobył „Goux na Peugeot” w 5:31:54¹/₃ osiągnąwszy szybkość przeciętną dotychczas na francuskich torach niebywałą 119,5 km./g. Silnik jego samochodu 110×210 robi 2000 obr./m.

Najlepszy czas jednego okrążenia toru wozu wykazał Boillot (Peugeot) zużywszy na jego przebycie 25:9 t. j. 129 km./g. W tem okrążeniu jednak musiał on nabrać benzyny, na co stracił 1 m. 27 s. tak, że właściwym czasem było tylko 23:42 co daje ogromną szybkość 140 km./g.

Kinematograf sportowy.

W swoim czasie poruszyliśmy w „Lotniku i Automobiliście“ myśl powołania do życia w Warszawie kinematografu, któryby się różnił od wszystkich dotychczasowych, a przede wszystkim służył do rozbudzania upodobań do sportów.

Nie ulega wątpliwości, że bardzo mała liczba tego rodzaju przedsięwzięć wywiera wpływ dodatni na kształcenie smaku wśród szerokiego ogółu, przeważna natomiast część kinematografów ma na celu hołdowanie grubym efektom, przez co nawet demoralizująco oddziaływa na bezkrytycznych lub młodocianych widzów.

Myśl przez nas rzucona znalazła zrazu życzliwe przyjęcie, zwolna jednak przygluszona została innemi projektami i zesłała z porządku dziennego spraw bieżących. Projekt jednak sam, jak się obecnie okazuje, nie upadł zupełnie, jak bowiem się dowiadujemy, kwestja urządzenia kinematografu sportowego podjęta została na nowo, wprowadzeniem zaś w czyn tego ze wszechmiar pożytecznego przedsięwzięcia zajęło się grono osób bardzo poważnych i rozporządzających nieodzownemi kapitałami. Narazie mają być urządzone przedstawienia niedzielne popołudniowe w jednym z warszawskich kinematografów.

Zc względu na energję, z jaką się wzięto do dzieła, można mieć nadzieję, iż jeszcze w ciągu zimy bieżącej przybędzie Warszawie ten nowy przybytek, a chyba powodzenie cieszyć się powinien znacznem. Powodzenie to zawisło jednak nietylko od kół i korporacji sportowych, ale więcej jeszcze od rodziców i opiekunów, którzy młodzież naszą nakłaniać powinni do omijania zakładów zatruwających ich młode umysły widowiskami, graniczącemi bardzo często z pornografią, a popieranie kinematografu, w którym odslaniane będą wszelkie ćwiczenia cielesne, rozwój i postęp techniki sportowej i t. p.

Nie wątpimy, że takie właśnie poparcie znajdzie to nowe przedsięwzięcie i dlatego z góry pewni jesteśmy jego powodzenia.



BIBLIOGRAFJA.

Niezmiernie pożyteczne wydawnictwo.

Skargi na straszliwe kaleczenie języka polskiego przez rzemieślników naszych i wogóle przez osoby pozostające w jakimkolwiek związku z przemysłem, rozbrzmiewały już od dawnego czasu, niełatwo jednak było wynaleźć sposób do wyrugowania obcych, a szczególnie germańskich na-

leciałaści. Wykuwać nowe wyrazy praca to i trudna nadzwyczaj i z wielu względów nawet bezcelowa, przyzwyczajony bowiem od dawna do posługiwania się poprzekręcanemi haniebnie wyrazami pracownik, z niechęcią daje się naklonić do wprowadzenia wszelkich inowacji. Nawykł on do nazw, które się utarły i nie odczuwa zupełnie, że popelnia błędy wprost szarpiące ucho każdego, kto kocha swój język macierzysty i kto dla tego języka ma cześć przynależną.

Podejmowane tu i owdzie próby bądź wskrzeszenia dawnych wyrazów zapomnianych, bądź też utworzenia nowych, a dających mniej więcej jasne pojęcie, nie mogły wydać dobrego plonu. Wobec tego też na V-ym zjeździe techników polskich uznano, że wszelka rozbieżność prac na polu słownictwa technicznego nietylko nie prowadzi do celu, ale nawet, gdy chodzi o dziedzinę rzemiosł, wprost okazać się musi szkodliwą. Każdy z tych, którzy próbowali walczyć ze zniemieniem języka rzemieślników polskich, miał niewątpliwie jaknajlepsze chęci, każdy jednak metodę leczenia podejmował na swój sposób. Ztąd poszło, że w wydawnictwach dotychczasowych rzadko który przedmiot ma wszędzie jedno i to samo nazwanie, co oczywiście wywołać musiało chaos, uniemożliwiający skuteczną pracę nad wplenieniem dziwolągów.

Ażeby temu kres ostatecznie położyć, na wniosek Warszawskiego Stowarzyszenia Techników wydelegował zjazd *Delegację słownikową* i polecił jej opracować *Polski słownik rzemieślniczy*, w którym raz na zawsze ustalone ma być prawidłowe nazywanie wszelkich przedmiotów.

I oto mamy już przed sobą owoce tej pracy w postaci „Słownika Rzemieślniczego Ilustrowanego“, a przyznać musimy, że Delegacja wywiązała się z zadania wprost doskonale. Przede wszystkim podnieść się godzi taniłość książki, świadcząca o tem, że nietylko nie liczone tutaj na żadne zyski, lecz przeciwnie liczone się z tem, że wydawnictwo takie musi przynieść straty materialne. Myśl dodania przy każdym wyrazie odpowiedniego rysunku objaśniającego była świetna, wiemy jednak wszyscy, że właśnie to podraża koszta wydawnicze. Na szczęście z sukursem pieniężnym Delegacji pospieszyła Kasa Mianowskiego, dzięki też funduszowi z zapisu Władysława Pełłowskiego wzbogaciła się literatura nasza o książkę, która powinna by się znaleźć w ręku każdego rzemieślnika. Dotychczas ukazała się część I-a „Słownika“, obejmująca wszystkie, co wchodzi w zakres obróbki metali, drugą część, stosownie do zapowiedzi, obejmą te przedmioty, które łączą się z obróbką drzewa.

Zapewne, że na upartego znalazłby się ten i ów wyraz zbyt sztuczny, albo niedość ściśle rzecz określający, taka jednak krytyka byłaby tylko beztreściwem czepianiem się autorów. Naszem zdaniem, wobec „Słownika“ stosować należy bezwzględnie: *„Roma locuta-causa finita“*. Tak, a nie inaczej powinien odtąd nazywać rzemieślnik polski swoje materiały i przyrządy. I będzie się ten rzemieślnik z pewnością do wskazań zawartych w „Słowniku“ stosował, jeżeli oczywiście książka

znajdzie jaknajszersze rozpowszechnienie. Zająć się tem rozpowszechnieniem powinni właściciele fabryk i warsztatów, niewielu bowiem pracowników będzie się chciało zdobyć nawet na tak minimalny wydatek, jak 30 kop. za książkę blisko 100-stronicową, ilustrowaną, o dobrym papierze i mocnej, trwałej kartonowej okładce.

O pracowitości i sumienności autorów, składających Delegację Słownikową świadczy wzorowy układ, jak i przytoczenie nazw każdego przedmiotu w językach niemieckim, rosyjskim i często angielskim. Nie poprzestając na szczegółowym objęciu wszystkich przedmiotów, dodano jeszcze skrowidz alfabetyczny, ułatwiający natychmiastowe odnalezienie stosownego określenia polskiego. Słowem jest to wydawnictwo pod każdym względem wzorowe, a choć na pozór przedstawia się książka nieokazale to przecież łatwo pojąć ile trudów włożyli w nią musieli autorzy. Słuszną tedy wydaje nam się rzeczą złożyć Delegacji podziękę za pracę wyteżoną i nie dążącą do nagrody w postaci taniego i krótkotrwałego rozgłosu.

Wszystkie dzielnice polskie reprezentowane są w Delegacji, której przewodniczy inż. A. Podworski ze Stow. Techników w Warszawie. Taki współdziałanie pracowników z różnych stron kraju był bardzo trafnie pomyślany, ułatwiło to bowiem przeszczepienie i uogólnienie wyrazów czysto polskich, które w jednej części kraju są używane, a w innej zupełnie nieznane.

Praca nad odniemczeniem rzemieślniczego słownika polskiego na takiej podstawie się opierając, może już być śmiało rozpoczęta.



Wyszedł z druku pierwszy numer „Wsi i Dworu“, dwutygodnika, który powołał do życia i redaguje p. Kazimierz Laskowski (El). Wykwintnie i bogato ilustrowany świetnymi fotografiami zeszyt wypełniają widoki naszych krajobrazów polnych i leśnych, polskich chat, domków i pałaców, oraz sceny z życia wiejskiego, z powszednich dni pracy, jak i z dni zabaw i wypoczynku. Bardzo szczęśliwą myślą było wprowadzenie działu „Sport i Hodowla“ poświęconego rozwojowi sportów wiejskich. W tekście znajdują się artykuły: Antoniego Marylskiego, Jana Bęlcikowskiego, Ela, Ferdynanda Kurasia, Ludomira Cywińskiego, oraz szereg artykułów i notatek z dziedziny sportu, mody i t. d.

Elektryczność jako środek leczniczy.

Pomimo, że na zachodzie już od dłuższego czasu istnieje i ciągle się uzupełnia bogata literatura, traktująca o elektryczności jako o środku leczniczym, w języku polskim nie posiadaliśmy dotąd żadnego podręcznika, z którego zaczerpnąć by można wiadomości: czem jest właściwie ta elektryzacja i jaki wpływ wywierać może na organizm ludzki. Brakowi temu postanowił zarządzić inżynier-elektrotechnik p. Edward Krąkowski, a rezultatem tych jego dążeń jest wydana świeżo praca obszerna pt. „Prądy galwaniczny i farydycy w elektrotechnice.“

Zdawałoby się, że tego rodzaju przedmiot nadawałby się więcej do opracowania przez lekarza, tak też dzieje się zazwyczaj zagranicą. Czuli to też doskonale autor i w przedmowie tłumaczy się dlaczego on, nie lekarz, lecz technik podjął się napisania książki popularnej. Jeżeli prace takie, wyszłe z pod pióra lekarzy, posiadają wiele braków, to dzieje się tak dlatego, że właśnie strona techniczna przedstawia wiele trudności, przez które nie może przebić się specjalista. W tym wypadku technika spotyka się ciągle z medycyną, albo jedna, albo druga musi ciągle wchodzić na cudze podwórko. Autor z całą skromnością przyznaje, że strona medyczna może, a nawet musi posiadać niektóre strony słabsze, liczy jednak na to, iż lekarze nadesłają mu swoje spostrzeżenia na podstawie własnej obserwacji, co umożliwi wolne od błędów drugie wydanie.

Stosowanie iskier elektrycznych w leczeniu datuje się od wynalezienia pierwszej maszyny t. j. 1743-go roku, długich jednak lat było potrzeba, zanim uspokoiła się surowa krytyka i zanim uznano prawdziwy pożytek tej metody leczenia. Obecnie największym uznaniem cieszy się prąd galwaniczny, cały przedmiot prądolecznictwa. Wszystko to przechodzi p. Krąkowski bardzo szczegółowo, starając się przedewszystkiem nie znużyć czytelnika. Książka napisana językiem potoczystym i poprawnym, podzielona jest na trzy części, z których ostatnia poświęcona jest kardynalnym wiadomościom o budowie i fizjologii ciała ludzkiego i o pożywieniu i wartości środków spożywczych. Ilustracje i tablice uzupełniają tę ceną pod każdym względem pracę, dorzucającą nową cegiełkę do budowy gmachu nauki polskiej

Treść:

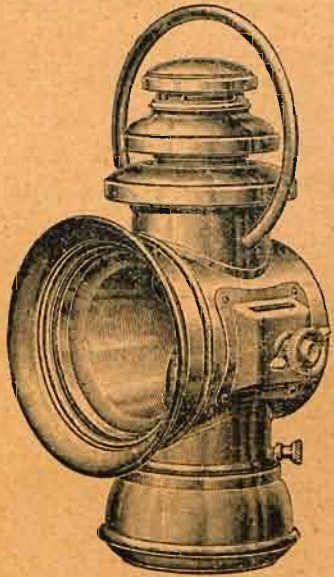
1909—1912.—Nowa konstrukcja silnika samochodowego.—Nowe ciężarowe pociągi samochodowe w armii niemieckiej.—Aparaty do rzucania bomby z płatowcą.—Nowoczesny samochód podróży.—Nowe francuskie płatowce wodne.—Moda na płatowca.—Dwudziestominutowe torpedy „Bebé“ Barauda.—Z lotnictwa wojskowego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.—Nekrologia.—Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego.—Wszechsport: Kobiety na łożach i przy wiosłach.—Ubiegły sezon sportowy Warszawskiego Tow. Wioślarskiego.—Serbski jednoślup wojskowy.—Lotnictwo.—Samochody.—Kinematograf sportowy.—Bibliografia.—Elektryczność jako środek leczniczy.

Warunki przedpłaty z dostawą: w Warszawie, rocznie rb. 3, półrocznie rb. 1.50, kwartalnie k. 75¹ na prowincji i zagr. rocznie rb. 3.60, półrocznie 1.80, pojedyncze numera kop. 30.

SKŁAD GŁÓWNY w WARSZAWIE

— Księgarnia **WENDE i S-ka (T. HIŻA i A. TURKUŁA)** —

w Łodzi Księgarnia Ludwika Fiszera.



Nier & Ehmer Beierfeld ^W|_S

Specjalna fabryka lamp, generatorów, akkumulatorów do samochodów, latarek i do rowerów

„NIRONA”

Reprezentant na Królestwo Polskie

I. FOLMAN, WARSZAWA.

Dom Agenturowo-Komisowy GALERJA LUXENBURGA

parter **Nr. 70.** ☐☐ **Telefon Nr. 247-29.**

— Poleca po cenach konkurencyjnych. —

**SAMOCHÓD
i PŁATOWIEC**

DO NABYCIA we WSZYSTKICH
KSIĘGARNIACH REDAKCYI
LOTNIKA i AUTOMOBILISTY

Cena rb. 2 (dwa)

SA

PIERWSZE TEGO RODZAJU WYDAWNICTWO W JĘZYKU POLSKIM.

Siecke & Schultz

Pierwszy dom fachowy

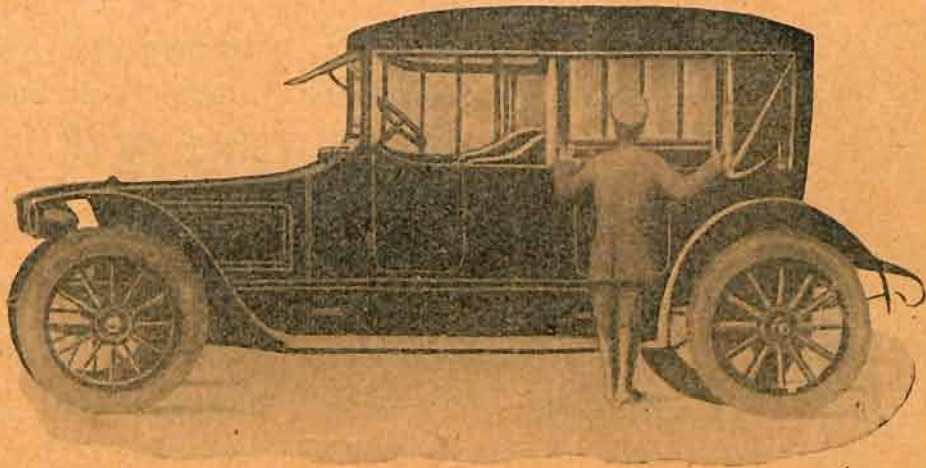
Przyrządy i materiały automobilowe

zalożony w 1869 r.

Berlin SW. 68, Oranienstrasse 120 — 121.

Katalog II A na żądanie.

19



12 r.

Wszechświatowy Samochodowo-Eksportowy

DOM HĄNDLOWY

„AUTO EXPORT”

5. Rue Laffitte, Paris (Paryż-Francya).

Na żądanie wysyła się szczegółowy ilustrowany katalog samochodów, omnibusów i wozów ciężarowych wszystkich marek na 1912 r.

Szczegółowe objaśnienia i bogate ilustracje ułatwiają naszym klientom wybór samochodu.

Ogromne składy części samochodowych do różnych systemów.

— Adres telegraficzny: **Aeroto Paris.** —

ZAKŁAD

(Metoda E. Jacques-Dalcoze'a)

Gimnastyki Rytmicznej i Solfeggia Franciszki Kutnerówny.

w Warszawie, ul. Hoża № 39. Tel. 140-72.

KAZIMIERZ OSSOWSKI

INŻYNIER I OBROŃCA PATENTOWY.

BIURA PATENTOWE

PETERSBURG—Wozniesienskij Prospekt № 20.
BERLIN—Potsdamerstr. № 5.

Inżynier Technolog Dr. A. J. GOLDSOBEL

BIURA PATENTOWE

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 16. TEL. 37-52.
PETERSBURG, BOLSZOJ KAZACZIJ PER. 4.

Automobile słynnej światowej marki

MITCHELL

20 HP. 24/30 HP. i 50/60 HP.

Konstrukcja specjalnie mocna. Wykonanie pod gwarancją. Ceny przystępne.

GENERALNE ZASTĘPSTWO NA KRÓLESTWO I GALICJĘ

Inżynier **JUL. MADEYSKI.**

Nowogrodzka 44 m. 17. Tel. 263-65.

Większy model dla garażów.
6.-Mk.



Cena 4.50 M.
Wypadki z powodu ulatniaka
wykluczone!

Lejek do przecedzania

systemu Dr. Béna, Metz, Sw. Ludwika 8. oczyszcza benzynę z bródu i wody. Patent. w Niemczech za № 476472.

PATENTY

NA WYNAŁAZKI, MARKI I MODELE WYRABIA SPECJALNIE
INŻ. D. FRAENKEL. Warszawa, Nowogrodzka 23. Tel. 18-62.

Firma egzystuje od 1872 r.

ZAKŁAD

atystyczno-stolarsko-Rzeźbiarski

KAROLA CHILKIEWICZA

w WARSZAWIE

ul. Koszykowa № 58. Telefon 263-31.

Biurka załuzjowe amerykańskie. Oprawa rogów. Szafy do dubeltówek i szafy załuzjowe. Łożyska oraz wyroby wchodzące w zakres wyrobów z drzewa.

PATENTY

— NA WYNAŁAZKI i t. d. —

Dr. Maryan Kryżan

INŻYNIER I OBROŃCA PATENTOWY.

PGZNAŃ
Rycerska 33,
telef. 26-50.

WARSZAWA
Nowogrodzka 24,
telef. 188-50.

PATENTY

NA WYNAŁAZKI MODELE I MARKI FABRYCZ.
GOLDMAN I ELLENBAND
WARSZAWA, LESZNO №8, Telefon № 228.

Samochodowe Lewarki, Krany, Trąbki sygnałowe, przyrządy do montowania pneumatyków etc.
nadające się do wszystkich typów samochodów produkcje jako specjalność

Alnacka Fabryka Pojazdów

Krause & Günther,

DESSAU — ANHALT, NIEMCY.

Nowy Ilustrowany Dwutygodnik

„Gazeta Leśna i Myśliwska”

Redakcja i Administracja: Warszawa, Nowy Zjazd 7.

TELEFON 248-82.

Cena przedpłaty z dostawą:

W WARSZAWIE i na PROWINCJI:			ZA GRANICĄ:		
rocznie (24 num.)	—	Rs. 8.—	Koron 24.—	Marek	20.—
półrocznie (12 „)	—	„ 4.—	„ 12.—	„	10.—
kwartalnie (6 „)	—	„ 2.—	„ 6.—	„	5.—
na rok 1912 (18 „)	—	„ 5.—	„ 15.—	„	12.—

pojedyncze numery 45 kopiejek.

Zakres działania Biura pod nowem kierownictwem znacznie rozszerzony.



Biuro Techniczno-Lotnicze

AËRO-OFFICE

W WARSZAWIE.

Projekty. Opracowania. Kosztorysy. Aeroplany.
Silniki. Śmigła. Części składowe.
Fabryka modeli. Warsztat reparacyjny.

Przy Biurze istnieje czytelnia zaopatrzona w pisma lotnicze w pięciu językach europejskich do bezpłatnego użytku Sz. Klientów.

ADRES BIURA: ADRES FABRYKI (tymczasowy):
Moniuszki 6 Leszno 28.
(wejście od Jasnej). □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

Adres telegraficzny: **Aërooffice—Warszawa.**

Zakres działania Biura pod nowem kierownictwem znacznie rozszerzony.

Benzyne różnych ciężarów gatunkowych

POLECA:

NAFTOWO-PRZEMYSŁOWE i HANDLOWE TOWARZYSTWO „**MAZUT**” WARSZAWA, JASNA 8.
TELEFON 80-58 i 15-60.

TAMŻE:

Oleje maszynowe, cylindrowe, wazelinowe oraz do motorów i samochodów.

— T-wa S. M. SZYBAJEW i S-ka. —
Nafta, Ropa naftowa i Odpadki naftowe.

Grand Prix — 5 złotych medali.

SAMOCHODOWE PNEUMATYKI
„AUSTAMERIK”

Graniczna 15. Telef. 224-70.

Oleje, Smary, Pasy transmisyjne
i Surowce

Z pierwszorzędnych źródeł po cenach

□ **konkurencyjnych.** □

POLECA:

Dom Handlowy

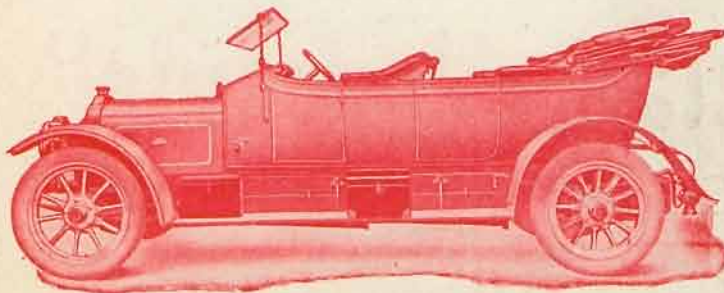
WALDEN i MAJEWSKI

Warszawa—Praga. Telefon 219-22.

Podwozia do aeroplanów
podług rysunków,

KÓŁKA DO AEROPLANÓW
wszelkich wymiarów wykonywa jako
specjalność

Anhalcka Fabryka Pojazdów
Krause & Günther,
Dessau — Anhalt, NIEMCY.



Przedstawicielstwo i skład gum „**ENGLEBERT**”.

Auto-Salon J. Najdicz

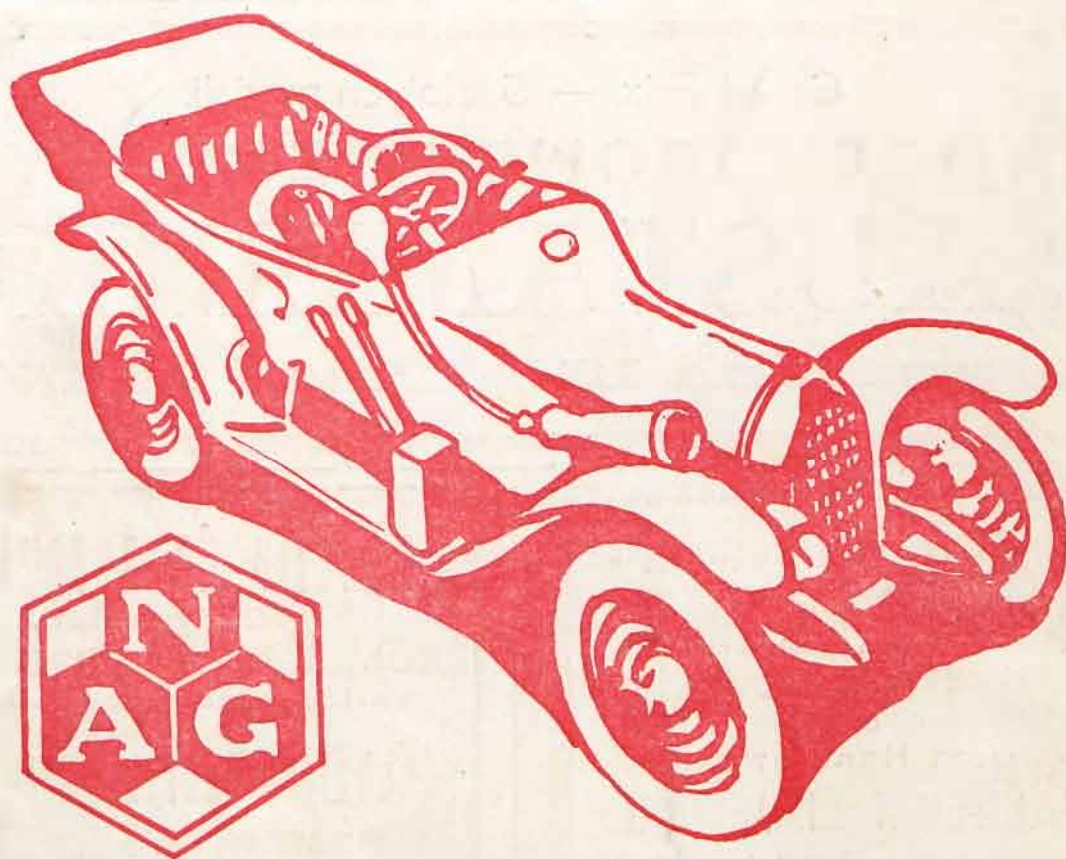
Kantor: Warszawa, Wierzbowa 6. Telef. 43-32.
Składy: { Nowo-Senatorska 12. Tel. 258-75.
 { Lubelska (Praga) w domu fabr. Wojciechów.

Jeneralna reprezentacja pierwszorzędnej Bel-
gijskiej fabryki automobili

„PIPE”

oraz pierwszorzędnych francuzkich fabryk
automobili, omnibusów i wozów ciężarowych.

AVSTRO DAIMLER



AKCESORYA, PNEUMATYKI, CZĘŚCI ZAPASOWE, PHARES BLERIoT,
GARAŻ, WARSZTATY, WYNAJEM SAMOCHODÓW,

„Auto-Palace-Varsovie”

STANISŁAW BERSON

TREBACKA 13. — TELEFON 91-16.