

JÓZEF FRAGET — STYLOWE SREBRO, PLATERY.



H-c-63

ROK IV.

No

6.

LOTNIK I AUTOMOBILISTA Z DODATKIEM WSZECHSPORT

K. STARZYŃSKI-AUTOMOBILES

NOWY-ŚWIAT 5, Tel. 70-33.

POLECA SAMOCHODY WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY:

Panhard et Levassor FRANCJA

Fabrique - Nationale BELGJA

Lanchester ANGLJA

Case AMERYKA.

G. GERLACH
WARSZAWA
Czysta 4.



MAGAZYN
OPTYCZNO-
TECHNICZNY

tel.
273-95.

NUMER WYSTAWOWY I.

Cena 30 kop.

WARSZAWA.

OLEJE,
SMARY **GARGOIL** NAJLEPSZE do
SAMOCHODÓW

CZERWIEC — 1914 r.

ABRICOTINE P. GARNIER.

„ OPEL ”

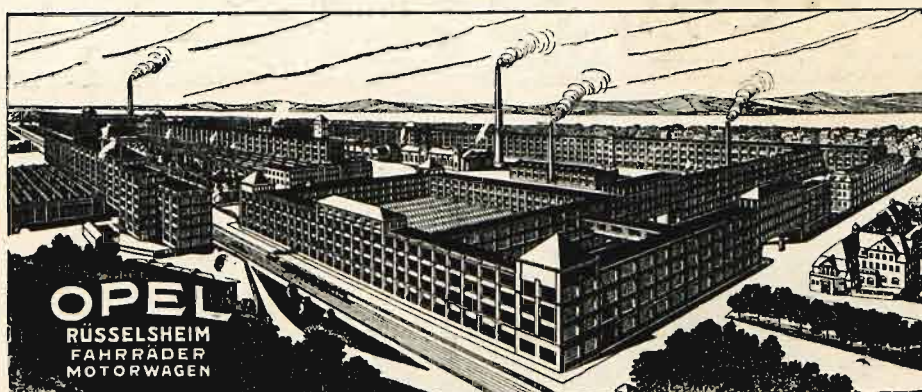
Pod względem powodzenia i produkcji najpoważniejsza fabryka
samochodów Niemiec Rüsselsheim a/M.

Luksusowe Samochody z wytwor-
nem wykończeniem.

Cieżarowe Rozwożne samochody
do różnych celów.

Pożarnicze Samochody.

Sanitarne i Szpitalne Samo-
chody.



Jeneralne Przedstawicielstwo
GARAŻ CENTRALNY

WARSZAWA, Nowy Świat 40 tel. 94-01.

Sprzedaż samochodów osobowych i ciężarowych
Samochody czteroosobowe nowe od Rb. 2600.—

Sprzedaż benzyny, smarów, pneumatyków i wszelkich akcesorji.

Najtańsze i najakuratniejsze reperacje i całkowite
remonty samochodów.



FIAT

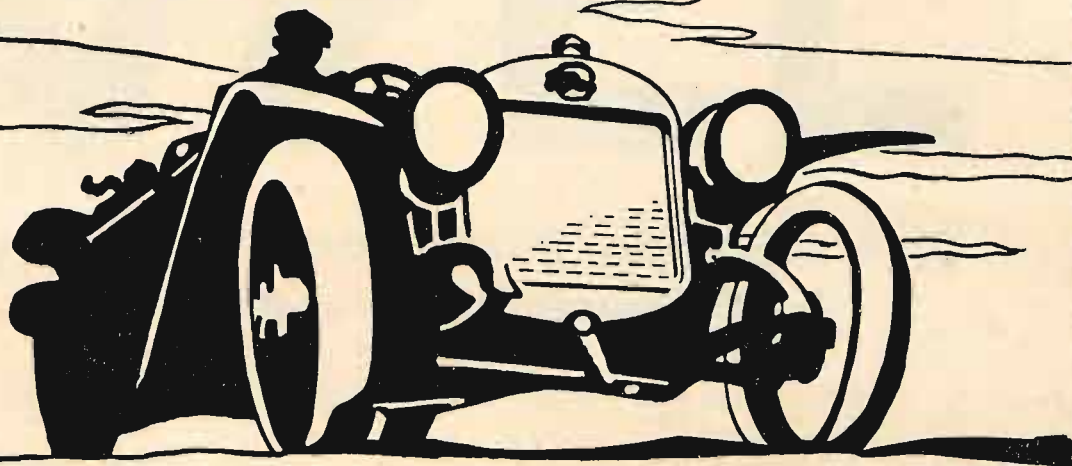
Tow. Akc. Samochodów

Oddział Warszawski

ul. Moniuszki № 2, tel. 204-62.

Zarządzający *Jan Drozdowski.*

SAMOCHODY LAURIN & KLEMENT

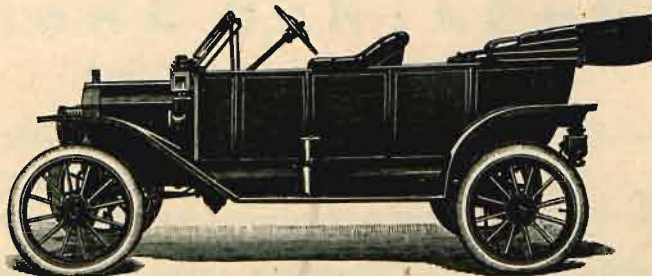


BIURO TECHNICZNE „ATLANTA”

WARSZAWA — JEROZOLIMSKA 59.

WŁASNE WARSZTATY REPARACYJNE

Największa w świecie
amerykańska fabryka
SAMOCHODÓW „**FORD**”
Roczna produkcja fabryki 250000 samochodów



wyłącznie przedstawiciele **ATLANTA** BIURO TECHNICZNE
na Królestwo Polskie **Jerozolimska 59**

części zapasowe na składzie.



Telefon 20-42
98-42

CENY BARDZO PRZYSTĘPNE.

Samochody

MINERWA.

VARSOVIE AUTOMOBILE.



Firma istnieje
od 1883 roku.

J. RUSZCZYŃSKI **WARSZAWA,**
Marszałkowska 145.
Telefon 57-40.

MAGAZYN FABRYCZNY WYROBÓW JUBILERSKICH.

Brylanty, Rubiny, Szafiry, Perły, Szmaragdy,
oraz wykwintna biżuterja w platynie i złocie.

Zegarki z precyzyjnymi mechanizmami.

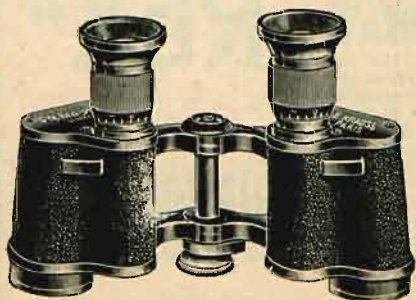
Bransolety z zegarkami. Papierośnice. Laski. Wyroby srebrne.

Dziegieć sosnowy i ekstrakt Bay,

połączone w specjalny sposób z chemicznie czystą siarką, naftą i styrakowcem—oto główne części składowe angielskiego mydła w płynie do włosów „BAY SANAGRY“. Przyjemne uczucie świeżości daje się zauważyć zaraz po pierwszym umyciu. Włosy nabierają naturalnego połysku, stają się miłe w dotknięciu i nie łamią się. Mydło

„SANAGRY”

zalecane jest, jako idealny, niedrażniący środek do włosów zarówno przy zdrowej skórze, jak i przy skórze, dotkniętej łupieżem w obydwu postaciach. Cena flakonu 1 rb. 20 k. (starczy na kilka miesięcy). Sprzedaż w lepszych składach aptecznych. Broszura bezpłatnie.



Lornetki pryzmatyczne

najznakomitszych marek

Ocularium „SANATOR”

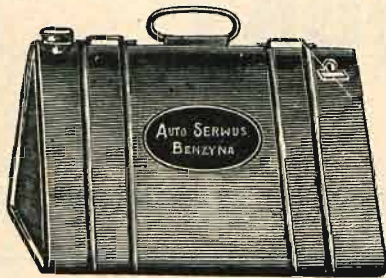
Nowy-Świat 29,

róg Chmielnej.

Biuro Techniczne Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI, Warszawa, Nowy-Świat 41. tel. 53-62.

Generalna reprezentacja Tow. Budowy Aparatów do walki z ogniem

NIAGARA



Poleca, prócz ręcznych aparatów przeciwpożarowych „NIAGARA” z przyrządem, umożliwiającym dowolne wstrzymywanie gaszącego strumienia

autokanistry „SERVUS”

do przewożenia i przechowywania łatwopalnych płynów.

UWAGA! DLA SAMOCHODÓW UWAGA!
specjalne lekkie aparaty, gaszące momentalnie benzynę.

Cenniki gratis.



SAMOCHODY

nowe i używane różnych marek.

Samochody — Chassis dla celów przemysłowo-handlowych.

CENY OD Rb. 1500.

Sprzedaż, kupno, zamiana. □ □ □ □ Taksometry dla dorożek z umocowaniem.
SMOLNA № 5.

Garaż i Szkoła inż. B. Tereszczenko i Sp.

Zapisy trwają stale; kursy dzienne i wieczorowe.

Dla przyjezdnych kursy specjalne skrócone.

NA SKŁADZIE STAŁE 15 SAMOCHODÓW

DLA AUTOMOBILI znany w całym świecie krem

SOLARINE

Generalny reprezentant na Cesarstwo i Królestwo

H. REISS

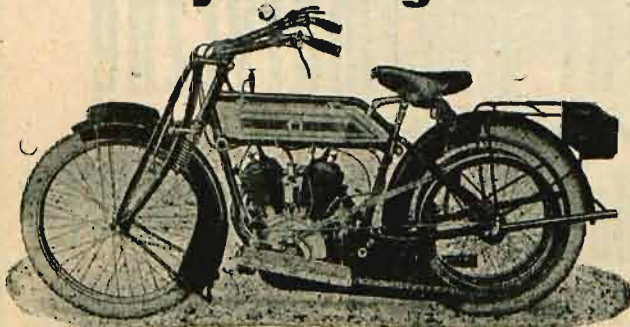
w WARSZAWIE
Al. Jerozolimska 89
Tel. 186-23.

Solarine czyści i jednocześnie poleruje nie nadwrażając rąk i nadaje metalom piękny i stały połysk. Solarine czyści także zardzewiałą stal i żelazo. Niezbędny dla każdego domu do czyszczenia wszelkich metali, jako to: blachy, cynku, niklu, miedzi, mosiądzu, plateru, nieszłubru, złota i srebra. Przed użyciem mocno wymieszać. Etykieta patentowana za № № 68979, 70266, 72126.

Solarine dostać można we wszystkich składach aptecznych oraz w znaczniejszych składach naczyń kuchennych i mydlarskich.



Motocykle Angielskie



ROWERY, WÓZKI BOCZNE.

Największy wybór ang. motocykli „Rex” i „Wanderer” i in. od 1 1/2 HP. do 6 HP. Specjalnie budowane na nasze drogi. **MOTORY** do łodzi i innych celów od rb. 200 komplet (Ostatnia nowość) Uniwersalne te motory, dające się zastosować do każdej łodzi założyć może każdy w ciągu 20 minut. Wielki wybór rowerów, części zapasowych galanterji sportowej. Za gotówkę i na spłaty. Ceny przystępne. Sprzedaż, budowa, naprawa, konserwacja samochodów, rowerów, motocykli, łodzi motorowych i t. p.

Warszawa, N.-Świat 38,
tel. 116-00.

„REX”

i

„WANDERER”

Antoni Dawidowicz



T-wo „PROWODNIK”



ulica Królewska № 16, telefony № 11-64, 11-65.

Obrycze pneumatyczne i masywne do kół
samojazdów.

NIEŚLIZGAJĄCE SIĘ OPONY „KOLUMB”.

Szczeliwa
azbestowe,
bawełniane
konopne, lniane i t. p.

Obrycze do rowerów,
motocykletek; aeroplanów.

Szczeliwa samosmaru-
jące patentowane.

Materiały gumowe
na skrzydła
do aeroplanów.

Smary do kranów, kołnie-
rzów, do kół zębatych i t. p.

Obrycze do kół powozowych.

Wszelkie wyroby gumowe i azbestowe.



Za dobroć naszych wyrobów gwarantujemy.



„APOLLO”

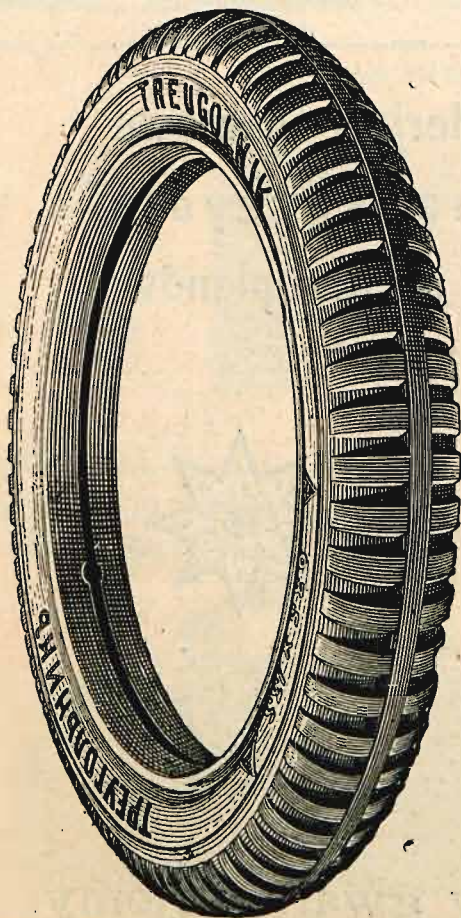
Zdobywca od 2 lat największej ilości nagród na wyścigach i konkursach.

AKC. TOW „APOLLOWERKE“ W APOLDZIE.

Przedstawicielstwo: „**GARAŻ BÜSSING**”

Warszawa, St. Jerska № 11.—Tel. 256.76. 202.72.

Szwejsownia autogeniczna! Warsztaty. Akcesorja.



Opony samochodowe

GUMY MASYWNE

do wozów ciężarowych

GUMY POWOZOWE

TREUGOLNIK

Rymarska 12. Tel. 88.00 84.84.



T-wo Br. NOBEL

poleca do samochodów:

BENZYNY—Bakuńskie.—Benzyna 1 gatunku o c. własc. 0.7000—0,725
2 „ „ „ „ 0,738—0,748
Groźnieńska o "cięż. własc." 0,727—0,737.

przyczem zwraca uwagę PT. właściciele samochodów, że przy ocenie własności benzyny ma przedewszystkiem znaczenie stosunkowa zawartość lotnych części w danym gatunku, co określa się za pomocą cząstkowej dystylacji; im w benzynie jest więcej części niskowrzących, a mniej wysokowrzących, tem gatunek jest wyższy i ocenia się drożej i naodwrot. Ciężar właściwy posiada znaczenie drugorzędne, albowiem podług tej oznaki można porównywać tylko benzynę jednego i tego samego pochodzenia i z jednakową w przybliżeniu temperaturą początku wrzenia.

Benzyny TOWARZYSTWA BRACI NOBEL, pomimo stosunkowo wysokiego ciężaru właściwego, posiadają bardzo dużo lotnych części i do silników samochodowych znakomicie się nadają.

Benzyny TOWARZYSTWA BRACI NOBEL sprzedawane są w beczkach drewnianych i żelaznych pojemności po 10 pudów i w blaszankach, pojemności po 40 i 80 funtów.

SMARY i **MAZIE** najwyższych gatunków—wyrobu własnych zakładów w Baku:

Smar AUTOL L—najrzadszy używany **zimą** do niektórych typów samochodów;

„ **AUTOL M**—średnio gęsty—używany w **każdej porze roku** do większości systemów samochodów i

„ **AUTOL T**—najgęstszy—używany **latem** głównie do silnych samochodów.

Maz AUTOGREASE—do kapsli naosnych i smarownic Stauffera, a w mieszaninie z Autolem M do przekładni chyżości i dyfferencjału.

„ **GRAPHOGREASE**—do łańcuchów.

Smary i **mazie TOWARZYSTWA BRACI NOBEL** sprzedawane są w blaszankach, pojemności 5, 10, 20 i 40 funtów i w beczkach drewnianych pojemności 6 i 12 pudów.

Powyżej wymienione produkty dostarczają:

Własne składy w granicach Królestwa Polskiego:

Lublin, Łódź, Ostrowiec, Plock, Pułtusk, Sosnowiec, Tomaszów, Warszawa i Włocławek.

Reprezentacja na Zagłębie Dąbrowskie:

Tow. Akc. Handl. Przem. Ł. J. BORKOWSKI.

434 własne składy w granicach Rosji Europejskiej i Azjatyckiej.

Stacje Benzynowe Cesarskiego Rosyjskiego Towarzystwa Automobilowego.



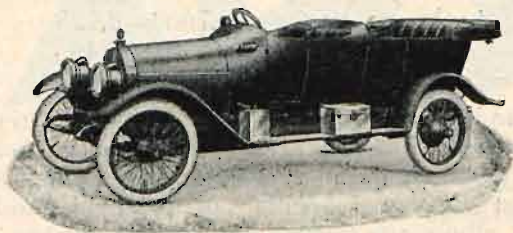
Wszelkich informacji udziela:

Główny Zarząd dla Królestwa Polskiego w WARSZAWIE, Warecka 7, telef. 40, 40-26 i 40-30.

Samochody

PRESTO

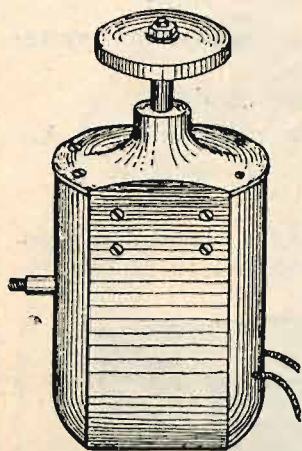
Poszukuje się zdolnych zastępców.



Prestowerke A. G. Chemnitz
Saksonja

ZALETY:

Żelazna równowaga!
Absolutna pewność działania!
Najwyższa wydajność!
Świetne do gór.
Elegancja!
Bardzo tanie!!!



Ideał Oświetlenia samochodowego tworzy najnowsza samoregulująca **Dynamo świetlna MOTOLUX**

w kraju i zagranicą wielokrotnie zabezpieczona marką ochronną
SAMOREGULUJĄCA

Tani nabytek, małe, albo nawet żadne koszty na umontowanie,
wygodna, dla automobilistów niezbędna.

Wyłączni **TRANSELEKTRO**
fabrykanci

Strassburg w Alzacyi. Tiergarten-
strasse 14. **Prospekty gratis!**



WARSZTATY MECHANICZNE
i PRZEDSIĘBIORSTWO SAMOCHODÓW

„Przyszłość”

Warszawa, Solec № 103, telefon 237-23.

Przedstawicielstwo samojazdów „METALLURGIQUE”
na Królestwo Polskie i Litwę.

Warsztaty wykonywają wszelkiego rodzaju mechaniczne roboty, reperacje maszyn, wyrabiają na miejscu wszystkie części samochodowe, również nadwozia (carosserie) po cenach najniższych. Garaż (ogrzewany) dla samojazdów. Wynajem w każdym czasie samojazdów na godziny i od przestrzeni.



POLONIA-PALACE-HOTEL

WARSZAWA

ALEJE JEROZOLIMSKIE № 53.

wprost DWORCA WIEDENSKIEGO.

Telefon }
Telegraf } **Polonia-Warszawa.**

Hotel pierwszorzędny; wszelkie nowoczesne wygodny; pokoje od 2 Rb.

Restauracja z kuchnią francuską i polską.

Ogródek letni przy restauracji — jedyny w Warszawie.

Kawiarnia z Salonem Damskim i Salami Bilardowymi etc.

Fryzjer i Perfumerja bogato zaopatrzona w towary.

Skład Win. Hurtowa i detaliczna sprzedaż win wyborowych pod gwarancją oryginalnych ze znanych *Piwnic Win hotelów Europejskiego i Polonia-Palace.*

Pospieszna Pralnia Mechaniczna. Pranie Bielizny wszelkiego rodzaju bez użycia chlorku. Na żądanie w przeciągu 6-ciu godzin.

Garaż i warsztaty reparacyjne dla samochodów gości hotelowych.



TOWARZYSTWO AUTOMOBILISTÓW

Królestwa Polskiego.

Czy może u nas powstać fabryka samochodów?

Pytanie to, wobec wciąż wzrastającego zastosowania samochodów, jako środka do przewożenia ludzi i towarów, nabiera coraz bardziej aktualnego znaczenia.

Kilka słów z historii przemysłu samochodowego w Ameryce da nam w tej kwestji należyte wyjaśnienie.

Gdy mniej więcej 10 lat temu produkcja samochodów zwłaszcza we Francji przybrała potężne rozmiary, w Ameryce nie pomyślano narazie o założeniu fabryki samochodów i import automobili do Stanów Zjednoczonych w krótkim czasie dosięgnął do bardzo znacznych sum.

Wtedy rząd Stanów Zjednoczonych przeprowadził prawo, na mocy którego cło od samochodu przywożonego do Ameryki określone zostało na 45% wartości samochodu. Cło to pobierane jest dotychczas: maszyna większa opłaca około 10,000 franków cła, zaś mniejsza około 6,000 franków. Rzecz jasna, że wobec tego import zagraniczny nicomiał zupełnie ustał, zaś budowa samochodów w fabrykach amerykańskich poszła w szybkim tempie i obecnie dochodzi do olbrzymich sum, zagrażając coraz poważniej fabrykantom europejskim.

U nas zupełnie przeciwnie — cło wynosiło zawsze i wynosi: 220 rb. od samochodu na cztery osoby i więcej, zaś 140 rb. od samochodu mniej niż na cztery osoby.

Rzeczą jest oczywista, że w tych warunkach krajowa produkcja samochodów jest rzeczą niemożliwą, konkurencja bowiem fabryk zagranicznych jest zbyt potężna.

W tym stanie rzeczy o powstaniu gałęzi przemysłu samochodowego u nas w kraju, dopóki istnieje tylko cło powyższe, wogóle nie może być mowy.

Na podwyższenie cła tego bynajmniej się nie zanosi, a nawet ze strony przemysłu metalurgicznego nie były robione w tej mierze żadne starania.

Ponieważ jednak w kraju naszym samochód jako środek do przewożenia pasażerów oraz ładunków, za przykładem całego świata, znajduje z roku na rok coraz większe zastosowanie z uwagi na swoją ekonomiczność i sprawność, przeto winny być stale robione usiłowania, aby fabrykanci zagraniczni budowali samochody odpowiednie do naszych potrzeb, a zwłaszcza do naszych dróg.

Jedynym sprawdzianem w tej mierze są raidy samochodowe, które mają znaczenie egzaminu, wykazującego jakiej konstrukcji maszyny są dla kraju naszego najpraktyczniejsze.

Pozatem raidy samochodowe, jak to wykazuje praktyka, są najskuteczniejszym środkiem do poprawy naszych szos.

Wreszcie wiadomo powszechnie, jak niski jest jeszcze poziom kwalifikacji naszych kierowców. I pod tym względem raid samochodowy jest egzaminem, którego wyniki niewątpliwą dają korzyść.

Wszystko co wyżej powiedziano przemawia za tem, że raidy samochodowe mają swoje praktyczne znaczenie i jako takie ze wszelkich miar na poparcie zasługują.



ZWIĄZEK AWIATYCZNY SŁUCHACZÓW POLITECHNIKI we Lwowie.

Członkowie honorowi:

JWP. Inż. Stefan Drzewiecki—Paryż.
„ Prof. Zygmunt Sochacki—Lwów.

Z a r z ą d:

Kurator:

J. W. Pan prof. Dr. Maksymiljan Huber.

Wydziałowi:

Przewodniczący: Doc. Inż. Władysław Florjański,
Zast. przewod. Kolega Jan Kazimierz Michalski,
Skarbnik „ „ Ludwik Łoś,

Zast. skarbn. Kolega Tadeusz Sierakowski,
Sekretarz „ Stanisław Olszański,
Zast. sekret. „ Władysław Wehrstein,
Bibliotekarz „ Stanisław Zwierzyński,
Zast. biblot. „ Aleksander Podwysocki,
Archiwariusz „ Tadeusz Lepszy.

Komisja szkontrująca:

Przewodniczący Kolega Czesław Łapiński,
Członek kom. „ Czesław Łapiński,
„ „ „ Vacat.

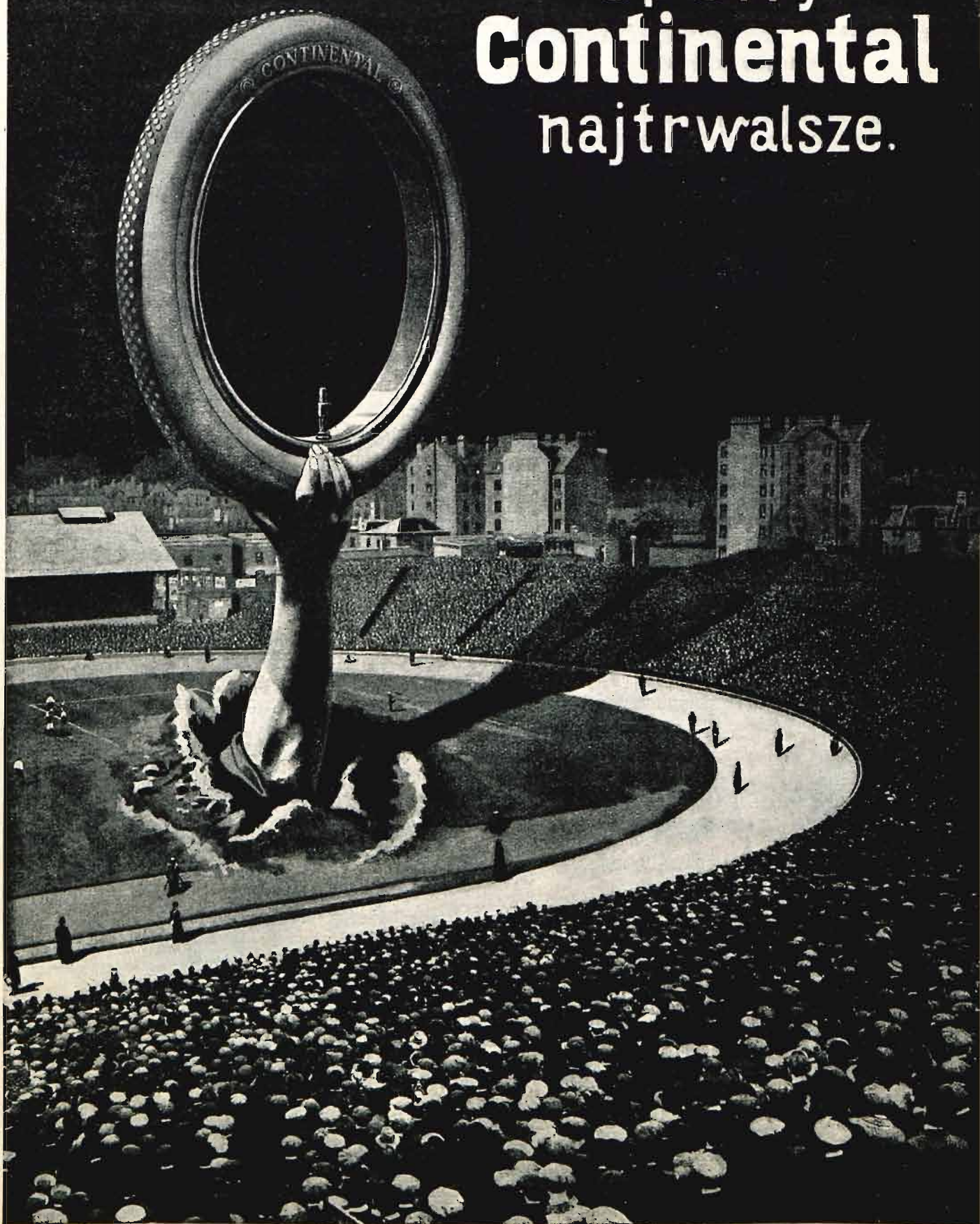
Sekcja prasowa:

JWP. Prof. Dr. Maksymiljan Huber,
„ Doc. Inż. Władysław Florjański,
Kolega Jan Kazimierz Michalewski,
„ Stanisław Zwierzyński.

Sekcja budowy aparatów:

Kierownik techniczny JWP. Tadeusz Florjański,
„ administ. Kol. Jan Kazimierz Michalewski,
Członek zarządu: Stanisław Olszański, K. Nowak.

Opony
Continental
najtrwalsze.



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.

N^o 6.

CZERWIEC · WARSZAWA

Rok IV.



ORGAN TOWARZYSTWA
AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO.

ORGAN

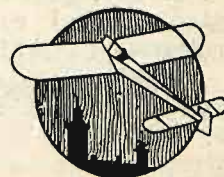
Polskiego Związku Awiacyjnego
w Leodium.



ORGAN

Związku Awiacyjnego

Słuchaczów Politechniki we Lwowie.



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

Pilot und Automobilist.
Illustrierte Monatsschrift für Flugtechnik und
Automobilismus Warschau, Nowogrodzkastr. 40.

Precz z samochodem!

W N^o 17 „Prawdy“ ukazała się grzmiąca filipika przeciwko rajdom samochodowym, powtórzona następnie przez poczytne pismo codzienne — bez komentarzy. Pomijając zajadły, na satyrę udrapowany ton tej pseudo dowcipnej wycieczki, do której przyszyto kilka złośliwych uwag o „naszem lotnictwie“, uważamy za słuszne skreślić w organie naszym kilka uwag na temat potrzeby jazd konkursowych i znaczenia ich dla rozwoju automobilizmu w kraju.

O braku wytwórczości naszej na tem polu pisaliśmy już niejednokrotnie — i stale wyrażaliśmy ubolewanie, że niema dotąd fabryki samochodów w Królestwie Polskiem, któraby w małej części mogła pokryć zapotrzebowania krajowe. Żądania pod tym względem są dzisiaj już tak znaczne, że oczywiście nie mogłaby ich zaspokoić jedna fabryka; mu-

siałyby zatem powstać ich od razu kilka, wyrabiających samochody turystyczne, ciężarowe, pożarnicze, autobusy i t. d. Autora polemiki w „Prawdzie“ pouczyłby o tem pierwszy lepszy fachowiec; naukę poglądową uzupełniłby pobieżny przegląd samochodów rozmaitych typów, chociażby w Warszawie.

Dopóki więc nie zbudujemy jednej lub kilku fabryk automobilowych, musimy posługiwać się samochodami obcymi. Nie przypuszczamy bowiem, żeby krytyk w „Prawdzie“ chciał aż do dostatecznego rozwinięcia fabrykacji krajowej zabronić używania w Królestwie Polskiem samochodu wogóle. Postępując konsekwentnie musiałby wtedy wyrugować mnóstwo pożytecznych i potrzebnych rzeczy z życia społecznego, przypuścmy np. czcionek, któremi wydrukował swoją „prawdę“. Byłoby to—szkoda niepowetowana!

Jeżeli zaś zgodzimy się na to, że nowoczesna lokomocja narzuca nam używanie samochodu ze względów ekonomicznych i społecznych — pozwolimy sobie zwrócić uwagę chociażby na Pogotowie ratunkowe i straż ogniową, przyczem przytaczamy ze statystyki Berlina jeden szczegół: eksploatacja samochodu pożarniczego kosztuje rocznie 6,000 mk, takiego samego wozu konnego 21,000 mk! — uznamy w tej chwili konieczność popularyzacji automobilizmu dla celów podróźniczych, handlowych, sanitarnych i społecznych.

Mamy cały szereg marek samochodowych u nas. Są typy francuskie, belgijskie, szwedzkie, włoskie, angielskie, niemieckie i amerykańskie. Sprowadziła je do kraju konieczność i postęp i nawet artykuł „Prawdy“ nie usunie ich z widowni. Marki te współzawodniczą z sobą, zalecając swe przymioty publiczności, urzędowi, przemysłowcom i turystom, którzy nabywać samochody chcą i muszą.

Chodzi o to, jaki wóz w danych warunkach jest najodpowiedniejszy: czy ma być użyty w mieście czy na wsi, jakie ma przewozić ciężary, na jakich ma chodzić drogach, jakie przebywać przestrzenie. Tutaj wystarczy samochód słaby i lekki, tam potrzebny jest ciężki i mocny, gdzieindziej umożliwia jego używalność tylko specjalna budowa „na drogi Królestwa Polskiego“.

Zakłócające spokój „Prawdy“ rajdy mają więc wielorakie i bardzo poważne znaczenie. Chodzi o zbiorową próbę podróźniczego typu samochodów dla informacji publiczności kupującej; chodzi o wyrobienie sobie opinii, jakie w danych warunkach wozy są najodpowiedniejsze, jakie przy skromnych środkach wystarczające. Uczą się także ci, którzy w przyszłości pod protekcją „Prawdy“ budować będą fabryki, przyczem mogą być zapewnieni o szczerym współdziałaniu całej prasy fachowej i ogólnej. Tak samo jak wystawy i salony, budzą jazdy konkursowe zainteresowanie publiczności, i raczej ubolewać należy, że prasa nasza tak mało kładła nacisku na znaczenie samochodu wogóle i specjalnie tego rodzaju prób przedsięwziętych z nakładem wielkiego trudu i znacznych kosztów.

Kto chce nabyć samochód, tego bardzo obchodzi, jaka maszyna dla jego potrzeb jest najodpowiedniejszą. Umiejętne zestawienie wszelkiego rodzaju trudności podczas ostatniego rajdu, w namacalny sposób mogło go o tem pouczyć.

Jak to z godną uznania bystrością zauważył krytyk rajdów w „Prawdzie“, walczą na rajdach zagranicznych bez ograniczeń eo do wytwórczości krajowej marki włoskie, francuskie i niemieckie na jednym miejscu o palmę pierwszeństwa. Niewątpliwie dochodzi tam jeszcze jeden czynnik: do współzawodnictwa stają także fabryki krajowe. Lecz jeżeli wozy polskie mają być bite przez maszyny zagraniczne, woliny poczekać jeszcze

trochę, aż wzmoże się ruch automobilowy u nas, zrozumie lepiej jego doniosłość prócz bezpośrednio interesowanych szersza publiczność i technicy nasi na próbach i doświadczeniach nabędą potrzebnej wiedzy fachowej. A może też wygładzą nam samochody zagraniczne nasze szosy i drogi i uturują swobodny przejazd dla marki krajowej?

Dzisiaj oblicza się obrót na rynku automobilowym u nas na miliony rubli; oprócz maszyn turystycznych wielką rolę odgrywają wozy przewozowe i fabryczne, których przedsiębiorcy nie kupują przecież dla zabawy, lecz na podstawie bardzo dokładnej kalkulacji. Połączenia kolejowe zastępują dość liczne autobusy; Pogotowie karetkami swemi szybkością i skuteczną niesie pomoc w wypadkach i katastrofach; prędzej czy później zamieni straż ogniowa swój tabor na szereg sikawek i wozów automobilowych — jednym słowem mimo niekorzystnych warunków opanowuje samojazd nasz ruch współczesny.

Mówić w takich warunkach, że zwracanie uwagi opinii publicznej na ten nowoczesny wehikuł, nikogo nie obchodzi, a najlepszy środek spopularyzowania samojazdów przez jazdę konkursową nie wart „funtów kłaków“, nie zbyt świadczą korzystnie o zmyśle ekonomicznym i darze orientacji u krytyka „Prawdy“.

Ostatni rajd przekonał nas, że u nas potrzebne są i najlepiej odpowiadają warunkom krajowym wozy o średniej sile koni, dobrze i silnie zbudowane, o ile możliwości o podwyższonych osiach i kołach. Dalej uczy nas rajd, że takimi maszynami można jeździć po drogach bocznych i piaszczystych, że na dobrych szosach osiąga się przeciętną szybkość 50 wiorst na godzinę a na gorszych 30—40, bez uszkodzenia maszyny. Zdaje się, że i te wyniki dostatecznie bronią potrzeby i znaczenia jazdy konkursowej, która z zasadniczą myślą łączy jeszcze idee poboczne, krajoznawcze i towarzyskie.

Tak samo co do opon, benzyny i smarów, tych niezmiernie ważnych zagadnień dodatkowych nowoczesnej lokomocji jazda konkursowa przy możliwości porównań i zestawień, ciekawe i pouczające daje wskazówki.

Fabryka samochodów może powstać u nas, gdy społeczeństwo uzna jej potrzebę, a przedsiębiorca wyczuje w niej interes. Aby osiągnąć te kroki wstępne, trzeba poznać samojazd, zrozumieć płynące z niego korzyści i nauczyć się, co należy zrobić, co budować i jak zestawiać, aby wyrób krajowy mógł stawić czoło konkurencji zagranicznej. Nikt nie puści się na ryzyko wystawienia miljonowej fabryki i zbudowania dziesiątek samojazdów, gdy nie poprzedzi przedsięwzięcia tego zainteresowanie ogółu i spopularyzowanie automobilizmu. Środki te, wiodące najpewniej do celu, osiąga się przez wystawy i jazdy konkursowe. A i wtedy jeszcze wyroby obcych firm zachowują prawo bytu na na-

szym rynku, chociażby gwoli nauki i współzawodnictwa.

Jeżeli w fabryce Forda w Detroit pracuje w istocie 3000 polskich robotników, to przy utworzeniu przedsiębiorstwa tego rodzaju u nas, nie trudno będzie zapewne sprowadzić sobie ztamtąd cenne siły fachowe

i od razu postawić przemysł automobilowy na odpowiedniej stopie.

Dopóki to się nie stanie, będą u nas w użyciu samojazdy zagraniczne za zgodą lub wbrew woli „Prawdy“, a rajdy pozostaną i teraz i później najlepszym probierzem maszyn i wyrobów w zakresie automobilizmu.

Red.

Zdolność latania aeroplanu przedstawiona graficznie.

Załączona tabelka zdolności latania pozwoli każdemu bez zmuudnych często, matematycznych wyliczeń określić czy dany aparat, gotowy lub będący w budowie, ma szanse latania, czy też ich niema. Rachunkowa metoda wzięta tu za podstawę opiera się na tak zwanej względnej teorii podobieństwa i jest zupełnie wystarczająca aby wydać sąd o modelu aeroplanu czy też samym aeroplanie co do zdolności latania tegoż, jeśli znamy ciężar całkowity aparatu, wielkość powierzchni niosących (w metrach kwadr.) i sprawność motoru (ilość koni parowych). Odwrotnie, możemy np. określić ile dany aparat ważyć powinien, jeżeli przy takiej a takiej sprawności motoru i danej wielkości powierzchni niosącej posiadać ma żadaną zdolność latania.

Rozwiązanie bezwarunkowo zależne jest od tego czy wyliczany model lub aeroplan nie różni się zasadniczo od typów doświadczanych dotychczas, jedno, lub trójplaszczynowców. W kilku przykładach postaramy się podać sposób posilkowania się załączoną tabelą, który to najbardziej wyraźnie przedstawi jej wartość.

Rozumiejąc, że załączony sposób będzie głównie przydatnym dla konstruktorów modeli, gdyż kto zdobędzie się na budowę dużego aeroplanu ten postara się również o ściśle wyliczenia osobne dla swego typu, załączamy pobieżne wyliczenia aparatów dużych, a zajmujemy się ściślejszem określeniem sposobu wyliczania modeli.

Przykład № 1. Należy wyliczyć, czy aparat (Harlan), mający 500 klg. ogólnego ciężaru, przy 70 HP i 25 kw. metr. płaszczyzny niosącej zdolny jest latać czy nie.

Rozwiązanie. Przedewszystkiem należy przygotować sobie arkusz przezroczystej kalki wielkości tabelki C, narysować na kalce ramkę odpowiadającą ramce tabelki i (skopjować) zasadnicze linje pionowe U i Q ; po zaopatrzeniu się w ten sposób można przystąpić do wyliczeń.

Na lewej pionowej skali (250--300 do 850) znajdujemy liczbę 500, odpowiadającą szukanej liczbie klg. ciężaru ogólnego, na górnej zaś poziomej skali wyszukujemy liczbę 70, odpowiadającą wskazanej ilości prostopadłe do siebie aż do przecięcia się.

Ze znalezionego w ten sposób punktu, prowadzimy linje równoległe z odpowiednią krzywą najbliższej tego punktu położoną, aż do granicznej prostej U i stąd pozioma aż do krzywej oznaczającej 25 kw. metrów.

Pionowa Q oznacza granicę zdolności latania.

Jeżeli punkt przecięcia się byłby na prawo od Q , to zdolność latania byłaby wykluczona.

W naszym jednak przykładzie punkt przecięcia (A) leży dość daleko na lewo od granicznej Q , współczynnik zdolności latania jest więc dosyć duży.

Górna skala pozioma z podziałkami (40,60,80, do 180) oznaczona przez literę c wyraża zdolność latania w cyfrach, im c jest mniejsze tym zdolność latania większa i odwrotnie.

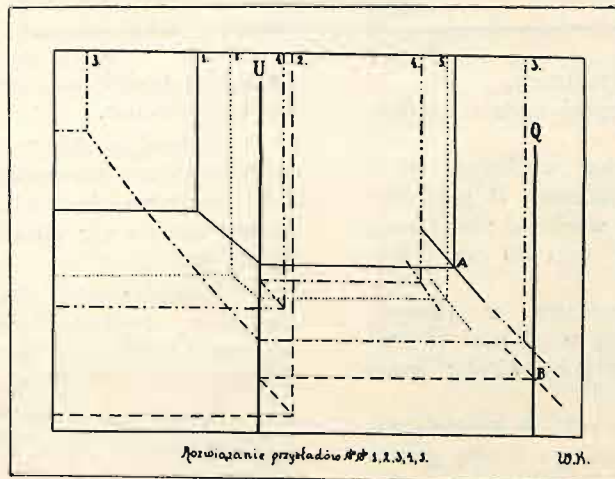
Chcąc oznaczyć zdolność latania aparatu w naszym przykładzie prowadzimy z punktu a prostą prostopadłą do poziomej skali c . Punkt przecięcia wskazuje 100,

a więc zdolność latania bardzo dobra.

Przykład 2. Potrzeba wyliczyć, ile ciężaru użytecznego może wziąć aparat wyżej wskazanego typu jeśli wiadomo, że przy 30 metr. kw. powierzchni niosącej, posiada motor o sile 100HP i waży próżny 450 kg.

Rozwiązanie. Znajdujemy punkt b w miejscu gdzie się przecina graniczna linja Q z krzywą powierzchnii 30 kw. metr.

Oznaczamy punkt ten na kalce i na lewo od niego prowadzimy poziomą aż do przecięcia się z graniczną U . Następnie stąd równoległe z odpowiednią krzywą prowadzimy linje do przecięcia się z pionową wyprowadzoną z punktu 100 HP, położonego na poziomej skali F przecięcia.



Widzimy, iż punkt *ten* znajduje się na jednej wysokości z punktem na pionowej skali G, oznaczając 820 kg., czyli że ciężar użyteczny t. j. ciężar niezagrażający możliwości latania, dla obliczanego aparatu będzie $820 - 450 = 370$ kg.

Kilka danych porównawczych powinno zainteresować.

Typ.	Zdolność latania.
Normale 100 HP „Gołąb“	$c = 85$
„ „ „ z podróznym.	$= 105$
Monoplan „Grade“	$= 100$
Breguet przy rekordzie z podróznym. „	$= 150$
140 HP, „Deperdussin“	$= 50(!)$

Wyliczanie modeli, a) z motorami gumowymi.

Przy wyliczaniu modelu z zwykłym gumowym motorem musimy przedewszystkiem znaleźć t. z. „liczbę gumową“.

Jest to stosunek ciężaru nici gumowych w gramach do ich długości w decymetrach, należy zauważyć, iż długością nici nazywa się odstęp między hakami, a nie ogólną długość nici użytej.

Podziałki liczby gumowej umieszczone są nad podziałkami HP, liczba gumowa odgrywa tu taką samą rolę jak i ilość koni parowych w motorze dużego aeroplanu.

Ciężar ogólny aparatu (modelu), oblicza się w gramach, wielkość zaś płaszczyzn niosących w decymetrach.

Sposób wyliczania najlepiej będzie zrozumiany na przykładzie.

Przykład № 3. Potrzeba wyliczyć zdolność latania *c* modelu jeśli wiadomo, iż jego ciężar ogólny równa się 375 gr., wielkość płaszczyzn niosących 25 dm. kw., długość nici 80 cm. i waga nici 60 gr.

Rozwiązanie. Liczba gumowa w naszym przykładzie równa się (stosunek wagi nici w gramach do długości w decymetrach) $liczba\ gum\ 60:8=7,5$.

Przyłożywszy kalkę do tabelki w sposób podany wyżej z punktu oznaczającego liczbę gumową (między 69 i 8), prowadzimy pionową w dół na wysokość 375 gr. (kg.), następnie wzdłuż odpowiedniej krzywej aż do granicznej *U* i stąd ho-

ryzontalnie do przecięcia się z krzywą 25 mt. kw.

Pionowa wyprowadzona z punktu przecięcia do skali *c* pokazuje iż *c* w naszym przykładzie znajduje się między 140 i 150, t. j. bardzo blisko granicznej *Q*, a więc zdolność latania wątpliwa.

W takich wypadkach zaleca się zwiększyć liczbę gumową.

Przykład № 4. Znaleźć *c* aparatu (modelu) jeśli wiadomo, że wielkość jego płaszczyzn niosących równa się 40 dm. kw., ciężar ogólny 650 gr., długość nici 120 cm. i waga nici 150 gr.

Rozwiązanie. Znalazszy liczbę gumową $150:12=12,5$ i postępując w sposób wyżej wskazany znajdziemy, iż aparat taki będzie posiadał doskonałą zdolność latania *c* około 80.

b) z motorami powietrznymi. Nieco inaczej oblicza się modele zaopatrzone w motory powietrzne. Najczęściej używane są motory powietrzne 3 cylindrowe o sile $\frac{1}{4}$ HP. i 5 cylindrowe o sile $\frac{1}{2}$ HP.

Zależnie od wielkości i ciężaru aparatu motorom tym nadaje się drzy obliczaniu sprawność od 80 do 120. Godnem uwagi jest to, że przy tego rodzaju modelach w rachubę wchodzi tylko $\frac{1}{2}$ całkowitej wielkości płaszczyzn niosących i tylko $\frac{1}{5}$ ciężaru ogólnego, sposób wyliczania ten sam

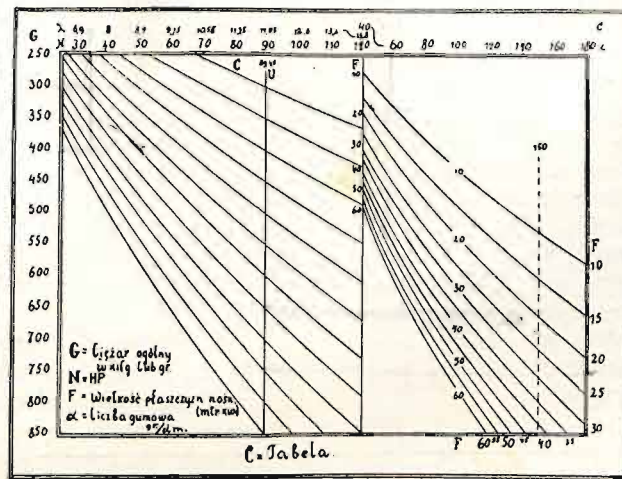
co wyżej podajemy, jednak przykład dla lepszego zrozumienia.

Przykład № 5. Znaleźć *c* aparatu (modelu) z motorem powietrznym o sprawności $\frac{1}{4}$ HP., jeśli wiadomo, że wielkość jego powierzchni niosących równa się 70 dm. kw., ciężar zaś ogólny 3,000 gr.

Rozwiązanie. Do obliczeń bierzemy pod uwagę $\frac{1}{2}$ wielkości płaszczyzn niosących t. j. w naszym przykładzie $70:2=35$ dm. kw. $\frac{1}{5}$ całkowitego ciężaru, t. j. $3000:5=600$ gr.

Sprawność motoru oznaczymy przez 80 HP. i postępując w wyżej wskazany sposób z kalką, otrzymany, iż *c* w obliczanym aparacie równa się około 95, t. j., zdolność latania bardzo dobra.

W. K.



ZLOT GWIAZDOWY.

Z inicjatywy redaktora sportowego w dzienniku „le Journal“, Jerzego Prade, International Sporting Club zorganizował w roku bieżącym zlot gwiazdowy w Monaco¹⁾. Pomysł lotu tego rodzaju jest nowy i zarazem interesujący. Oto lotnicy

bez różnicy narodowości mogli wznosić się na lotniskach siedmiu krajów i dążyć do Monaco przez Marsylję lub Genuę. Przebiegi tak dobrano, że każdy z nich wynosił 1089 km. nad lądem i 210 km. nad morzem. Jeśli dystans był za krótki (np. Paryż—Monaco) to lotnik musiał przepisaną liczbę kłm. dopełnić, krążąc ponad lotniskiem.

Pierwsza część przelotu winna być skutecz-

¹⁾ Francuzi nazywają to z angielska „rallye“; Niemcy — „sternflug“; po polsku można przetłumaczyć „zlot gwiazdowy“ lub po prostu „zlot“.

niona na płatowcu zaopatrzonym w koła, druga—na płatowcu z pływakami. Trzy lądowania były obowiązkowe: jedno na morzu, dwa na lądzie. Lot nad lądem kończył się w Marsylii lub Genui, zależnie od miejsca odlotu. W tych dwu punktach lotnik mógł mieć przygotowane wodnopląty, lub przypiąć pływaki do swego aparatu, na którym leciał nad lądem. Lotnicy mogą lecieć w porządku odwrotnym, to jest zaczynając w Monaco; mogą też przelecieć kilka przebiegów. Kwalifikuje do nagrody czas najlepszego.

Oto siedem linii przelotów:

1. Paryż (lotnisko Buc) — Angers — Bordeaux—Marsylja, (lotnisko Pa:c—Borély)—Tamaris—Monaco.

2. Londyn (lotnisko Hendon)—Calais—Dijon—Marsylja—Tamaris—Monaco.

3. Madryt (hippodrom) — Vittoria — Bordeaux—Marsylja—Tamaris—Monaco.

4. Gotha (lotnisko Gothaer—Waggonfabrik)—Frankfurt nad M.—Dijon—Marsylja—Tamaris—Monaco.

5. Bruksela (lotnisko Berchem)—Calais — Dijon—Marsylja—Tamaris—Monaco.

6. Wiedeń (lotnisko Aspern)—Buda-Peszt—Padwa—Genua—San Remo—Monaco.

7. Medjolan (lotnisko Mirafiori)—Padwa—Rzym—Genua—San Remo—Monaco.

Szlaki wytknięto przez siedm krajów i można się było spodziewać, że lot ten będzie faktycznie interesujący, bo międzynarodowy. Tymczasem maszyny były tylko francuskie i niemieckie. Lotnicy zaś byli w znakomitej części Francuzi, było też czterech Niemców: Ernest Stoeffler, Hellmuth Hirth, Schemmel i Schlegel, jeden Anglik, lord Carberry i jeden Włoch Adaro.

Wszystkich lotników zaangażowano 21, pilotujących 24 aparaty:

Morane-Saulnier zaangażował sześć maszyn (piloci: Gilbert, Garros, Audemars, Pourpe, Bielowucic i Carberry). Wszystkie aparaty z silnikiem „Gnôme”, tylko maszyna Gilberta ma „Le Rhône”.

Nieuport zaangażował trzy maszyny. Piloci: Bertin (z silnikiem „Gnôme”), Malard („le Rhône”) i Legagneux („Cléret—Blin”).

H. Farman zaangażował 3 aparaty pilotowane przez: Gilberta („le Rhône”), Renaux (Renault) i Verrier'a („Gnôme”).

M. Farman zaangażował jeden aparat z silnikiem „Salmson” pilotowany przez Gaubert'a.

„*Deperdussin*” angażuje 3 aparaty kierowane przez Gilbert'a (le Rhône), Adaro (Gnôme) i Prévost'a (Gnôme).

„*R. E. P.*” zaangażował jeden jednopłat z silnikiem Salmsona, pilotowany przez Molla.

Bréguet angażuje dwie maszyny kierowane przez Moineau (Salmson) i Derôme („Gnôme”).

„*Aviatik*” z Milhuzy angażuje dwie maszyny pilotowane przez E. Stoefflera (silnik „Benz”) i francuskiego lotnika Gauberta (silnik „Salmson”).

„*Albatros-Werke*” z Johannistalu angażuje jedną maszynę z silnikiem „Benz”, pilotowaną przez Hirtha.

„*Gothaer Waggonfabrik*” angażuje jednopłat „Gotha-Taube” pilotowany przez Schlegela, z silnikiem „Mercédès”.

Wreszcie lotnik *Schemmel* angażuje jednopłat swego pomysłu z silnikiem „Gnôme”.

Wszyscy lotnicy mogli wybierać równie przebieg, jak i datę odlotu, byle tylko skończyli lot w Monaco do 15 Kwietnia.

Dzięki temu iż na początku miesiąca stan meteorologiczny Europy zachodniej przedstawiał dużo do życzenia, zawody tak niezwykle ciekawe nie udały się. Pierwszego dnia zawodów t. j. 1-go Kwietnia, jedynie Bertin wznosił się w Buc i po zatonieniu obowiązkowych okrążeń wylądował z powodu wiatru. Garros zdecydowawszy ubiegać się o nagrodę na linii Bruksela—Monaco, mimo wiatru wznosi się w Villacoublay pod Paryżem i leci szczęśliwie do Brukseli, aby tam nazajutrz odlecieć do Monaco.

Drugiego kwietnia pięciu lotników odlatuje z różnych punktów. Brindejone des Moulinais wznosił się w Madrycie i odbywszy przymusowe lądowania w Vittorji i w Bordeaux, przylatuje do Marsylii, odbywszy cały etap ponad lądem. Garros wznosi się w Brukseli. Ląduje w Calais, w Dijon, w Ljonie. Około Orange na południe od Ljonu łamie podwozie. Malard wznosi się w Buc na Nieuport'cie. Przylatuje do Bordeaux bez wypadku i tam się zatrzymuje, zmęczony. Moineau na Bréguet'cie wznosi się również w Buc. Przelatuje Angers, gdzie się zatrzymuje 25 minut. Około Bordeaux w Cantignolles łamie koła przy lądowaniu. Verrier wznosi się w Hendon pod Londynem. Zbliższy we mgłę wraca na lotnisko.

3 kwiecień. — Brindejone des Moulinais pośpieszył się niezwykle. Już przybył do Monaco przypiąwszy pływaki swemu jednopłatowi M.-S. Moineau z naprawionymi kołami przylatuje oficjalnie do Bordeaux. Verrier na Farmanie przelatuje la Manche, ląduje w Calais, a potem w Châteauneuf koło Dijon.

4 kwiecień. — Niemiec Hirth zadziwia Francuzów swą sprawnością. W ciągu 11 g. 39 m. przeleciał z Gothy do Marsylii z lądowaniami we Frankfurcie i w Dijon. Przyleciał z pasażerem Schluchterem. Moineau wlatuje w Bordeaux. Około Lezignan ląduje. Silnik odmawia posłuszeństwa. Malard również wznosi się w Bordeaux i ląduje w Albi dzięki wiatrowi.

Bertin, Renaux i Gaubert w Buc, Legagneux w Brukseli oraz Adaro w Madrycie oczekują pogody.

5 kwiecień. — Nikt nie wznosi się z powodu wichury.

6 kwiecień. — Hirth wznosi się na swym „Hydrze” w Marsylii lecz łamie aparat przy lądowaniu w Tamaris na wzburzonym morzu. Moineau przylatuje do Marsylii. Brindejone ma zamiar konkurować na drugim przebiegu i chce lecieć do Wiednia. Etap morski wykonywa szczęśliwie i przylatuje na wodnoplacie do Genui.

7 kwiecień. — Malard wznosił się w Albi przybywa do Marsylii. Moineau odlatuje na wodnoplacie w Marsylii i jak Hirth łamie aparat na półmecie w Tamaris. Verrier doleciałszy do Châteauneuf nie leci dalej, albowiem rozpocznie przebieg nowy: Buc — Monaco. Garros siedzi ciągle w Orange, gdzie połamał podwozie.

8 kwiecień. — Brindejonec łamie swój jednopłat koło Antibes.

9 kwiecień.—Renaux i Verrier wznoszą się w Buc, lecz obaj wracają, silnie kolysani wichrem W Marsylji Malard na wodnoplacie Nieuport wznosi się i przylatuje do Cassis.

10 kwietnia.—Stoeffler, który przyleciał do Gothy z Milhuzy przedwczoraj, wznosi się dziś na „Awiatiku“ lecz ślota zmusza go do lądowania. Po kilku minutach wznosi się ponownie, ląduje w Frankfurcie, w Dijon i leci do Marsylji. W Orange łamie kompletnie swój aparat i tem samem nie może dalej brać udział w locie. Garros przylatuje wreszcie do Marsylji. Natychmiast wypróbował swój wodnoplac. Jutro leci dalej.

11 kwiecień.—Burza.

12 kwiecień.—Garros wzniołszy się w Marsylji i wylądowawszy w Tamaris, przylatuje do Monaco. Jest on drugim przybyszem. Po dwóch godzinach odpoczynku odlatuje z Monaco i rozpoczyna drugi bieg na linii Monaco—Buc. Garros przylatuje szczęśliwie do Marsylji. Renaux wznosi się w Buc, mija Angers i zatrzymuje się w Gemozac. Verrier również wzniołszy się w Buc mija Angers, Bordeaux i ląduje w Albi. Molla na jednopłacie „Rep“ przylatuje do Bordeaux z Buc. Carberry leci z Buc do Angers i tam lot swój kończy, nie chcąc lecieć dalej z niewiadomej przyczyny. Wreszcie Legagneux wznosi się w Brukseli, lecz spadłszy około Ypres, postanawia się wycofać.

13 kwiecień.—Garros leci z Marsylji do Buc i bije czas Brindejonec, zużywszy 10 g. 32 m. na etap lądowy, podczas gdy Brindejonec zużył na przebieg Madryt — Marsylja 12 g. 57 m. Renaux wznosi się w Gemozac i przylatuje do Bordeaux. Moineau wznosi się na nowo w Buc i leci wprost do Bordeaux gdzie ląduje szczęśliwie. Brindejonec des Moulinais odbywszy jeszcze 6 kwietnia etap Monaco—Genua zamierza lecieć nie do Wiednia, a do Rzymu, Padwy i Medjolanu. Wznosi się przeto w Genui i ląduje w Pettigliano koło Ortebello, uszkodziwszy podwozie.

14 kwiecień. — Garros, który już wykonał przebiegi Bruksela—Monaco i Monaco—Buc, przyjechałszy nocą pociągiem błyskawicznym do Brukselli, wznosi się tam, i tegoż dnia przybywa do Marsylji. Renaux wznosi się w Bordeaux, przylatuje do Marsylji, potem leci dalej morzem i tegoż dnia kończy lot w Monaco. Verrier wznosi się w Albi, ląduje w Béziers, a potem w Marsylji. Mallard, który znajdował się w Cassis, wraca do Marsylji, rozpoczyna etap morski na nowo i kończy w Monaco. Molla wznosi się w Bordeaux i ląduje w Mandre-les-Eaux. Bertin wznosi się wreszcie w Buc i spada około Dreux. Moineau wznosi się w Bordeaux spada w Béziers i wycofuje się.

15 kwiecień. — Garros leci z Marsylji do Monaco. Niezmordowany ten lotnik wykonał 3 biegi całkowite. Jednak najlepszy czas wykazuje ów z 13 kwietnia Marsylja—Buc. Verrier leci również z Marsylji do Monaco. Brindejonec de Moulinais wznosi się w Pettigliano ląduje w Rzymie, wznosi się ponownie. W Padwie łamie śmigło przy lądowaniu. To mu tylko przeszkodziło lecieć do Medjolanu, odległego zaledwie o 200 km.

Więc słynne „rallye“ powietrzne się skończyło i tylko 5 lotników do Monaco. A oto rezultat ostateczny w cyfrach:

Formalnie ukończyli jeden lub kilka przebiegów:

1. Garros Roland (mon. M.-Saulnier, silnik „Gnôme“, śmigło „Intégrale“, świece Oléo). Etap Monaco—Paryż (lotnisko Buc) w ciągu 12 g. 14 m. w czem 10 g. 32 m. lotu ponad lądem i 1 g. 42 m. lotu ponad morzem (rekord dla przebiegu morskiego—210 km.).

2. Garros, który przeleciał przebieg Bruksela—Monaco w czasie 12 g. 27 m. w czem zużył 10 g. 7 m. do przelotu nad lądem (rekord dla dystansu 1089 km.) i 2 g. 20 m. nad morzem.

3. Brindejonec des Moulinais Marcel (mon. M.-Saulnier, sil. „Gnome“, śm. „Intégrale“, świece Oléo) przebiegł dystans Madryt—Monaco w 10 g. 2 m., w czem 12 g. 53 m. nad lądem i 3 g. 9 m. nad morzem.

4. Renaux Eugène (dwupł. „H. Farman“, silnik Renault) przeleciał dystans Paryż—Monaco z pasażerem w ciągu 53 g. 58 m.

5. Verrier Paul (dwupł. „H. Farman“ silnik „Gnôme“) przeleciał dystans Paryż — Monaco w 63 g. 15 minut.

6. Malard Jules (jednopł. Nieuport) ukończył przebieg Paryż—Monaco w 234 godz.

7. Garros, lecąc po raz pierwszy, ukończył dystans Bruksela—Monaco w 245 godz.

Dalej idą Hirth, Moineau, Stoeffler, Molla i Carberry, którzy wykonali część przebiegu. Garros zarobił 40 tys. franków, Brindejonec 8; Renaux 10 (dzięki pasażerowi). Verrier i Malard po 4; Hirth i Moineau po 3. Na 21 lotników zaangażowanych, 12 tylko usiłowało wznosić się, a 5 lot skończyło.

Wynik więc pierwszego zlotu powietrznego nie jest wspaniały.

* * *

Przejdźmy teraz do zawodów morskich, zainicjowanych przez Jacka Schneidera i odbywających się co roku. W roku bieżącym rozegrały się 20 kwietnia po raz drugi z rzędu. Regulamin dopuszcza do zawodów członków aeroklubów każdego kraju, przyczem liczba lotników każdej narodowości ogranicza się do 3. Zwycięzca otrzymuje 25 tys. franków, a klub do którego należy ma misję zorganizowania zawodów w roku przyszłym. Ponieważ w roku zeszłym zwycięzcą był Prévost, przeto Aeroklub francuski urządził zawody tegoroczne w Monaco. Zwycięzcą jest ten lotnik, który w najkrótszym czasie przeleci dystans 150 mil morskich¹⁾ w linii zamkniętej, wynoszącej minimalnie 5 mil.

Zaangażowano:

Niemcy: Stoeffler (dw. Aviatik).

Ameryka: Weymann (Nieuport), Thaw (Curtiss).

Francja: Espanet (Nieuport), Levasseur (Nieuport), Garros (M.-Saulnier).

¹⁾ Mila morska wynosi 1.852 m.

Anglja: Pixton (Sopwith), Carberry (M. Saulnier).

Szwajcaria: Burri (F. B. A.).

Jeszcze 8-go kwietnia odbyły się tak zwane „éliminatoires“ t. j. przedbiegi kwalifikujące aparaty do rozegrania ostatecznego. Zaangażowano bowiem aż osiem aparatów francuskich, a trzeba tylko trzy. Lotnicy byli obowiązani wykonać cztery koła 5-cio milowe. Ponieważ była pogoda bardzo zła więc jeden tylko Espanet zatoczył dystans wymagany. Levasseur zatoczył dwa koła, a Garros tylko jedno. Prévost nie mógł wzniesić się aparatu bowiem nie zdążono zmontować.

W dzień głównej rozgrywki już od 8-mej rano lotnicy mogli się wznosić. Espanet i Levasseur próbują aparatów. Burri, jedyny lotnik używający wodnopłatu o kadłubie-PLYWAKU, wznosi się również.

było w księdze przeznaczeń, że Francja wyjdzie z zawodów jako zwyciężona, albowiem Prévost próbując swój wodnopłat „Deperdussin“, jak wiadomo szybkością mogący walczyć z „Sopwithem“, zламаł śmigło, bo morze było wówczas wzburzone. Więc Francuzi otrzymali dobrą lekcję: ponad lądem ich pobili Niemcy, a ponad morzem Anglii. Oto czasy zwycięzców:

1. Howard Pixton, angiłk (wodno-dwupłat „Sopwith“, silnik „Gnome“ 100 HP) — 150 mil morskich przebiegł w 2 g. 13 sek. Nagroda: 25.000 fr. dla lotnika i drugie tyle dla aeroklubu „of the united Kingdom“.

2. Burri, szwajcar (wodno-dwupłat „Franco-British-Aviation“, silnik „Gnome“ 100 HP) — 150 mil morskich przebiegł w 3 godz. 24 m. 12 sek. Należy tutaj dodać, że Burri'emu podczas lotu



Potem, około wpół do 9-tej Pixton wznosi się, lądje i wiraż nadzwyczaj pochyle zatacza na swym małym Sopwith'cie. Ci czterej lotnicy ubiegać się będą o wawrzyny. Choć Francuzi od razu widzieli, że Pixton lata najszybciej, to jednak z podziwu godną wytrwałością usiłowali nie pozostać w tyle. Drugie jednak miejsce zajął po Pixtonie szwajcar Burri na wodnopłacie „Franco-British-Aviation“. Była to odmiana typu d'Artois, albowiem jak wiadomo, trzej konstruktorowie D. Levêque, Curtiss i d'Artois choć zorganizowali markę wspólną „F. B. A.“, to jednak trzy typy wodnopłatów zachowują ciągle. Garros i Weymann nie chcieli się wznosić, będąc pewni przegranej. Dzięki temu, że Garros się wycofał, miał prawo wziąć udział w zawodach Prévost jako zastępca. Ale napisane już

zabrakło benzyny. Zmuszony był wylądować, napełnić zbiornik i wzniesić się nanowo. Ale przez to stracił 37 minut. Czas więc właściwy, jaki Burri, zużył wynosi 2 g. 52 m.

*

Zwycięstwo „Sopwitha“ jest chwałą dla konstrukcji angielskiej. Był to właściwie jej pierwszy publiczny występ. Dotychczas bowiem czytaliśmy tylko o wielkiem powodzeniu aparatów angielskiej konstrukcji w armji Albionu, ale nie dowierzaaliśmy pochwałom. Zwycięstwo Pixton'a otwarło wszystkim oczy, a Francja ku swemu zdziwieniu zobaczyła, że jej nieruchawo towarzysze „d'outre-Manche“ latają wcale nieźle.

K. Smog.

JAZDA KONKURSOWA 1914 r.

Rajd tegoroczny w kołach zawodowych i sportowych nie obudził tego zajęcia, na jakie niewątpliwie zasługiwał. Bo różnił on się znacznie od zeszłorocznego co do przestrzeni, udziału maszyn i ich rodzaju, warunków regulaminu i nagród.

Przedewszystkiem podpadł brak członków klubu i wogóle amatorów. Przez to rajd przybrał bardziej charakter konkursu zawodowego, lecz stracił na liczbie uczestników i ożywieniu. A przecież program przedstawiał się dla prawdziwego sportowca bardzo zajmująco. Komitet podwoił niemal liczbę wiorst i nie szczędził trudnych warunków w dniu pierwszym, a po części i drugim. Jazda prowadziła przez zajmujące, ogółowi auto-

trzało nań szczuple grono fachowców. Bo zgłosiły się — nie tak liczne jak w roku ubiegłym co prawda—ale zato bardzo ciekawe i urozmaicone co do typu i marki maszyny. Załedwie dwie firmy były reprezentowane podwójnie. Gdyby do rajdu stanęły jeszcze marki Mercédès i Renault mielibyśmy wszystko niemal, co znajduje się na naszym rynku automobilowym. Podpadał jeszcze brak typu Russo-Baltique; inaczej mielibyśmy doskonale złożone zawody starych firm o ustalonej światowej sławie i nowych, wyrabiających się marek, które współzawodniczą z tamtymi co do taniości i oszczędności w użyciu. Brak udziału, powszechnego dość u nas, samojazdu „Benz“ — je-



1) Komandor K. Olszowski. 2) Vice-Komandor hr. K. Raczyński. 3) Czł. kom. A. Rotwand, z tyłu O. Rościszewski dostawca Oskaryny. 4) Doktorzy pogotowia Grzywiński i A. Zawadzki. 5) Starter, Ks. Michał Woroniecki i p. Strzeszewski. 6) W przededniu rajdu na Agrykoli.

mobilistów mało znane po części okolice. Zwłaszcza zбочenie trzeciego dnia na Litwę powinno było zająć członków klubu i wywołać żywe echa w dotkniętych przez rajd miejscowościach. Wreszcie wystawioną była tym razem bardziej niż w roku zeszłym na próbę wytrzymałość kierowców i opon, motorów i zbiorników; aktualną stawała się sprawa benzyny i wody.

Zrozumieli to dobrze zawodowcy i przedstawiciele. Członkowie klubu cofnęli się jakoby przed zbyt uciążliwą jazdą, zachowując swe maszyny i siły na konkurs o puchar K. hr. Platara. Przez to tegorocznemu rajdowi stała się mimowoli krzywda.

Tembardziej z wielkiem zaciekawieniem pa-

dyny biorący udział w jeździe wycofał się po etapie pierwszym—budził zastanowienie; słabe współzawodnictwo marek amerykańskich—jedyne Hupmobile umiał dobić do końca—każdego fachowca musiał zadziwić.

Dość, że byliśmy w wybranym towarzystwie: Gobron, Panhard, Peugeot, Fiat, Minerva to dobre, znane nazwiska; obok nich Delahaye, Nagent i Derracq i tuż za nimi Laurin Klement i Case z jednej, a Opel i Horch z drugiej strony; wreszcie jako ambitni asystenci Stoewer i Hupmobile—cały ten zespół ciekawe zapowiadał zawody. Na wozach najlepsi tutejsi kierowcy i zamiejscowi sternicy o dobrych nazwiskach; echa płyną-

ce wsteczną falą z czekającej nas drogi i jej właściwości, wreszcie nieco grozy, wiszącej nad całym przedsięwzięciem, a wywołanej ostatnimi katastrofami—to wszystko nadawało tegorocznemu rajdowi i uroku i dreszczu zarazem.

Z temi uczuciami zebraliśmy się d. 20 maja w południe w parku Agrykoli. Powoli nadchodziły wozy, poddawane szczegółowym oglądziom komitetu oraz krytyce sportowców. Najwięcej zainteresowania budził Peugeot, dzięki oryginalnej formie swej karoserji, podług zdania fachowców, najodpowiedniejszej dla wozów turystycznych. Po-

dziwiano dalej potężnego Gobrona, wdzięczną Delahaye i rozmawiano z zajęciem z p. Tadeuszem Heynem, który uchodzi za jednego z najlepszych kierowców polskich.

Okolo godziny 3 wprowadzono maszyny do zakrytej hali, w której wrzała już robota z powodu nadchodzącej wystawy samochodowej. Pokazało się, że nie stawił się Benz p. Iwańskiego z Lublina i Excelsior p. Sipayłło. Tym sposobem liczba uczestników zmalała do 16. Następnie wylosowano komisarzy na dzień pierwszy w następującym porządku:

	Marka.	Właśc. wzgl. kierowca.	Przepis. przec. szybkość	Komisarz.
1.	Gobron	Szamiot	53,4	A. Cyprysiński.
2.	Case	Penistan	45,7	Siemiątkowski
3.	Panhard	{ Starzyński	44,2	J. Trylski.
		{ René Schaab		
4.	Peugeot	{ Maison Ormonde	43,3	T. Jaworski
		{ Cz. Zakrzewski		
5.	Fiat	Drozdowski	43,0	Bławdziewicz.
6.	Minerva	Delloye	43,0	I. Janasz.
7.	Horch	Tuszyński	42,5	Wł. Cyprysiński
8.	Laurin Klement	T. Heyne	42,3	Leśkiewicz
9.	Benz	Popiel	41,8	Stępowski
10.	Delahaye	Zdziechowski	41,8	Sobieszczański
11.	Nagant	Zbierański	41,3	Kozłowski
12.	Opel	{ W. May	40,2	Krasowski
		{ Supniewski		
13.	Hupmobil	Ludwig	38,7	Zalewski
14.	Darracq	Korwin-Daszkiewicz	38,6	Rutkowski
15.	Panhard	Stattler	35,3	Koskowski
16.	Stoewer	Pągowski	32,6	G. Janasz.

O godz. 6 wieczorem odbyło się ostatnie zebranie komisarzy, zaopatrzonych w książki kontroli i przepaski, na którym po ponownym objaśnieniu ich zadań, rozbiegano szczegółowo nasuwające się z regulaminu wątpliwości.

Dnia 21 maja od godz. 3¹/₂ rano zaczęły przybywać prywatne samochody oraz uczestnicy rajdu do parku. Publiczność z popularnym artystą Gasińskim na czele, zresztą zebrana nie zbyt licznie, z zajęciem śledziła ostatnie przygotowania do dalekiej podróży. Po ustawieniu wozów rozpoczął się start pod kierunkiem i dozorem ks. Michała Woronieckiego od godz. 4¹/₂ w podanym powyżej porządku. Samojazdy, żegnane serdecznie przez publiczność, opuszczały park, zaopatrzone w chorągiewki numerowe, z pełną załogą w przerwach czterominutowych, dążąc ku rogatom Wol-

skim, gdzie wstęga w poprzek drogi oznaczała właściwy początek rajdu. Przejazd przez miasto był zneutralizowany.

Oprócz 16 konkursowych brały udział trzy wozy komitetowe: wiceprezesa klubu i komandora Olszowskiego, Karola hr. Raczyńskiego i Rotwanda; maszyna ostatniego z powodu zgola nieodpowiedniego przygotowania odpadła zaraz na początku pierwszego etapu.

Z ramienia Pogotowia brał udział w jeździe dr. J. Grzywiński; oprócz niego towarzyszył nam znany sportowiec dr. Fiszer i częściowo dr. Zawadzki.

Prasa reprezentowana była nielicznie; „Lotnika i Automobilistę“ przedstawiał redaktor Z. Dekler, od „Świata“ i „Nowości Ilustr.“ jechał J. Sobieszczański, sprawozdawcą „Kurjera Warszaw-

skiego" był niżej podpisany. Oprócz tego przybył na przystanki do Łomży i Grodna J. Smotrycki z „Gońca“.

Niebawem skryły się wozy nasze w tumanach kurzu, a że szosę przez Błonie i Sochaczew można nazwać wprost fatalną, zaczęły pękać pierwsze opony. Jechać trzeba było mimo to ostro, bo etap dnia pierwszego był nie tylko najcięższy lecz zarazem i najdłuższy, a o bocznej drodze nie zbyt korzystne chodziły wieści. Przeciętna szybkość mimo nieznacznego jej obniżenia przez komitet klubowy w stosunku do roku zeszłego, dla poszczególnych maszyn w tych warunkach była zasadniczą próbą, zwłaszcza że nie brakło i nagłych zakrętów, wybojów i innych nieprzyjemnych niespodzianek.

Najfatalniej odczuł to samojazd Case, sterowany przez wybitnego kierowcę z Odessy, p. Penistana. Z powodu opóźnienia maszyny nie stało

zapowiedzi bardzo tylko pobieżnie naprawioną. Z powodu wyrw, nie równego toru i wrzynających się w miękki grunt koleji, trzeba było kawałkami jechać drugą i pierwszą szybkością. Na szczęście gęsto rozstawione posterunki i do długich żerdzi przymocowane znaki ułatwiały orientację. Możliwie wszechstronną pomoc dał nam tutaj p. Wł. Nałęcz z Kikolu, któremu należy się za trud pomieniony pełne uznanie. W Gójsku wjechaliśmy znów na szosę, a od Sierpca, na ostatnim kawałku 30 wiorstowym przez Bielsk do Płocka, droga była lżejsza. Powoli wyprzedził wszystkie wozy Opel, prowadzony przez p. Supniewskiego, który jako dziecko Płocka miał tą satysfakcję, że pierwszy przybył do swego rodzinnego miasta. Za nim podążyły: Fiat, Peugeot, Gobron, Panhard; po dłuższej przerwie Benz, Minerva, Nagant, Laurin Klement i Delahaye; Hupmobil przybył o godz. 5 po południu i za nim Stoewer.



Komite., komisarze, prasa i pomoc lekarska.

już czasu na jej przejrzenie i wypróbowanie na miejscu. Więc gdy kierowca na ostrym łuku za Sochaczewem nie dość zwolnił biegu i uderzył o nasyp kamieni, zatarł się tylny hamulec, przez co prowadzący stracił nad maszyną władzę. Case zaczął się toczyć i chylić mimo wysiłków p. Penistana, wreszcie wjechawszy do rowu wyrzucił się na bok, na szczęście tak łagodnie, że cała załoga wyszła bez szwanku. Tym sposobem ubył poważny przeciwnik; Case w roku ubiegłym wziął przecież trzecią nagrodę.

Pierwszy przystanek wypadł nam w Ciechoćniku, gdzie honory gospodarza pełnił hr. Mycielski — Trojanowski. Mało kto korzystał jednak z przygotowanego śniadania. Maszyny po dołaniu benzyny i smarów wkrótce jedna za drugą w dalszą ruszyły drogę. Wracając zerwaną szosą do Włocławka dążyliśmy przez Lipno do Kikolu, gdzie wjechaliśmy na piaszczystą drogę boczną, mimo

Tym sposobem przeszło cały etap pierwszy wozów dwanaście. Case wyszedł najgorzej; inne trzy samojazdy Horch, Darracq i Panhard (p. Statlera) wycofały się z drogi, wróciły jednak o własnych siłach do Warszawy. W Płocku zajął się znużonymi uczestnikami p. mec. Żółtowski, który przygotował wygodne kwatery, przeważnie w hotelu Warszawskim, udzielał wskazówek i wogóle opiekował się gośćmi, dając im własny samojazd do przewiezienia walizek i strudzonych kości z autodromu do hoteli.

Już od Krośniewic począwszy zmienił się teren; wzgórze, okryte lasami i malownicze wybrzeża Wisły rysowały się nęcąco przez pył przydrożny. Koroną pierwszego etapu był wszakże wysoko i pięknie położony Płock, z wijącą się u stóp jego Wisłą, z wspaniałą starożytną katedrą, mieszczącą groby dwu królów naszych.

W Płocku wycofały się: Gobron, Fiat i Benz;

tym sposobem na drugi dzień rano miał p. Żółtowski u startu 9 wozów. Po wylosowaniu przez komisarzy maszyn puściliśmy się w dalszą drogę, wiodącą lichą szosą aż do Pultuska, następnie zaś doskonałym torem poprzez historyczną Ostrołękę do Łomży.

Pierwszą część drogi należało odbyć w tempie ostrożnym i szanować maszyny; na drugiej można sobie było pofolgować do woli. Niestety pomiędzy Ciechanowem, gdzie p. Kazimierz Cyprysiński z dwu prywatnych samojazdów zgotował nam owację kwiatową, a Golyminem, Minerva, prowadzona dzielną dlonią p. Delloye, uległa zderzeniu z pojazdem i z powodu zgiętej osi musiała wycofać się z konkursu. Po naprawieniu uszkodzenia wróciła jednak o własnych siłach do Warszawy, aby w czwartym dniu wziąć z powodzeniem udział w kilometrze lancé. Minerva miała wszelkie widoki wygranej; niefortunny wypadek przyszedł bardzo nie w porę.

tą w jeziora i lasy okolicę, mroczyły nam zapowiedzi niewygody i złego noclegu w Suwałkach. Mieliśmy spać na sianie w teatrze, albo zgoła nocować pod niebem, rzekomo z powodu licznego zjazdu ziemianstwa. Tymczasem obywatelstwa wiejskiego nie było ani śladu, ani też jakiegoś komitetu miejscowego. Natomiast znaleźliśmy w kilku hotelach dobre łóżka i wieczorem doskonałą kolację. Równocześnie zaczęły napływać z Warszawy telegramy z zapytaniami o zdrowie i życie uczestników; do fantastycznych rozmiarów rozdęty wypadek z Casem na pierwszym etapie i wiadomości o wycofaniu połowy wozów z konkursu napępniały pozostałych troską i obawami. Mogliśmy pod tym względem uspokoić czujące serca: żadnego wypadku nie mieliśmy do zapisania i lekarze nasi jak teraz tak i do końca drogi ponosili tylko trudy podróży.

Od Suwałk wiódł nas trakt aż do Kalwarji,



W Łomży. Ogólny widok.

Zatem na doskonałą drogę w Pultusku wjechało tylko ośm maszyn, witanych serdecznie przez lud okoliczny. W Łomży, na przystanku śniadaniowym, przywitał nas doskonale zorganizowany komitet z pp. T. Woyczyńskim z Porytego, baronem Vietinghoffem i Zalewskim na czele. Oprócz tego okazywali nam żywy współudział pp. komitetowi.

Gościnni gospodarze byliby radzi zatrzymać nas jaknajdłużej; jednakże regulamin i chęć ukończenia drugiego etapu pchały naszych kierowców naprzód i nagliły do pospiechu.

Do Suwałk poprzez malownicze okolice Szczuczyna i Augustowa na dobrej drodze przybyły maszyny konkursowe od godz. 1,05 do 6 wieczorem. Prowadził nas od dnia drugiego Panhard p. Starzyńskiego z p. René Schaabem u steru, którzy już do końca konkursu nie pozwolili sobie odebrać przodownictwa. Przejazd przez piękną, bogą-

najbardziej na północ wysuniętego punktu podróży, poczem skęciliśmy przez wdzięczną, licznymi jeziorami urozmaiconą okolicę litewskich Łoździeji, Sereji i Sopoćkin do Grodna. Szosa była dobra, lecz liczne nagłe skręty i łuki wymagały natężonej uwagi przy szybkim tempie na gładkiej drodze. Na zwiedzenie starożytnego Grodna nie stało niestety czasu; wykręciliśmy głowy na wszystkie strony, lecz trudno było dostrzedz coś więcej nad malujące się w oddali wzgórza i kręte ulice, które sunęliśmy przez senne miasto.

Po krótkim śniadaniu ruszyliśmy poprzez obronne waly Ossowca, gdzie głęboka wyrwa w gładkiej szosie przypominała obowiązek ustawicznej czujności, przez Mężenin do Łomży, witani już zdaleka przez naszych gospodarzy z dnia poprzedniego. Dzięki im udało się wreszcie stworzyć bliższy kontakt pomiędzy uczestnikami a miejscowym obywatelstwem. Wieczorem w obszernej

sali restauracyjnej zasiedliśmy przy dźwiękach doskonałej kapeli damskiej do zasłużonej wieczerzy, którą przeplatały popisy muzyczne uczestników rajdu, oraz toasty na cześć komitetu miejscowego.

Po przebyciu tak trudnych i dalekich dystansów etap czwarty, idący z Łomży przez Ostrołękę, i Pultusk do Zegrza, wydał się dla kierowców naszych zabawką. Te 110 wiorst na równej szosie mimo opóźnionego nieco wyjazdu przebyliśmy w 1½ do 3 godzin, co w porównaniu do dni poprzednich, gdy się na wozie siedziało 10 i 12 godzin, było w istocie drobnostką.

W Zegrzu czekało nas małe rozczarowanie. Nie brakło coprawda pań naszych i znajomych z troskliwie upakowanymi koszami, pełnymi zakąsek, owoców i napojów, lecz nie dopisała szersza publiczność, koła sportowe i obywatelstwo, które w roku ubiegłym stawily się w znacznie większej liczbie. Zato krewni i przyjaciele z radością oglądali zdrowych mężów i braci i opalone ich oblicza. Dużo amatorów znalazł też suto zastawiony bufet.

Teraz rozpoczęło się długie wyczekiwanie. Najpierw trzeba było przepuścić przez linję kilometru wyścigowego samojazdy prywatne, których przybyło z Warszawy około 30; dalej uporządkować szosę i ustawić wozy do ostatecznego startu. Przy sprężystszej organizacji byłoby to dało się skutecznie do 3 godziny. Lecz komitet rozporządzał zbyt słabymi siłami.

Trudno wymagać, aby pp. Olszowski i K. hr. Raczynski, którzy przez całą drogę aż do zupełnego wyczerpania pełnili urząd organizatorów i komandorów jazdy mogli byli sprostać rozlicznym zadaniom pod Jabłonną. Komitet powinien był stanowczo przy kilometre lancé dodać im tak energicznych i sprężystych pomocników, jakimi w roku ubiegłym byli pp. Borzewski i A. Chelmiński, nieobecni tym razem z powodu choroby. Niedomagali na zdrowiu także p. inż. Strzeszewski, który kierował startem. Przy zegarze, gdzie chodzi o ułamki sekund oraz obsługę polnego telefonu pracować winny z natężeniem conajmniej cztery osoby, aby całość działała sprawnie. Uniknie się wtedy nieprzyjemnych omyłek i nie zniewoli współzawodników do podwójnego startowania.

Dopiero po godz. 5 sprawa uporządkowania szosy posunęła się tak daleko, że mógł rozpocząć się start oplombowanych ośmiu maszyn konkursowych. Rozpoczynała jazdę przy rozpedzie półkilometrowym najslabsza, kończyła naj-

mocniejsza. Następnie próbowało swych sił jeszcze 10 maszyn, po części wycofanych z poprzedniego rajdu, po części prywatnych. Wynik był następujący:

Kilometre lancé.

Samojazdy konkursowe:

Samochód:	Przebył w kilometr. w min. i sek.:	Co wynosi na godz. kilometrów:
1) Stoeber	1 m. 18 ³ / ₅ s.	45,800
2) Hupmobil	51 ³ / ₅	69,767
3) Opel	38 ² / ₅	93,750
4) Nagant	42	83,720
5) Delahaye	45 ² / ₅	79,295
6) Laurin Klement	44 ³ / ₅	80,717
7) Peugeot	39 ³ / ₅	90,900
8) Panhard	40	90,000

Brak automatycznego chronometru i dostatecznej kontroli na obu końcach startu przy lepszej woli nielicznych członków komitetu, spotkał się z zarzutami uczestników, których można było uniknąć przy większej zabiegliwości klubu i lepszej organizacji.

Co do wyniku jazdy, to twierdzić można bez przesady, że te ośm wozów, które przebyły całą drogę, zdaly wśród prób ogniowych egzamin wytrzymałości i sprawności maszyn, oczywiście w miarę najmniejszej ilości swych punktów karnych.

Gdy kreślimy te słowa, nie zapadł jeszcze wyrok komitetu, w jakim porządku będą nagrodzone cztery maszyny najlepsze. Kandydatami są: Laurin Klement (T. Heyne), Delahaye (J. Zdziechowski), Peugeot (Cz. Zakrzewski), Nagant (Zbierański i Opel (St. Supniewski).

Każda z nich niewątpliwie wykazała wysokie kwalifikacje. Peugeot ma 10 punktów karnych tylko z powodu spóźnienia się kierowcy Cz. Zakrzewskiego na start w dniu drugim i nie dość wczesnego puszczenia w ruch motoru; samojazd sam przyszedł w najlepszej kondycji do Warszawy, bez najmniejszego uszkodzenia, co przyznał oficjalnie komitet wobec współzawodników. A przeciw wóz ten przebył całą drogę z Moskwy do Warszawy na kołach z przeciętną szybkością 70 wiorst i stanął w Warszawie tak późno, że nie można było nawet dokładnie zbadać motoru i części maszynowych.

Mimo to Peugeot podług bezstronnego sądu sprawował się doskonale i osiągnął wysoką



Artyści i Sport. Pani: Niewiarowska i p. Szczawiński w Zegrzu podczas Kilometre lancé.

szybkość przeciętną. Z kolei drugi najsilniejszy Laurin i Klement wogóle nie wykazał punktów karnych i jedynie z powodu założonego protestu klub nie mógł mu zaraz po ukończeniu rajdu przyznać pierwszej nagrody. Maszyna rozwijającej się szybko marki czeskiej zawdzięcza ten wynik do-

w 22 godz. 22 minutach, stawał, od drugiego etapu począwszy, na pierwszym miejscu u celu i wykazał wogóle wysokie kwalifikacje. Brak czasu przy naprawie uszkodzenia po przebytej dalekiej drodze przyczynił się do zgięcia tylnej osi, podczas drogi, co nie przeszkodziło mu do osiągnięcia



Start w Łomży. Starter Dobrzelewski wypuszcza maszynę Panhard & Levassor, która przebyła dystans Łomża — Zegrze w 1 godz. 53 min. Przed samochodem prezes komitetu miejscowego p. Woyczyński.

skonałemu swemu kierowcy p. T. Heyne, który tylko o $\frac{1}{3}$ punktu karnego pozostał w tyle za nagrodzonymi w roku zeszłym samojazdami.

Najgroźniejszym współzawodnikiem jego była w tym roku maszyna p. Zdziechowskiego, marki Delahaye, która po przebytej drodze z Paryża do Warszawy, cały rajd na tych samych przeszła kolach i żadnego nie notowała punktu karnego.

Z maszyn słabszych poczetne miejsce zajął Opel z p. Supniewskim u steru. Wóz ten osiągnął ogromną szybkość w całej drodze i podczas wyścigu na kilometr lancé; oprócz tego brał świetnie piaski i doły na drodze bocznej. Słusznie należy mu się wyróżnienie.

Uznanie pełne należy się samojazdowi p. Starzyńskiego z p. René Schaabem u steru najstarszej marki samochodowej Panhard z Levassor o sile 20 HP. Wóz ten przebył 1232 km. rajdu

w kilometr lancé 90 km: na godzinę.

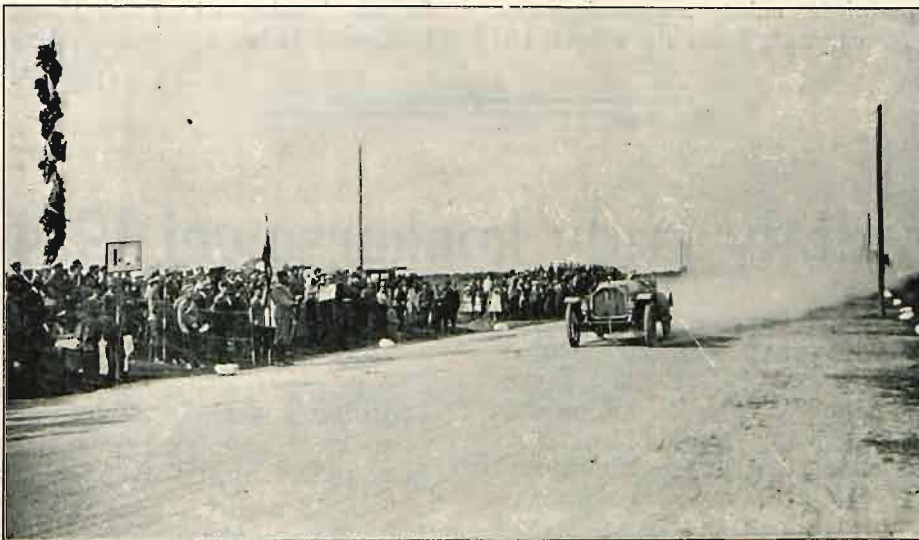
U samojazdu Nagant znanej marki belgijskiej zasługuje na podniesienie jego szybkość i zręczność kierowcy przy wymijaniu; doskonale spisała się także druga marka belgijska, Minerva, która jedynie z powodu nieszczęśliwego zderzenia

zrezygnować musiała z możliwości nagrody. Minerva wzięła udział w kilometr lancé i bardzo piękny dała wynik.

Stoewer otrzymał co prawda punkty karne, lecz nie można odmówić uznania malej maszynie, która przeszła odważnie całą drogę, aczkolwiek z opóźnieniami, i wraz z kierowcą swym

wystawiła sobie świadectwo wytrwałości i dobrej konstrukcji. To samo mniej więcej powiedzieć można o Hupmobilu.

Z maszyn prywatnych, które brały udział w kilometr lancé, wzmieniamy Opla br. Vietinghoffa i Scata hr. Tyszkiewiczowej, kierowanego



Kilometr lancé pomiędzy Zegrzem a Jabłonką.

odważnie przez jego właścicielkę. Bardzo ładną szybkość osiągnął wreszcie Gobron 110 klm. na godzinę, wycofany z konkursu.

Czemu tak ciekawy konkurs nie zajął szerszej publiczności warszawskiej i prowincjonalnej, czemu na kilometr lancę stawiała się zaledwie $\frac{1}{3}$

etapach z wielką punktualnością i starannością dostarczała benzyny, smarów i opon. Jej właściciel, mimo że los osadzał go kilkakrotnie niemiłosiernie na szosie, podążał wytrwale za rajdem i dozorował powierzony mu dział z uznania godną sumiennością. Zdjęć fotograficzne dekonął fot.



Samochód Minerva, u steru p. Delloye z K. i J. hr. Platerami, z tyłu redaktor Z. Dekler i komisarz J. Janasz.

zeszłorocznych gości a starania komitetów na noclegach i przystankach z wyjątkiem Płocka i Łomży w porównaniu z przyjęciami rajdów na Zachodzie przykrym razą rozdźwiękiem, jest dla piszącego zagadką.

W końcu podnieść należy z uznaniem za- biegliwość firmy „Oscaryna“, która na wszystkich

„Lotnika i Automobilisty“ p. Marjan Fuks.

Rajd z roku 1914 jest poważnym etapem w rozwoju automobilizmu w Królestwie Polskiem i jako taki pozostanie w pamięci uczestników i sportowców. Więc, chociaż tu i owdzie nie starczyło sił komitetowi T. A. K. P., za pracę jego i starania pełne należy się uznanie.

Tadeusz Jaworski.

Rezultaty jazdy konkursowej 1914 r.

Komitet Jazdy Konkursowej, zorganizowanej przez Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego dnia 21, 22, 23 i 24-go Maja r. b., na dystanie 1215,85 kilometra, w czem 40,5 kil. bocznej drogi piaszczystej, rozpatrzył dane dostarczone przez komisarzy oraz nadesłane w czasie właściwym reklamacje i wziął pod uwagę, że, niezależnie od 4 nagród, ustanowionych przez Zarząd Towarzystwa stosownie do § 21 regulaminu jazdy, ofiarowane zostały jeszcze 2 nagrody, a mianowicie:

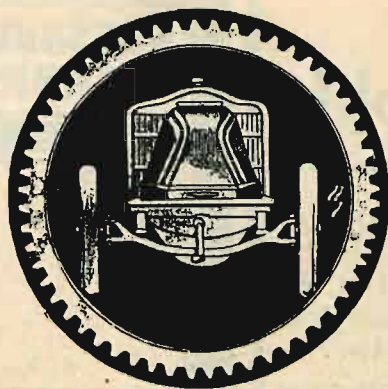
1) przez Hr. **Karola Raczyńskiego** nagroda dla maszyny, która przebywszy cały dystans bez uszkodzeń, wróci w najlepszej kondycji i wykaże największą zwyżkę pomiedzy czasem, zużytym faktycznie na przeje-

chanie całego dystansu, a czasem na zasadzie formuły regulaminu dla niej przepisanej;

2) przez p. **Zygmunta Deklera** redaktora „*Lotnika i Automobilisty*“, dla maszyny, która wykaże największą zwyżkę na kilometr lancę ponad normę dla niej przepisaną.

Z 18 maszyn, zapisanych do raidu, cały dystans przebyło 8 maszyn, a mianowicie:

1. Samochód firmy „Panhard et Levasor — własność p. K. Starzyńskiego,
2. Samochód firmy „Peugeot“ — własność „The New Maison Ormonde“,
3. Samochód firmy „Delahaye“ — własność p. J. Zdziechowskiego,
4. Samochód firmy „Laurin et Klement“ — własność p. T. Heynego,



SAMOCZODY

Renault

Nowe katalogi na żądanie.

Jeneralne Przedstawicielstwo

i skład fabryczny

samochodów RENAULT

Inż. S. ROTMIL

WARSZAWA

JEROZOLIMSKA 49, ===== TELEFONY 253-31 i 107-00.

KSIEGARNIE I SKŁADY NUT

Gebethnera i Wolffa

w WARSZAWIE, LUBLINIE I ŁODZI

posiadają na składzie w komplecie

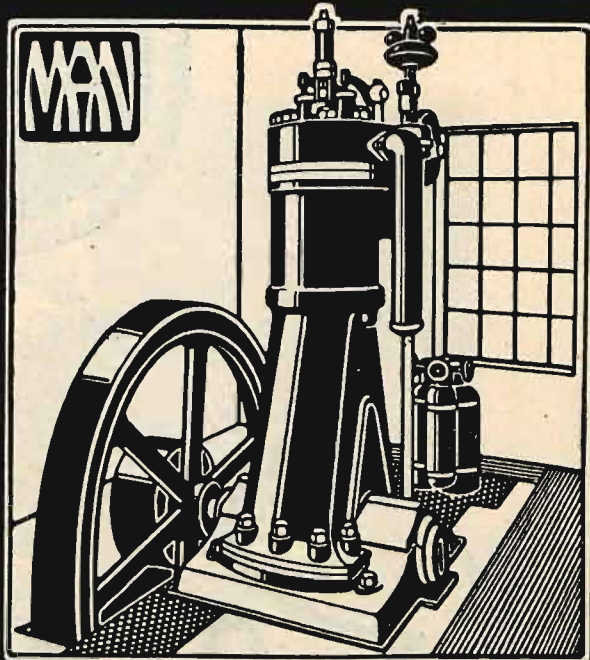
książki polskie, gdziebądź wydane, oraz bogaty dobór książek z różnych dziedzin w języku francuskim, niemieckim, angielskim i in.

Składy nut zaopatrzone są obficie w wydawnictwa muzyczne krajowe i zagraniczne. W komplecie utrzymywane tanie kolekcje Uniwersal Edition, Petersa, Litolffa, Steingräbera.

Szczegółowe katalogi książek, nut i czasopism księgarnie przesyłają bezpłatnie. Pożądaną wskazanie działu, o który P. P. P. T. Klientom szczególnie chodzi.

Bezpłatnie przesyła się na żądanie miesięcznik informacyjny „Przegląd Bibliograficzny“.

**AUGSBURSKO-NORYMBERSKA
FABRYKA MASZYN**



SILNIKI DIESLA

BIURO TECHNICZNE

WŁ. MALCZ

Marszałkowska 97, Telefon 1-42.

Motor Kobana

jest ostatnim wyrazem techniki
w motorach łodziowych.

Jest to jedyny 2-cylindrowy motor przenośny. Pobija wszelką konkurencję. Jest to rzeczywiste źródło siły. Tętny i szybki - cichy i chodzący spokojnie. Posiada pełne 3 konie siły i posiada zmianę kierunku biegu podczas ruchu.



3-konny

2-cylindrowy

Jedyny motor przenośny do łódek wiosłowych.

który nie wywołuje wibracji, jedyną przeszkodą w stosowaniu motorów przenośnych do łodzi wiosłowych. Jest on doskonale zrównoważony i nie trzęsie łódką. Dopasowuje się do każdej łodzi wiosłowej w 2 minuty, zamieniając ją na szybką łódź motorową, posiada niezawieszające się, śrubę i ster, łatwy do puszczenia w ruch, pozwala sterować gdy motor stoi. Konstrukcja są i oddawanymi usługami daleko przewyższa każdy inny typ motoru przenośnego.

ILUSTROWANY OPIS GRATIS.

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ

Biuro Techn.-Handl. **M. Domaradzki, Inż.**

Warszawa, Żórawia 26, tel. 205-25.

WODA MINERALNA

BORZOM

NAPÓJ
PRZYJEMNY, SMACZNY
i HYGIENICZNY

TK

Samochody

OVERLAND.

VARSOVIE-AUTOMOBILE.

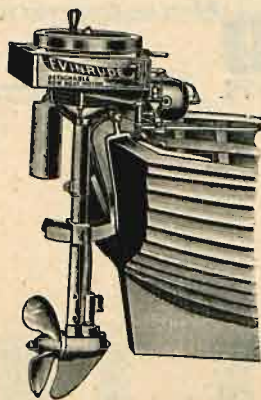
ZAKŁAD
ARTYSTYCZNO-GRAWERSKI
STANISŁAWA LIPCZYŃSKIEGO

==== Dostawcy towarzystw sportowych. ====

W WARSZAWIE

Marszałkowska 149, róg Próżnej.

Telefon 134-84.



MOTORY EVINRUDE
do łódek angielskie

MAGNETO

bez konkurencji.

Nagrodzone złotymi medalami na wystawach: Londyn, Stockholm, Moskwa, Petersburg.

Evinrude do każdej łodzi zastosowuje się.

Evinrude 2—3 H.P. 275 rb., 3½—4½ H.P. 375 rb.

Evinrude jako pasażerskie i do przewożenia ciężarów.

Motory trwałe. Typ ostatni.

Reprezentacja „Motorette“ **ZŁOTNICKI**

Al. Ujazdowska № 4. Tel. 242-04.

Dla zakochanych

przebywających zdala od siebie, jedyną ośłodą szarych chwil jest fotografia ubóstwianego (częściej ubóstwianej)! Fotografia nie blednąca pod działaniem ognistego pocałunku, nie zółknąca od czaru namiętnych ocz, której tła rozczulenia, łyżka herbaty — ba — szklanka piwa nawet trwale spłamic nie zdoła! To też zakochani (w innych lub w sobie) baczcie by wasze fotografie wykonane, były tylko na pap. fotogr. Akc. T-wa „N. P. G.“ Alboleis, Lenta, Atlas, Bromaryt, N. P. G. Celloid, N. P. G. Pigment, Imperial, dających pełną gwarancję dobroci, trwałości i kultury fotograficznej.

Gen. repr. na Ces. i Król. Akc. Tow. „N. P. G.“

WACŁAW DZIERŻAWSKI WARSZAWA,
Wierzbowa № 2.

==== Detaliczna sprzedaż w składach fotogr. ====

APARAT GOTOWY DO ZDJĘCIA.

Kamery Lustrowe

Mentor

(składane)

tylko

4½ cm. grub.

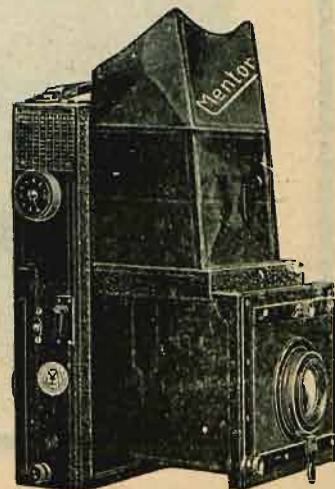
Sprzedaż w składach:

Jen. repr.

W. DZIERŻAWSKI

Warszawa, Wierzbowa 2

Telef. 45-32.





H. BÜSSING w Brunświku

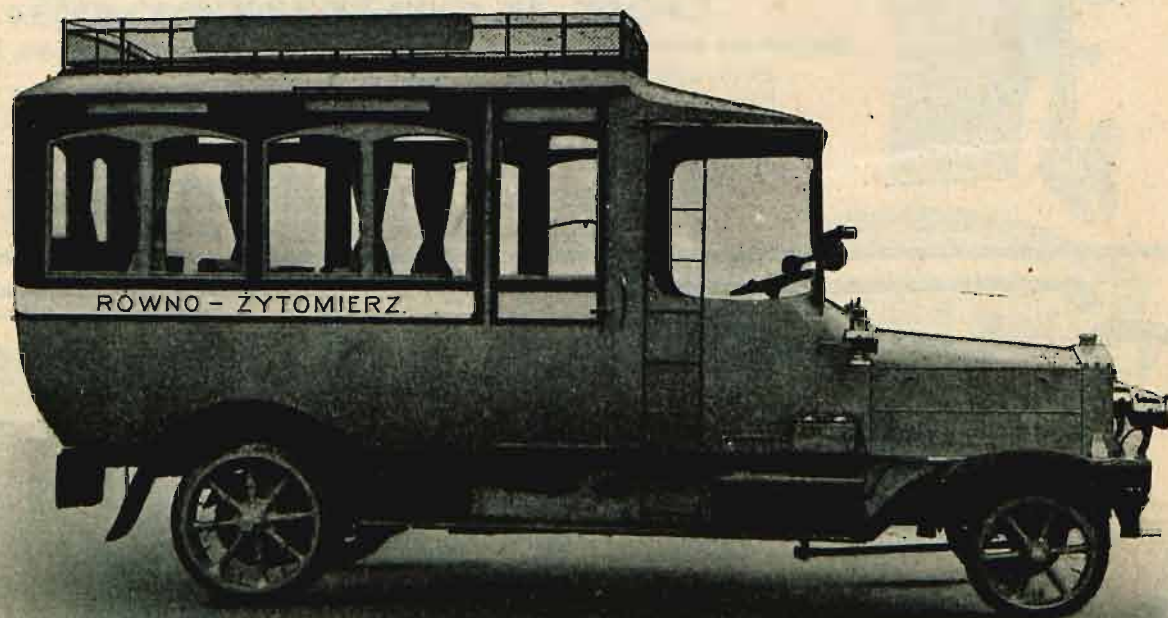
SPECJALNA FABRYKA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I OMNIBUSÓW

Jeneralny Przedstawiciel: Inżynier M. ŁABENDŹ.

„Garaz Büssing”

Ś-to Jerska № 11. Telefonu № 256-76 i 202-72.

Szwejsowanie autogeniczne. Warsztaty reperacyjne. Części zapasowe.



HOTCHKISS

Société Française,

znana powszechnie z powodu fabrykacji armat i mitraljez.

Wystawia w Salonie Automobilowym w parku Agrykola swój nowy model

CHASSIS ¹⁸/₂₂ HP.

swoim wyrobem gwarantuje największą wytrwałość i odporność na złe drogi.

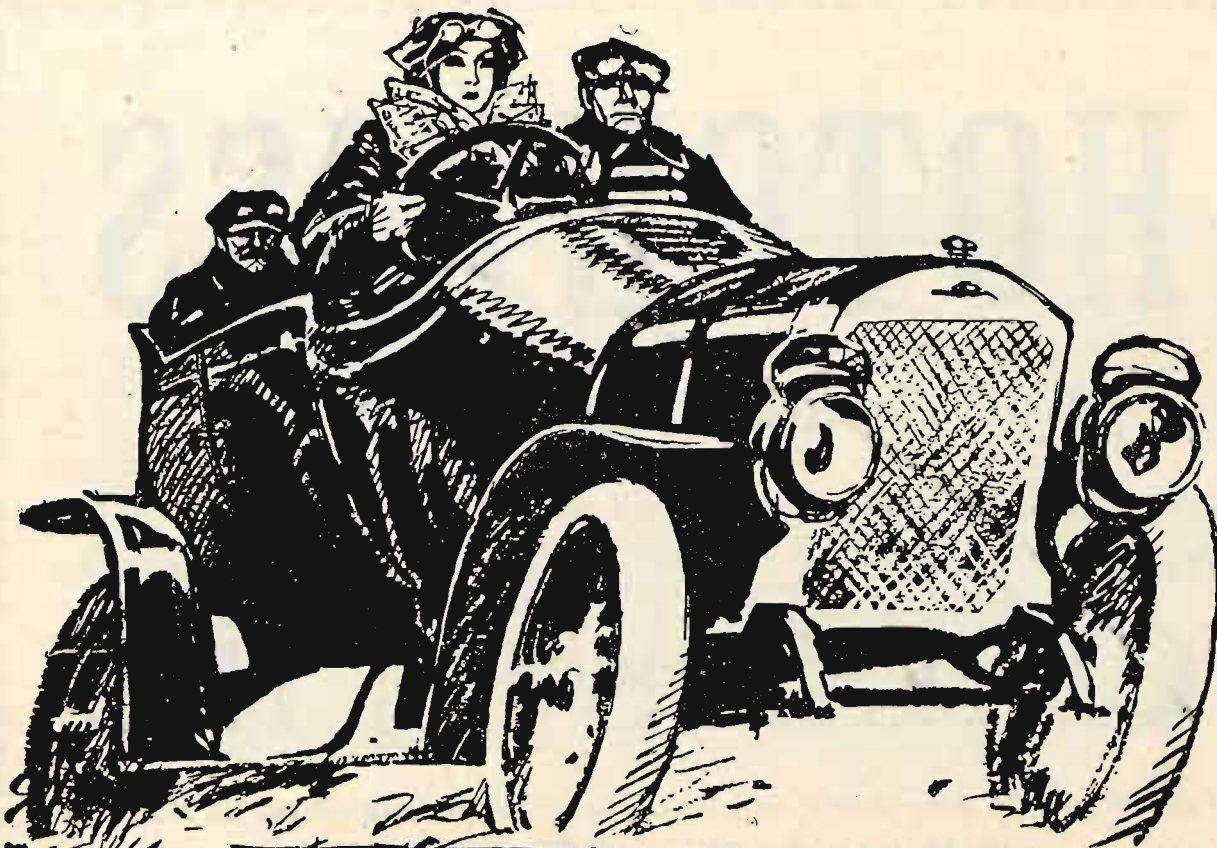
ALDA

SAMOCHODY

na miasto i na szosy

WYSTAWA W PARKU AGRYKOLA

Stand 13.



SZKOŁA SZOFERÓW

POD PROTEKTORATEM

TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO.

Właściciel i dyrektor Cz. ZAKRZEWSKI

WARSZAWA, ul. KRUCZA № 7. Tel. 246-94.

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

Porady i ekspertyzy we wszelkich kwestjach samochodowych.

Najlepsza benzyna do samochodów pod marką zatwierdzoną przez Departament Handlu i Przemysłu

„Oscaryna”

gwarantowanej dobroci i ciężaru gatunkowego.

Dostawca Automobil-Clubu Królestwa Polskiego.

Kantor sprzedaży „Oscaryny”

Aleja Ujazdowska № 18. Tel. 222-70.

Oscarynę dostarczamy w bańkach 15 litr. zabezpieczonych od wybuchu; oraz w 5 litr. zwykłych i w beczkach żelaznych 230 litrow.

Oleje i Smary Vacuum Oil Company. Karbid krajowy i zagraniczny.

□□ Opony i kieszki rozmaitych firm. Artykuły samochodowe. □□



BIURO ROBÓT BUDOWLANYCH
i WIERTNICZYCH

Wacław Kieszczyński i S-ka

Warszawa, Marszałkowska 58

Telefon Nr. 508-23.

:: :: SPECJALNOŚĆ: :: ::

MELJORACJE ROLNE

KONSERWACJA DOMÓW

BUDOWA PODMIEJSKICH WILLI,
STUDNIE ARTEZYJSKIE Z FILTRAMI,
UDOSKONALONEGO SYSTEMU.

POSZUKIWANIA WIERTNICZE DO
BADAŃ GEOLOGICZNYCH.

ROBOTY :: :: ::

ŻELAZO-BETONOWE.



BENZyna SMARY

MAZIE





TOWARZYSTWO
PRZEMYSŁU NAFTOWEGO



BRACI NOBEL

ODDZIAŁ WARSZAWSKI

WARSZAWA, ULICA WARECKA 7,
TELEFON 40, 40-26, 40-30.

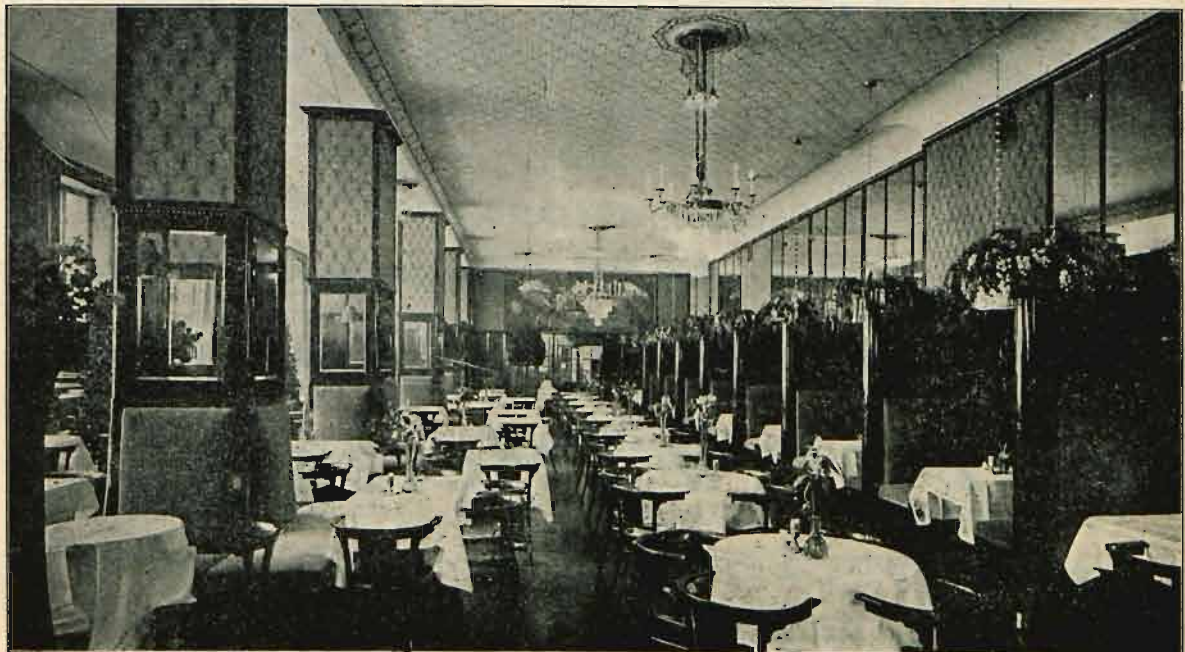
ADRES DLA DEPEZ: „BRANOBEL”.

WŁASNE KANTORY I SKŁADY:
Kalisz, Lublin, Łódź, Ostrowiec, Płock, Pułtusk,
Sosnowiec, Tomaszów, Warszawa, Włocławek

RANDEZ VOUS AUTOMOBILISTÓW

CAFE RESTAURANT VARSOVIE.

Nowy-Świat 5. Tel. 71-95 i 277-20.



Wnętrze najwytworniejszej Kawiarni i Restauracji urządzonej przez arch. Fr. Krzywdę-Polkowskiego.

SAMOCCHODY

NAGANT

na złe drogi są najlepsze.

JENERALNY REPREZENTANT

na Królestwo Polskie, Litwę Pođole i Ukrainę

Czesław Zbierański

Warszawa Wspólna № 49, telefon 304-97.

Samochody DELAHAYE

10 Rue du Banquier Paris

TURYSTYCZNE



CIĘŻAROWE

VARSOVIE AUTOMOBILE

REPREZENTACJA

Warszawa, Kopernika 4/6.

„Varsovie Automobile”

(właśc. Stanisław Górski i Kazimierz hr. Ronikier)
tel. 85-33. Kopernika 4/6. tel. 51-07.

Wielkie warsztaty reperacyjne
Garaż z zamkniętymi boksami
Fabryka karoseryi
Wszelkie akcesorja

Tamże wyłączna sprzedaż samochodów:
**Minerwa, Delahaye (cięża-
rowe), Overland, Lorraine-
Dietrich, Delaunay-
Belleville.**

Słynne Samochody Angielskie

AUSTIN

w zupełności zastosowane

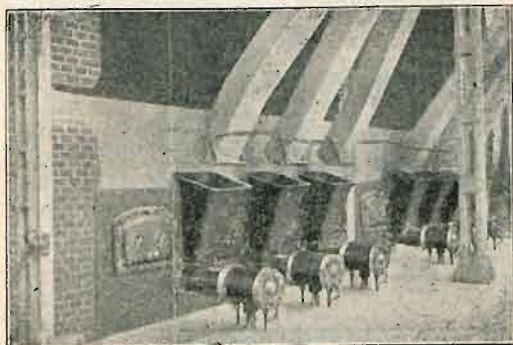
do dróg Cesarstwa i Królestwa

Wystawa w parku Agrykola Stand 24.

Reprezentant

T. F. HENRIQUE.

Poszukujemy zdolnego agenta.



BIURO TECHNICZNE DLA RACYONALNEJ INSTALACJI KOTŁOWNI
„KALORYA“ Wielka 54 tel. 407-17.

INSTALACJE DYMOSSĄCE

ECONOMISERY

PRZEGRZEWACZE i ODOLIWIACZE PARY

WENTYLATORY

RUSZTY SIDERONITOWE

PNEUMATYCZNE INSTALACJE

Automatyczne Paleniska „JONES“ Całkowite, bezdymne i racjonalne spalanie mialu węglowego oraz bezwartościowych odpadków! Zwiększona wydajność kotłów.

Samochody

Delaunay-Belleville.

VARSOVIE AUTOMOBILE.

Niema więcej niebezpieczeństw przy przechowywaniu oraz użytkowaniu benzyny.



Pożar depa Towarzystwa Berlińskich Omnibusów automobilowych.
120,000 litrów benzyny pozostało nietknięte tylko dzięki przechowywaniu podług systemu
MARTINI i HÜNEKE.

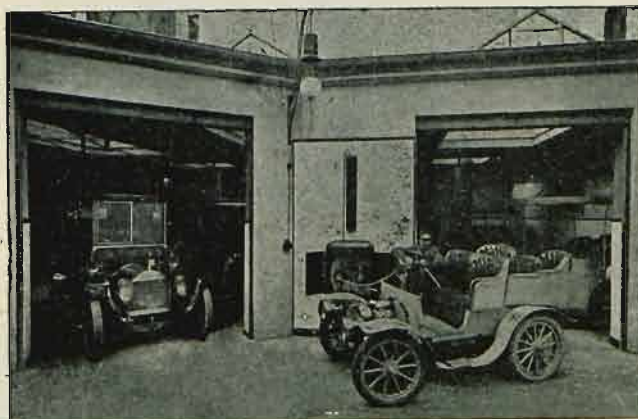
Całkowicie bezpieczne przechowywanie i operowanie płynami łatwopalnymi sposobem, pozwalającym na posiadanie niczem nieograniczonych ilości tych płynów nawet w całkowicie zabudowanych przestrzeniach.

Tysiące instalacji wykonanych w Zachodniej Europie.

Dyplomy honorowe
i
najwyższe nagrody
na Wystawach Międzynarodowych: w Brukseli w 1910 r.,
Medjolanie w 1911 r.,
Dreźnie w 1911 r. i 1913.

Złoty Medal

od Ministerjum Wojny na Wystawie Pożarnictwa w Petersburgu w 1912 r.



Zasilanie samochodu benzyną wprost z wentyla, przy
jednoczesnej kontroli czerpanej ilości.

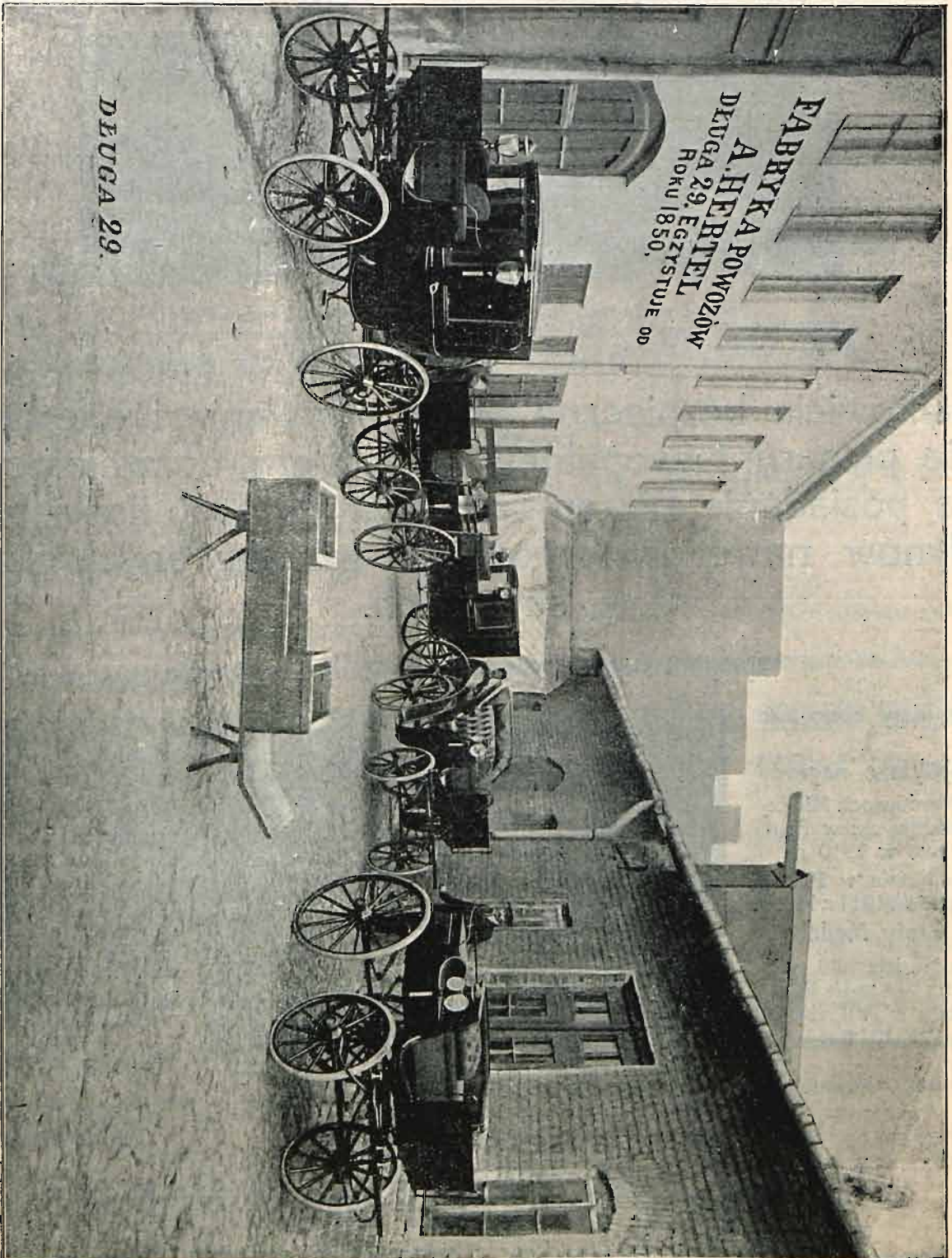
Dyplomy honorowe
i
najwyższe nagrody
na Wystawach Międzynarodowych: w Brukseli w 1910 r.,
Medjolanie w 1911 r.,
Dreźnie w 1911 i 1913 r.

Złoty Medal

od Ministerjum Wojny na Wystawie Pożarnictwa w Petersburgu w 1912 r.

**TOWARZYSTWO
OGNIOTRWAŁYCH URZĄDZEŃ
DLA PŁYNÓW ŁATWOPALNYCH
SYST. MARTINI i HÜNEKE**

WARSZAWA, JEROZOLIMSKA 85.



FABRYKA POWOZÓW
A. HERTEL
DEUGA 29, EGZYSTUJE OD
ROKU 1850.

DEUGA 29.

Wykonujemy carosserie (nadwozia) samochodowe i takowe przyjmuje do odnowienia
Tel. 22-21.

MAJĄTKI LEŚNE

w północnych guberniach rosyjskich

dokładnie zbadane i oszacowane przez technika leśnego

do sprzedania bardzo tanio na korzystnych warunkach

1) obszaru **38,000 desiatin**, las świerkowy i sosnowy prawie nie rąbany. W lesie 1,272,100 sażeni kubicznych drzewa materiałowego, wartości netto minimum **13,000,000 rubli**. Stacja, przystanek kolejowy i rzeka splawna w lesie. Zbyt drzewa nieograniczony na miejscu, kupcy zabierają drzewo surowe i materiały tarte do Petersburga, Moskwy i na Wołgę. Przy stacji świeżo pobudowane duże tartaki. **Cena** sprzedażna wraz z ziemią **2,500,000 rubli**, pożyczki bankowej 600,000 rb., do kupna potrzeba 700,000 rubli. Zarobek kolosalny.

2) obszaru **8,600 desiatin**, las świerkowy z małą przymieszką sosny i brzozy, oszacowany, po najniższych cenach, na 2,800,000 rubli, ziemia 750,000 rb., ogólny szacunek lasu i ziemi **3,500,000 rubli**. **Cena** sprzedażna za cały majątek **1,500,000 rubli**, do kupna potrzeba 350,000 rb. W majątku nowy tartak o sile stu koni. Do stacji kolejowej 25 wiorst.

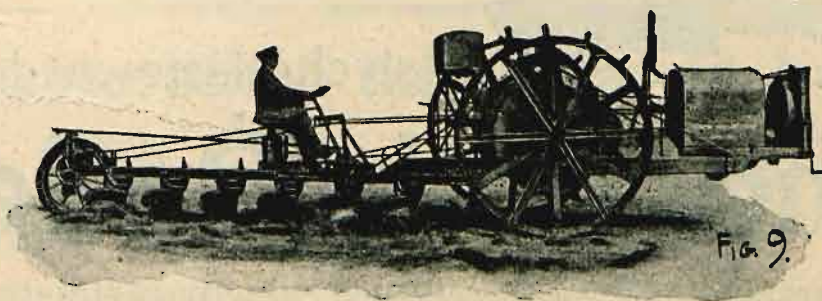
3) obszaru **1,300 desiatin**, wszystko pod lasem świerkowym, na dużej splawnej rzece, wpadającej do Wołgi. W lesie 43,000 sażeni kubicznych drzewa materiałowego i cellulozы wartości, netto loco las, **560,000 rubli**. **Cena** sprzedażna za cały majątek wraz z ziemią **130,000 rubli**, do kupna potrzeba 50,000 rubli. Interes dobry i łatwy.

Szczegółowe opisy, taksacje, plany i wszelkie informacje posiada i udzieli

Dom handlowy **A. HELBICH & A. POLICZKIEWICZ**

w Warszawie, Aleja Róż 1, tel. 249-50.

Pług motorowy STOCK'A



Odnaczony Złotymi Medalami i pierwszemi nagrodami za kilkoletnie doświadczenie, więc dawno wyszedł z okresu prób. Dotychczas sprzedano 800 sztuk pługów Stock'a, z tej liczby w samym W. Ks. Poznańskim, Królestwie Polskiem i Galicji z górą 150 sztuk.

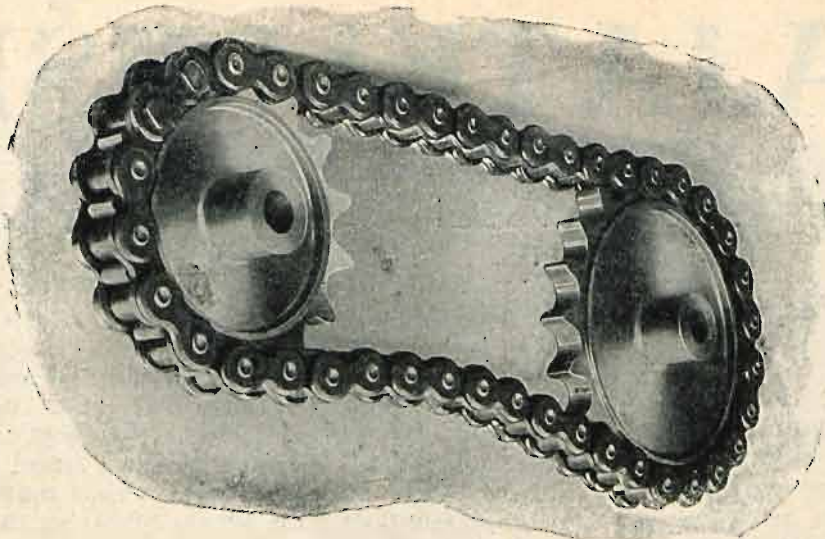
PRZEDSTAWICIELSTWO NA KRÓLESTWO POLSKIE I LITWĘ
BIURO TECHNICZNE

Inżynier A. HUMNICKI

Warszawa, ul. Piękna Nr 66a. Telefon 227-40.

Adres Telegraficzny: Hadelta, Warszawa.

NATRWALSZE



ŁAŃCUCHY

DO CIĘŻAROWYCH i LUKSUSOWYCH SAMOCHODÓW, ŁÓDEK MOTOROWYCH, APARATÓW LOTNICZYCH,
ORAZ TRANSMISSJI FABRYCZNYCH

Firmy **Wilhelm WIPPERMANN jr.**

HAGEN w Westfalji.

ZASTĘPCY i SKŁAD FABRYCZNY

J. Kestenbaum i S. Rehtleben,

Warszawa, Leszno 48 Tel. 170-87. Adres dla depesz: „STABIL“.



PODEUS Lastwagen 3000 kg. Motor.

Poszukuje się zastępców!

Natychmiastowa dostawa.

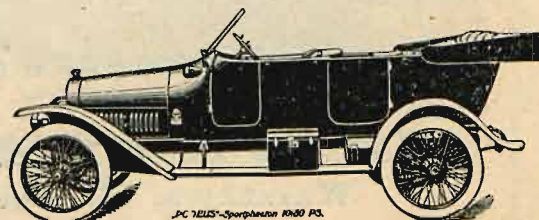
Samochody-Podeus

kursują w Rosji z nadzwyczajnym rezultatem

Fabryka Samochodów Podeus. Wismar i M. Niemcy.

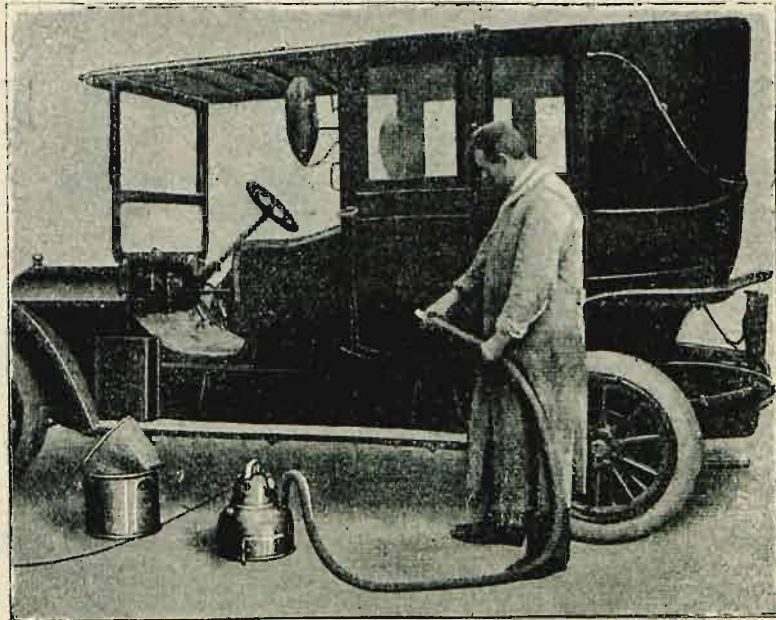
Poszukuje się zastępców!

Natychmiastowa dostawa.



PODEUS-Sportwagen 1000 PS.

ODKURZANIE SAMOCHODÓW i mieszkań



KONRAD WERNIK i S-ka, Warszawa, Włodzimierska 1, tel. 14-55.

Wszystkie

AUTOMOBILE I GARAŻE

winny być zaopatrzone w

patentowane **zbiorniki i naczynia do benzyny**

„New-Way”

zabezpieczone od możliwości wybuchu.

Bezpieczniki „NEW-WAY“ mogą być
zastosowane do istniejących zbiorników.

OFERTY NA ŻĄDANIE.

T-wo „Selas” Warszawa

Wystrzegać się naśladowictw.

ul. Nowo-Miodowa 3,
Telefon 37-15.

AUTOMOBILE

PEUGEOT



są
droższe
— od —
niektórych,
lecz
= zato =
lepsze
— od —
wszystkich.

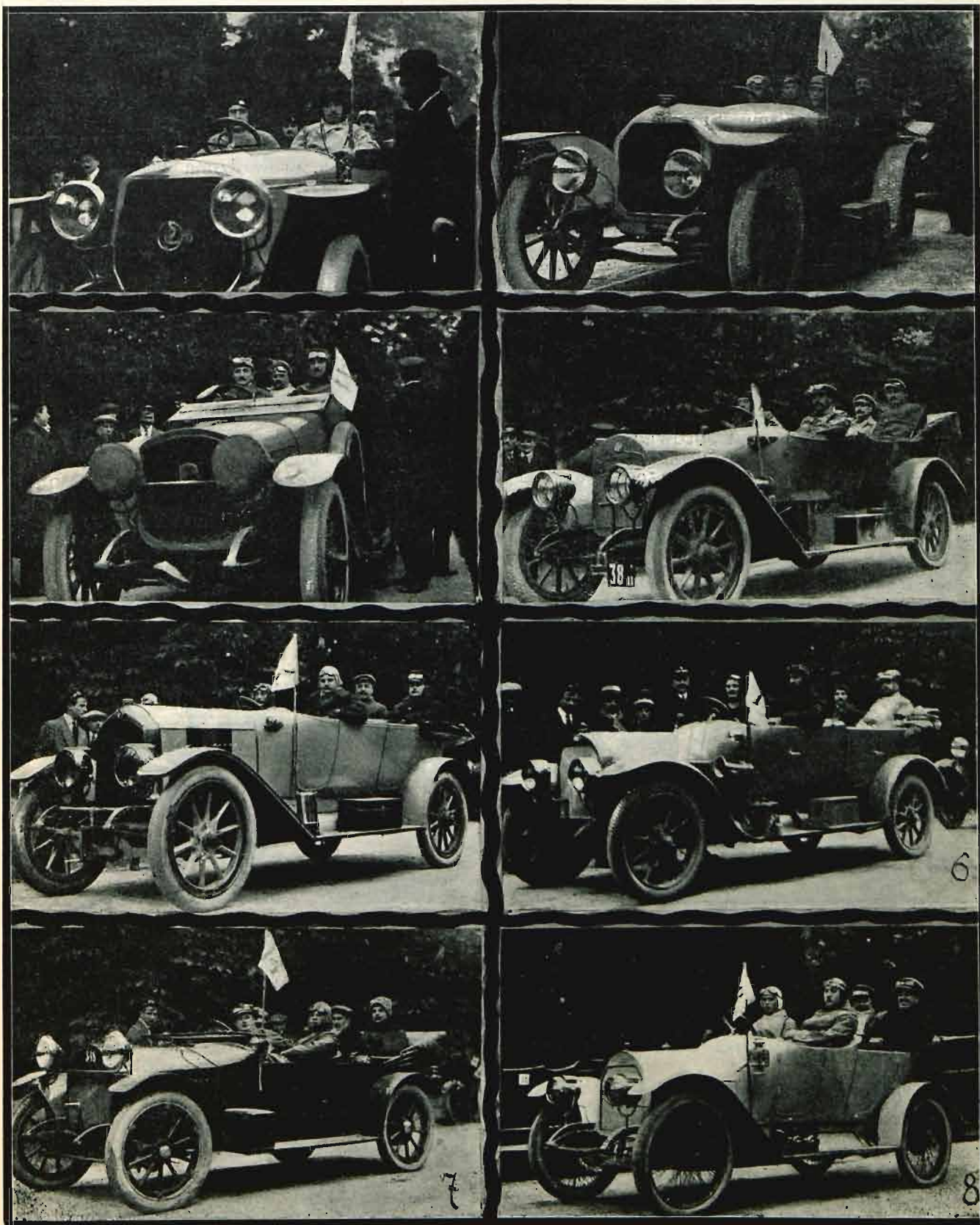
Główny Skład Fabryczny
dla Królestwa Polskiego i Litwy

„The New MAISON ORMONDE”

Warszawa Nowy-Świat № 72.

Dyrektor:

L. Kosiński.



SAMOCHOBY, KTÓRE PRZEJECHAŁY CAŁY DYSTANS.

- 1) Panhard, kier. René Schaab. 2) Peugeot, kier. Zakrzewski (3 nagroda). 3) Delahaye, kier. Zdziechowski (2 nagroda). 4) Laurin i Klement, kier. Heyne (1 nagroda). 5) Nagant, kier. Zbierański (4 nagroda). 6) Opel, kier. Supniewski (nagrada „Lotnika i Automobilisty“). 7) Hupmobile, kier. Cz. Ludwig. 8) Stoeper, kier. J. Dąbrowski.

5. Samochód firmy „Nagant F-res“ — własność p. C. Zbierańskiego,

6. Samochód firmy „Opel“—własność p. W. Maya,

7. Samochód firmy „Hupmobile“ --- własność p. C. Ludwiga,

8. Samochód firmy „Stoewer“—własność p. H. Pągowskiego.

Z rzeczonych 8 maszyn dwie przebyły cały dystans bez punktów karnych, a mianowicie:

1) Samochód firmy „Laurin et Klement“, prowadzony przez p. T. Heynego,

2) Samochód firmy „Delahaye“, prowadzony przez p. J. Zdziechowskiego.

Ponieważ na kilomètre-lancé wóz firmy „Laurin et Klement“ otrzymał dodatnich punktów 3,970, a wóz „Delahaye“ 3,651, czyli o 0,319 punktów dobrych mniej, przeto nagrodę pierwszą, czyli żeton złoty od T. A. K. P. i Rb. 300, Komitet przyznaje maszynie firmy „Laurin et Klement“, prowadzonej przez p. T. Heynego, zaś nagrodę drugą czyli żeton srebrny od T. A. K. P. i 150 rb. w gotówce Komitet przyznaje maszynie firmy „Delahaye“, prowadzonej przez p. J. Zdziechowskiego.

Trzecia nagroda w postaci żetonu brązowego od T. A. K. P. i 75 Rb. gotówka

przyznana zostaje Domowi The New Maison Ormonde za maszynę firmy „Peugeot“, prowadzoną przez p. Czesława Zakrzewskiego, która to maszyna otrzymała 10 punktów karnych.

Czwarta nagroda w postaci żetonu brązowego od T. A. K. P. przyznana zostaje p. Czesławowi Zbierańskiemu za maszynę firmy „Nagant F-res“, prowadzoną przez właściciela, która to maszyna otrzymała 31 punktów karnych.

Nagrodę dodatkową, ofiarowaną przez Karola Hr. Raczyńskiego, Komitet przyznaje p. Jerzemu Zdziechowskiemu za maszynę firmy „Delahaye“, prowadzoną przez właściciela, która to maszyna, przebywszy cały dystans bez uszkodzeń, znaleziona została w najlepszej kondycji i zużyła na całkowity przejazd 25 godzin 32 minuty, podczas gdy przepisany według regulaminu czas wynosił 29 godzin 5 minut.

Nagrodę dodatkową, ofiarowaną przez p. Z. Deklera, redaktora „Lotnika i Automobilisty“, Komitet przyznaje maszynie firmy „Opel“, należącej do p. W. Maya, która na kilomètre-lancé wykazała szybkość w stosunku 93,750 kil godz. i otrzymała za to 18,832 punktów dodatnich.



Pégoud.



Głośny na całą Europę lotnik, A. Pégoud, przybył z inicjatywy sportsmenów naszych do Warszawy, aby na placu wyścigowym pokazać swe słynne ewolucje powietrzne. Jestto jego ostatni etap przed powrotem do Paryża, skąd po wypoczynku zasłużonym zamierza udać się do Ameryki.

Młodzieniec średniego wzrostu, krępy i silny, robi wrażenie skromnego i szczerego człowieka. Urodził się w r. 1890 w Monferrat w departamencie Izery, liczy więc lat zaledwie 24. Mimo to bieg życia jego est urozmaicony i bynajmniej nie codzienny.

W 18 roku życia zgłosił się jako wolontariusz na lat 5 do wojsk kolonialnych. Wstąpił najpierw do strzelców afrykańskich, służył następnie w huzarach, gdzie doczekał się stopnia podoficera, i w artylerji kolonialnej. W czasie tym odbył 12 wypraw wojennych w Tunisie, Maroku, Senegalu i Madagaskarze.

Na ośm dni przed zwolnieniem z służby

wojskowej, którą kończył w szkole kawalerji w Saumure, znalazł się w centrum awjacji w Ljonie, gdzie wykonał pierwszy swój wzlot z kapitanem Carlan jako pasażer na biplanie Maurice Farman. Po drugim wzlocie młody kawalerzysta poczuł nieprzepartą chęć do lotnictwa i odtąd poświęcił mu wszystkie swoje myśli i siły.

Natychmiast po zwolnieniu z wojska wstąpił do szkoły pilotów i snać dobrze przeczuł swe przeznaczenie, skoro po 3 lekcjach 8 minutowych zaczął sam kierować płatowcem, a po 5 lotach instrukcyjnych po 10 minut złożył egzamin na pilota na biplanie Henri Farman dnia 10 lutego 1913 r.

Rozpoczął teraz praktykę na wszystkich niemal aparatach francuskich i już 8 marca r. z. wstąpił jako chef-pilot do szkoły Blériota w Paryżu. Towarzyszyła mu przytem jedna nieustępująca myśl: dowiedzenia i wykazania zupełnego bezpieczeństwa wzlotów napowietrznych. Mimo olbrzymich postępów na polu awjacji, lotnictwo uchodziło za rzecz bardzo ryzykowną i trudną.

Pégoud chciał przeprowadzić dowód, że przy szybkiej orientacji i zimnej krwi lotnikowi nic w górze nie grozi.

Postępował przytem całkiem planowo. Dnia 8 sierpnia 1913 wsiadł w Chateâu Fort na zniszczony, stary aparat Borela. Wzbil się przy silnym wietrze do wysokości 400 m. i przewrócił umyślnie płatowiec. Równocześnie chwycił przygotowany spadochron Boneta i opuścił się z nim łagodnie na las. Przytem zauważył, że płatowiec, pozostawiony własnym losom w odwrotnej pozycji wytrwał 15 sekund i wykonywał rozmaite ruchy, po czem spadł na ziemię.

Był to wstęp do dalszych prób i doświadczeń. Dnia 1 wrzesnia w Juvisy pod Paryżem po raz pierwszy wyrzucił aparat Blériota, przymocowany do niego rzemieniami, na wysokości 1000 m. i opuścił się w tej pozycji do 400 m. Następnego dnia powtórzył ten eksperyment przed komisją wojskową i lotniczą i od tej daty wchodzimy w nową erę awjatyki: zupełnego zespolenia pilota z swym aparatem i dowolnego nim kierowania

Pégoud zostawił sobie teraz następujący program, któryby w zdumienie wprowadził najlotniejszego nawet ptaka. Przed tysiącami widzów w Buc pod Paryżem wykonał następujące ewolucje: zlot na prawem i lewem skrzydle przy zatrzymaniu motoru, spadek głową lub ogonem aparatu na dół, wreszcie podwójny zakręt w powietrzu z wywrotem aparatu: looping the loop. Wszystkie eksperymenty udały się najzupełniej; francuzi mieli słuszny powód do nowego tryumfu. Płatowiec, do tej pory luźno zespolony z pilotem, podległy wiatrom i zmianom atmosfery, stał się powolnym narzędziem w ręku człowieka. Nie były to próby i sztuki akrobatyczne, lecz prawdziwy, wielki postęp na polu awjacji.

Od tej pory towarzyszyło Pégoudowi stale szczęście. Niemal we wszystkich stolicach i większych miastach Europy pokazywał swe zdolności pilotowania; wykonał looping the loop nieomal 5000 razy, a latał głową na dół razem wzięwszy dwa dni i 5½ godziny, wykonując ostatnio te ewolucje w Moskwie w pozycji stojącej bez przywiązania—a przytem ani jednemu nie uległ wypadkowi, ani jednego nie zgął druta, ani jednej nie zgubił śrubki. Zawdzięcza to niezmiernie starannej swej pracy przy motorze i szczególnej opiece, jaką otacza swój aparat, zwykły, seryjny płatowiec systemu Blériota z silnikiem Gnôme o 80 HP.

Pégoud nie kryje swego światła pod korzec; miał do tej pory jako chef-pilot u Blériota 500 uczniów i wioził do 1000 pasażerów, udziela chętnie wskazówek i dzieli się spostrzeżeniami.

Ciekawe są zwierzenia odważnego lotnika. Powiada on:

— Od rana do wieczora myśli moje są przy mem zadaniu ułatwienia i zdobycia dróg powietrznych. Mylą się ci, którzy przypuszczają, że po wzlotach czuję się zmęczonym; przeciwnie, dopiero w powietrzu jestem jakoby w moim żywiole: ma terre à moi c'est l'air! Tam znajduję spokój i pewność siebie, tam oddycham swobodnie i radośnie. Gdy zbadam mój aparat i przekonam się o jego dobrym stanie, najmniejszej nie odczuwam obawy; ani na chwilę nie staje przedemną myśl, żeby lot mógł się nie udać. Czuje się z mym płatowcem jakoby jedną istotą żywą, silną, niczem nie skrepowaną.

O wzlotach Pégouda, które się odbyły 16, 18, 21 czerwca napiszemy obszernie następnym razem.



Podobizna A. Oégouda z pozdrowieniem dla czytelników „Lotnika i Automobilisty“.

Przechowywanie benzyny.

Wobec coraz szerszego stosowania benzyny i innych płynów łatwopalnych do celów technicznych, wylonila się nie małej wagi kwestja, w jaki sposób można zapobiedz niebezpieczeństwu, wynikającemu z przechowywania tych płynów.

W prasie codziennej znajdujemy często wiadomości o wybuchach zbiorników z benzyną, a wypadki takie zdarzają się nietylko w miejscach, gdzie benzyna bywa przechowywana w niedużych ilościach, (np. w składach aptecznych, lub garażach),

ale również i w składach z dużemi ilościami tego płynu, że wymienimy choćby pożar w Blexen w d. 8 Lutego 1909 r., w czasie którego zgorzało 5 wielkich zbiorników, zawierających bądź naftę, bądź benzynę; lub w Rummelsburgu, gdzie 7 olbrzymich zbiorników benzyny padło ofiarą płomieni.

Wszelkie środki zapobiegawcze wówczas tylko można uznać za celowe, jeżeli stosowanie ich w istocie usuwa niebezpieczeństwo. Niezupeł-

nie pewne i niedoskonalone środki w praktyce okazują się nietylko bezcelowe, lecz nawet wprost szkodliwe, gdyż, nie zapobiegając gruntownie niebezpieczeństwu, osłabiają tylko czujność tych, których pieczy powierzone zostały płyny łatwopalne.

Rzecz prosta, że pierwszym niezbędnym warunkiem obmyślenia racjonalnych środków zapobiegawczych jest zbadanie u samej podstawy przyczyn niebezpieczeństwa, przeciwko któremu środki te mają być użyte.

Wszelkie usiłowania, skierowane ku obmyśleniu środków zapobiegawczych przeciwko wybuchom, dlatego nie dały dotychczas pożądanego rezultatu, iż same przyczyny, powodujące wybuch, nie były należycie wyświetlone.

Dopiero zwiększające się z każdym dniem niemal spotrzebowanie płynów łatwopalnych i coraz częstsze z nimi wypadki wywołały potrzebę gruntownego zbadania kwestji i usunięcia przyczyn

płomieni lub iskry, powstałą mechanicznie, lecz również wyładowanie nagromadzonej elektryczności lub samozapalenie się pod wpływem sprzyjających temu czynników.

Siła wybuchu w podobnych wypadkach bywa niekiedy tak wielka, że nieduża stosunkowo ilość gazu łatwopalnego, jak np. benzyny, zdolna jest spowodować wielkie spustoszenie.

Jak poucza obliczenie — $\frac{1}{4}$ litra benzyny, zamienionej w parę, która w połączeniu z powietrzem, wytwarza mieszaninę wybuchową, wystarcza, aby przy zetknięciu z ogniem rozwinąć energję, o sile 30,000 koni, jeżeli wybuch trwa $\frac{1}{10}$ sekundy i jeżeli przyjmujemy, że tylko $\frac{1}{4}$ część energii cieplnej zamieni się w energję mechaniczną.

Jeżeli wiemy, że na powstanie wybuchu płynów łatwopalnych składają się dwa niezbędne, jednocześnie działające czynniki — mianowicie dopływ powietrza do nich i obecność ognia, to la-



Garaz autobusowy z zastosowaniem opisanego wyżej systemu.

niebezpieczeństw w samym zarodku, dając przez to możliwość przechowywania tych płynów w takich warunkach, które absolutnie wyłączają wszelkie niebezpieczeństwo.

Mając do czynienia z płynami łatwopalnymi, należy liczyć się z dwoma rodzajami niebezpieczeństwa, jakie nam stąd grozić może:

- a) z ogniem, do którego rozszerzenia płyny te przyczyniają się w sposób gwałtowny,
- b) z wybuchem, często pociągającym za sobą ogromne spustoszenie i ofiary w ludziach.

Przyczyną pożaru bywa zazwyczaj przesączenie się płynów łatwopalnych przez ścianki niedostatecznie szczelnych naczyń i przyborów lub wyciekanie przez krany i rury, gdyż w podobnych wypadkach wystarczy najmniejsze zetknięcie się płynów tych z ogniem, lub choćby iskry, żeby spowodować katastrofę.

Przyczyną wybuchu zaś bywa zapalenie się wybuchowych mieszanin gazowych, jakie powstają z połączenia powietrza (tlenu) z parami gazu. Zapalenie to może mieć za przyczynę nietylko

two dochodzimy do wniosku, iż, aby zapobiedz wybuchowi wystarczy usunąć jeden z tych czynników. Że jednak osiągnięcie warunków, któreby wykluczały powstanie ognia lub iskry, jest rzeczą niemożliwą, przeto technika dzisiejsza doszła na innej drodze do pożądanego rezultatu, mianowicie przez przeciwdziałanie przeniknięciu powietrza do płynów łatwopalnych.

Poruszona wyżej myśl znalazła swoje urzeczywistnienie w systemie Martini i Hüneke, wedle którego:

1) płyny łatwopalne przechowują się w hermetycznie zamkniętych naczyniach (nie przepuszczających powietrza), w sferze nieutleniających gazów t. j. takich, które nie zawierają wolnego tlenu, jako podtrzymującego proces palenia, a płynami takimi są kwas węglany, azot i t. p.

2) Zbiorniki z płynami łatwopalnymi ukryte są w ziemi, w celu uchronienia ich od dostępu ognia z zewnątrz.

Urządzenie takie przedstawione jest na rysunku № 1.

Wyobraźmy sobie, iż plyn łatwopalny przechowuje się w nisko położonym zbiorniku, pod ciśnieniem jakiegokolwiek gazu, (kwasu węglanowego, lub innego nieutleniającego), wtedy pod ciśnieniem tegoż gazu można rurą, zanurzoną do dna, rozprowadzić ten plyn w żądane miejsce, bez roznoszenia plynu w naczyniach. Zastosowanie z wyklęgo przewodu rurowego w tym razie nie byłoby możliwe, gdyż uszkodzenie przewodu niezwłocznie powodowałoby wylew plynu, a co za tem

idzie i groźne niebezpieczeństwo pożaru.

Aby zabezpieczyć przewód ten, rura *c*, rozprowadzająca plyn, opancerzona jest rurą *d*, połączoną za pomocą odnogi *f* z przestrzenią gazową zbiornika.

W razie nieszczelności rury wewnętrznej *c*, do niej przenika z rury *d* gaz, będący pod większym ciśnieniem, niż ciśnienie plynu *c*, i przy czerpaniu plynu z kranu uchodzi nazewnątrz gaz.

W razie nieszczelności, lub uszkodzenia rury zewnętrznej *d*, ciśnienie gazu w zbiorniku spada, i plyn, nie będąc już pod ciśnieniem, ścieka z powrotem do zbiornika, opróżniając przewody. Wtedy z kranów czerpalnych plyn wcale wypływać nie może.

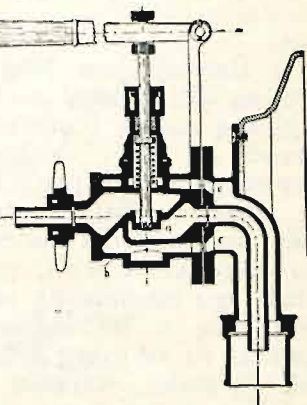
Tym sposobem, oprócz całkowitego bezpieczeństwa, osiągnięta zostaje kontrola szczelności przewodów.

Zasada opancerzenia przewodów zastosowana jest i do armatury (kranów etc.), jak to pokazuje rys. № 2. Cały wentyl czerpalny dla benzyny jest opancerzony i otoczony gazem nienleniającym, dopływającym z gazowej przestrzeni zbiornika. Dolna część wentyla zaopatrzona jest w korek, wykonany z materiału łatwo topliwego; w razie pożaru, korek topnieje, gaz nie-

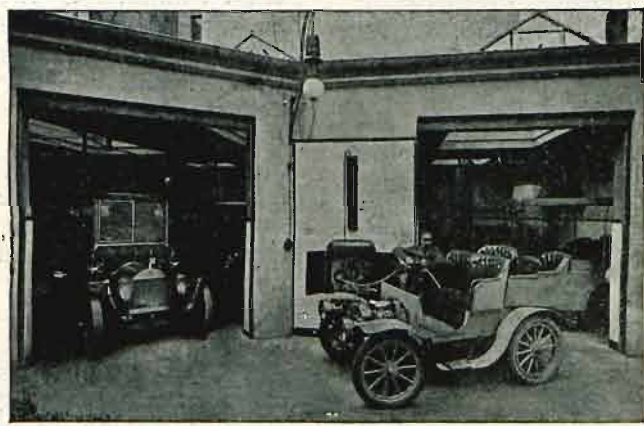
tleniający ulatnia się, ciśnienie gazu w zbiorniku spada i plyn łatwopalny z całej sieci rur splywa do zbiornika, zachowanego pod ziemią.

Tym sposobem cała instalacja, mająca na celu przechowywanie i rozprowadzanie na dowolną odległość plynów łatwopalnych, jest zabezpieczona od jakichkolwiek niebezpieczeństw wybuchu lub pożaru.

Na zasadzie powyższego, jak to stwierdziła praktyka, instalacje, wykonane podług syst. Martini i Hüneke dla przechowywania plynów łatwopalnych, działające pod ciśnieniem gazu nieutleniającego i zaopatrzone w opancerzone przewody i armatury, usuwają wszelkie niebezpieczeństwa, związane z posiadaniem plynów łatwopalnych.



Rys. № 2.



Zaopatrywanie samochodu w benzynę wprost z kranu, z jednoczesną kontrolą ilości czorpanych.

Szereg doświadczeń, wykonanych w Niemczech z wielką ścisłością i w warunkach tak trudnych, że zaledwie spotykanych w praktyce, wykazały, że plyn łatwopalny, przechowywane podług systemu Martini i Hüneke, w żaden sposób nie mogą być doprowadzone do wybuchu lub pożaru.

Zresztą pożar składu „Wiktorja“ w Berlinie (w czerwcu 1907 r.) w czasie którego ocalało 120,000 litrów benzyny, rys. 3, dzięki jedynie systemowi Martini i Hüneke, w dostatecznej mierze stwierdza wartość tego systemu, a dodać należy, iż miało to miejsce w warunkach niezwykle, gdyż ogień szalał tam w ciągu kilku dni i wszystkie inne budowle uległy zupełnemu zniszczeniu.

Dla rozpowszechnienia tych instalacji, założone zostało w Warszawie, na Królestwo, Cesarstwo i Finlandję, nowe przedsiębiorstwo, pod firmą „Towarzystwo Ogniotrwałych Urzędzeń dla plynówłatwopalnych, syst. Martini i Hüneke“. T-w to przyjmowało udział w Międzynarodowej Wyst. Pożarnictwa w Petersburgu w 1912 r.



Rys. № 3. Pożar depa Towarzystwa Berlińskich Omnibusów automobilowych.

Panhard & Levassor.

Dziwny jest bieg wypadków i niezwykle są przemiany, które łączą się z znaną i głośną nazwą Panhard & Levassor. Gdyby przed 59 laty, dzielnemu lecz skromnemu przemysłowcowi, panu Perin, który w Paryżu w dzielnicy Saint Antoine w r. 1855 założył swój warsztat dla budowy maszyn i narzędzi do obróbki drzewa, przepowiedziano, że zakład jego zamieni się w olbrzymią instytucję fabryczną o sławie wszechświatowej, byłby uważał to za ironję lub marę senną. A jednak tak się stało: warsztat w Saint Antoine jest kolebką olbrzymiego domu Panhard & Levassor przy l'Avenue d'Jory w Paryżu.

Perin, którego specjalnością był przemysł drzewny, jest wynalazcą piły wstążkowej. Aby zużyć i wyzyskać swój wynalazek, otworzył swój zakład w skromnych rozmiarach, zajmując się w nim wyrobem maszyn i narzędzi dla obróbki drzewa, dostarczając ich stolarzom w dzielnicy St. Antoine, dzisiaj jeszcze znanej z licznych fabryk mebli.

Po kilku latach pomyślnej pracy Perin, widząc konieczność rozszerzenia swego zakładu, wyszukał sobie współnika w osobie młodego inżyniera, opuszczającego właśnie techniczną szkołę centralną, pana René Panhard. Spółka utworzyła się pod pod pomyślnym znakiem, Zakład rozwinął się znacznie, co spowodowało znów w r. 1874 Panharda do powołania swego dawnego kolegi i przyjaciela p. Levassor do współpracownictwa; od tej daty dom ich nosił nazwę Perin, Panhard i S-ka.

Wspólne ich zabiegi uwieńczył znów pomyślny skutek. Powodzenie w rozległych interesach skłoniło spółkę do nabycia celem rozszerzenia swych zakładów fabryki zamków przy dzielnicy d'Jory 19, dokąd przenieśli swe warsztaty.

Jako ludzie bardzo przedsiębiorczy, śledzący gorliwie wszystkie nowości i wynalazki z dziedziny techniki, dwaj młodzi dyrektorowie zainteresowali się niebawem z inicjatywy swego kolegi, p. M. Sarrasina, opatentowanym jego motorem naftowym Daimler, którego wybitne właściwości musiały nań zwrócić ich uwagę.

Przewidując olbrzymią przyszłość tego niezwyklego wynalazku i uznając wybitne właściwości motoru, silnego i lekkiego zarazem, weszli w układy z Sarrazinem, aby zapewnić sobie eksploatację patentu Daimler. Jedną z pierwszych ich prób było zastosowanie tego motoru do poruszania pojazdu.

Tym sposobem powstała w Francji lokomocja samojazdowa. W r. 1886 umarł Perin; Panhard i Levassor prowadzili dom swój dalej do r. 1886, aż w r. 1897, po śmierci Levassora, przedsiębiorstwo zostało zamienione

na towarzystwo anonimowe *Panhard & Levassor*.

Taki jest krótki, w logicznych swych następstwach prosty przebieg przemiany skromnego warsztatu budowy maszyn i narzędzi w największą i najpotężniejszą fabrykę samochodów na świecie. Godnym uznania jest przytem fakt, że firma P. & L. wierna swej tradycji, w dalszym ciągu wyrabia piły wstążkowe i maszyny dla obróbki drzewa i pod tym względem najlepszą cieszy się reputacją. Fabryka zamków w dzielnicy d'Jory, w której pracowali Perin i Panhard od r. 1874 w niczem nie straciła dawnej sympatji swych klientów.

Nie miejsce tutaj na opis szczegółowy przebiegu rozwoju automobilizmu. Dość wspomnieć, że po raz pierwszy wyszedł z tajni warsztatów na światło dzienne samochód *Panhard & Levassor* w r. 1894 i od razu zajął uwagę publiczności. Nazwa firmy z tą chwilą była na ustach wszystkich, gdy w r. 1895 Levassor wygrał sławny wyścig Bordeaux—Paryż—Bordeaux, jadąc 1200 kilometrów bez przestanku z średnią szybkością 24 km. na godzinę na maszynie o sile 4 koni i kierując nią osobiście.

Od tej daty przełomowej trudno policzyć wszystkie tryumfy sportowe marki P & L.; wraz z nimi kroczy rozwój fabrykacji i postęp na rynku handlowym z niestychaną szybkością.

Dzisiaj zakłady fabryczne T-wa Panhard & Levassor zajmują przestrzeń 60 tysięcy metrów kwadr. w samym Paryżu. Druga fabryka, niemal równie rozległa, znajduje się w Reims w Szampanji. W obu zakładach jest czynnych około 3000 doskonale i fachowo wyszkolonych pracowników.

W olbrzymich warsztatach działa 2200 maszyn, z których 1600 jest ostatnim wyrazem doskonałości technicznej; przerabiając 800 ton kutej stali wytwarzają rocznie 3500 podwozi samojazdowych. Fabrykacja ta zużywa rocznie 5600 ton węgla, który wytwarza siłę motorową 2000 koni.

Warsztaty reparacyjne zapełniają same dla siebie trzeci zakład, położony bezpośrednio przy l'Avenue d'Jory, obejmując 7000 metrów kw. przestrzeni i zatrudniając 40 maszyn oraz 150 pracowników.

Obok tych zakładów przemysłowych i technicznych osobne miejsce zajmuje dom handlowy, w organizacji swej w niczem nie ustępujący poprzednim. Całość co do Francji uzupełniają: Salon wystawowy przy Polach Elizejskich, agentury w Paryżu i na prowincji.

Lecz tak potężna instytucja nie może ograniczać swej działalności co do centrali, w której się znajduje. Dom P. & L. posia-

da więc przedstawiciele w szyskich krajach kuli ziemskiej, w Australji, Indjach, Brazylji, na wyspach Filipińskich, w Peru i t. d. Z krajów europejskich głównymi odbiorcami są Belgja, Hiszpanja, Turcja, Rosja i Królestwo Polskie. Przedstawicielem tutejszym jest p. K. Starzyński w firmie K. Starzyński — Automobiles, Warszawa Nowy Świat 5.

W Nowym Jorku wreszcie założona jest znaczna filjała, tak samo w Londynie i wszyskich stolicach państw europejskich.

Oto w krótkim zarysie obraz najstarszej i największej na kuli ziemskiej fabryki samochodów, firmującej się jako Towarzystwo Anonimowe dawnych zakładów *Panhard & Levassor*.

Samochody „Peugeot”.

Na wystawach, obok modeli firm konkurencyjnych, pośród eleganckich pojazdów na ulicach miejskich, wreszcie na szosach i drogach, wszędzie samochody marki „Peugeot“ zwracają na siebie uwagę, tak ze względu na wyjątkowy estetyczny wygląd zewnętrzny, jak wysokie udoskonalenie techniczne.

Ze względu na swe wielkie zalety, samochody „Peugeot“ zyskały uznanie ogólne, to też przyjrzyjmy się wyrobom tej firmy i przejdźmy kilka ważniejszych dat z jej historii.

Firma „Peugeot“ istnieje już bardzo dawno, pracę jednak na polu automobilizmu rozpoczęła w r. 1891. Zbytecznym będzie dodawać, że kierownicy jej baczą pilnie na postępy techniki samochodowej i wprowadzają do swych ma-

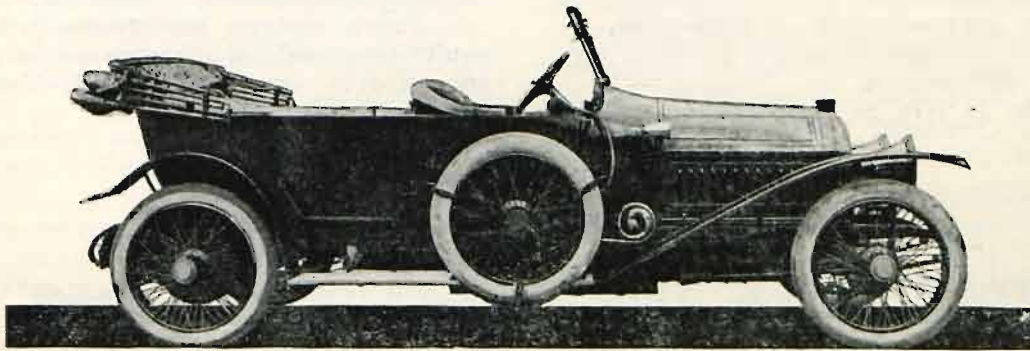
szem wywoływaniu hałasu, firma „Peugeot“ posiada specjalny model typu podłużnego.

Model „Bebé-Peugeot“ o sile 10 HP. przeznaczony jest dla osób, pragnących mieć samochód tani.

W kierunku wytwórczości maszyn do celów przemysłowych, firma położyła również duże zasługi, budując znane ze swych wysokich zalet taksometrowe, lekko i ciężkotowarowe, wojskowe, dla straży ogniowych, autobusy i t. p.

Najlepszym dowodem wartości wyrobów tej firmy jest cały szereg tryumfów, odniesionych przez samochody „Peugeot“ w różnych *raid'ach*, konkursach i t. d.

Już w r. 1891 automobil „Peugeot“ wysłany celem towarzyszenia uczestnikom klasycznego



szyn wszystkie najnowsze na tem polu zdobycze i udoskonalenia.

Na uwagę zasługuje fakt, że modele tej firmy nie tworzą pewnego jednostajnego typu, przeciwnie, są odrębne jeden od drugiego i służyć mogą do wszelkich celów.

Turystyka ma na swoje usługi „Peugeot’a“ 18 i 40-konnego, typu szosowego. Samochód taki odznacza się szybkością i lekkością jazdy, zaopatrzone jest w bardzo czuły, najnowszego systemu, silnik, a przytem zbudowany jest tak solidnie i trwale, że nadaje się do pracy nawet na bardzo trudnych i złych drogach. Specjalne modele pozwalają używać maszyny nawet w miejscowościach pozbawionych dróg, lub podróżować wśród lasu.

Do jazdy po mieście, gdy wymagana jest sprawność i lekkość samochodu przy jaknajmniej-

wyścigu cyklowego na przestrzeni Paryż—Brest—Paryż, przebył cały dystans na pierwszym miejscu. Średnia szybkość, którą wykazał, wynosiła (przy sile 2½ HP)—15 klmtr. na godzinę, zużycie benzyny 15 litrów na 100 klmtr. W r. 1895, jadąc za uczestnikami wyścigu Paryż—Bordeaux—samochód „Peugeot“ („Eclair“) zaopatrzone w silnik 2½ HP i po raz pierwszy w pneumatyki, osiągnął szybkość średnią 22 klmtr. na godzinę, zużywając 13 litrów benzyny na 100 klmtr.

W r. 1899 w wyścigu Pau—Bayonne—Pau, przy 20 HP silniku, osiągnięto średnią szybkość 42 klmtr., przy zużyciu 17 litrów benzyny.

To osiągnięto dawniej, a teraz dla kontrastu rezultaty współczesne.

W r. 1912, Boillot na samochodzie 170 HP, osiąga średnią szybkość 111 klmtr. na godzinę,

przy zużyciu wszystkiego 28 litrów benzyny. W r. 1913 ten sam Boillot zdobywa pierwszą nagrodę, zaś Goux drugą, obaj na „Peugeot'ach“. Silniki po 150 HP, średnia szybkość 114 kmtr., zużycie benzyny 17 litrów.

W tym samym roku wreszcie w nagrodzie dla maszyn lekkich zwyciężyli znowu Boillot i Goux. Tym razem silniki były 90 HP. szyb-

kość średnia 102 kmtr., zużycie benzyny zaledwie 13 litrów.

Tym sposobem w ciągu lat 23 przy tem samym zużyciu benzyny, osiągnięto szybkość średnią na dużym dystansie prawie 7 $\frac{1}{2}$ razy większą.

Powyższe suche cyfry mówią o wiele więcej, niż wszelkie słowa i głośna reklama.

Firma „Rénault“ na Wystawie Warszawskiej.

Dbala zawsze o zadowolenie swej klienteli, znana firma samochodowa „Rénault“ przygotowała kilka nowości, które można oglądać na Wystawie.

Przedewszystkiem więc na uwagę zasługuje koło zapasowe „Rénault“, zastosowane przy wszystkich modelach. Koło to może być przyczepiane bardzo szybko i jest nadzwyczaj praktyczne pod każdym względem.

Drugie ważne ulepszenie, to uogólnienie oświetlenia elektrycznego za pomocą dynamo, zastosowanej przy nowych modelach 12 HP. Maszyny te odznaczają się przytem nadzwyczaj estetycznym wyglądem zewnętrznym, elegancką karoserją i stanowią wzór samochodu do użytku miejskiego.

Zastosowanie elektryczności pozwala kierowcy wprowadzać silnik w ruch, nie opuszczając swego siedzenia.

Wśród wystawionych samochodów, oprócz wyżej wzmiankowanych 12 HP, wyróżniają się następujące:

Torpedo 18 HP, ze strapontinami w kie-

runku jazdy z oświetleniem elektrycznym i dynamo.

Torpedo 40 HP, 4 cylindry, wzorowane w ogólnych zarysach na modelu poprzednim.

Limonsine 22 HP, 6 cylindrów, karoserja nadzwyczaj wytworna, strapontiny w kierunku jazdy.

Wogóle zasługi, położone przez firmę „Rénault“ na polu automobilizmu dadzą się streścić do całego szeregu ulepszeń i nowości, jak zastosowanie dynamo i oświetlenie integralne samochodu, zbudowanie nowego typu 18 HP, zastosowanie koła odczepnego etc.

To wszystko wystarcza, aby zakłady Bilancourt stale odwiedzane były przez najwytworniejszą i najbardziej wymagającą klientelę, która zawsze bywa zadowolona z poczynionych zamówień i zakupów.

Prócz maszyn turystycznych firma „Rénault“ wystawiła w standzie swym na wystawie modele specjalne samochodów ciężarowych i in.

Krótki zarys działalności firmy „Case“.

(Racine, Vinsconsin, U. S. of N. A.)

Firma Case założoną została w m. Racine, w stanie Wisconsin, w Ameryce Północnej, w r. 1842, przez p. Jerome'a I. Case'a.

Początkowo firma ta wyrabiała wyłącznie młocarnie i dość prymitywne narzędzia rolnicze. Następnie, w miarę rozwoju, po wprowadzeniu całego szeregu innych działów, firma Case rozpoczęła fabrykację samochodów na szeroką skalę i obecnie wyroby jej w tym kierunku cieszą się dużym i zasłużonym powodzeniem. Samochody zaczęto wyrabiać przed trzema laty, po nabyciu przez firmę Case fabryki Pears'a, znanej już od lat 17-tu ze swych pierwszorzędných wyrobów w dziedzinie samochodów. Całe zatem 17-letnie doświadczenie i umiejętność Pears'a posiadła firma Case, co postawiło ją odrazu na czele innych marek samochodowych. W cią-

gu krótkiego stosunkowo używania ich w Królestwie, zdołały wyrobić sobie jedno z najpierwszych miejsc wśród samochodów, odznaczających się zaletami pierwszorzędnymi.

We wszystkich konkursach, w których brały udział samochody Case, stanęły one na wysokości swego zadania.

Samochody Case nadają się zwłaszcza znakomicie do naszych wymagań miejscowych, gdyż budowane są w Ameryce, gdzie szosy i drogi mają bardzo wiele podobieństwa do naszych.

Samochody Case zbudowane są z najlepszych materiałów, solidnie i wykończone drobiazgowo.

Fabryka Case, rozporządzająca kapitałem zakładowym 30 milionów dolarów, jest obecnie największą w całej Ameryce. Fabryka ma filję w Odesie, a prócz tego w Europie

i Ameryce 65 filji, z 5000-ym sztabem agentów i 600 wojażerów.

Samochody tej marki zdobyły następujące nagrody i odznaczenia na konkursach:

1911 r. Konkurs o nagrodę Jego Cesarskiej Mości, organizowany przez Ces. Rosyjskie Tow. Automobilistów. Samochód Case 30 HP, otrzymał nagrodę za szybkość od I Moskiewskiego Klubu Automobilistów w Moskwie.

1912 r. Konkurs Odeskiego Tow. Automobilistów, dystans Odesa—Sebastopol—Odesa,—pierwsza nagroda, puchar Ces. Ros. Towarzystwa Automobilistów.

1913 r. Konkurs warszawski 1913 r., przedstawiciel Starzyński na maszynie 30 HP, model 1913, otrzymał II nagrodę.

1913 r. W dwu jazdach klubowych w Kijowie, samochody Case otrzymały dyplomy specjalne.

1913 r. Konkurs Odeskiego Tow. Automobilistów, Odesa—Ekaterinosław—Odesa, Case 40 HP, zdobył I nagrodę Ces. Ros. Tow. Automobilistów.

1914 r. (styczeń). Konkurs zimowy, organizowany przez Kazański Zarząd Gubernjalny, Case 40 HP, model 1912, otrzymał I nagrodę.

1914 r. (luty). Wyścigi na lodzie, Petersburg-Kronstadt i z powrotem: I kategoria Case—Nagroda $53\frac{3}{5}$ sekundy, różnica ze zwycięzcą $1\frac{1}{5}$ sek. II kategoria Case—II nagroda, $52\frac{3}{5}$, zwycięzca $51\frac{3}{5}$.

BELGIJSKA FABRYKA NARODOWA.

Na pozór mogłoby wydawać się dziwnem, że towarzystwo, zorganizowane pierwotnie celem wyrobu broni, z biegiem czasu zajęło się fabrykacją motocykli i samojazdów. Pomijając poszczególne motywy, które skłoniły Belgijską fabrykę narodową do podjęcia tej właśnie gałęzi przemysłu, wystarczy zaznaczyć, że siedziba T-wa miejscowość Herstal oddawna słynie już jako środowisko, kwitujące co do wyrobu motocykli. Nadto sama fabryka narodowa wykazuje wszelkie dane do doskonałego prowadzenia branży cyklowej i automobilowej, dzięki doskonałemu urządzeniu swych maszyn, warsztatów technicznych i narzędzi, oraz zespołowi zdolnych i zawodowo wykształconych współpracowników, jakich znaleźć można tylko przy tak precyzyjnej robocie, jak fabrykacja broni palnej.

Pytanie, czy B. F. N. pod jednym czy drugim względem może wykazać się lepszymi wynikami, rozstrzygnąć trudno. To jedno jest pewnem, że zakład w obu działach fabrykacji zasłużoną cieszy się sławą, krocząc w równej mierze stale do udoskonalenia na drodze najnowszych zdobyczy technicznych.

Najlepszy obraz żywotności fabryki dają ścisłe cyfry; zakład wypuszcza codziennie 7 samojazdów, 50 motocykli i 100 rowerów.

Fabryka, założona w r. 1889, postawiła sobie, jak to wykazuje jej nazwa: „Fabrique nationale d'armes de guerre de Herstal“ za główne zadanie wyrób broni palnej. Działalność swą rozpoczęła wykonaniem zamówienia rządu belgijskiego na 200 tys. karabinów systemu Mausera. Niebawem otrzymała podobne zlecenia władz krajowych i zagranicznych.

Każdy technik zdaje sobie sprawę, z jaką ścisłością i drobiazgowością musi być wykonana nasza broń nowoczesna. Pod tym względem największa działalność jest warunkiem nieodzownym; osiągnąć ją można tylko przy doskonałej technice wyrobu. To też B. F. N. w Herstalu zgromadziła w swych obszernych zakładach maszyny najnowszego i najlepszego systemu i osiągnęła dzięki swym urządzeniom i udoskonalonym sposobom technicznym wyrób zarazem beznaganny jak i tani.

Pierwsze zamówienia i w następstwie sposób ich wykonania nie pozostały bez wpływu na rozwój wewnętrzny fabryki. Urządzenie oddziału maszynowego oraz zastosowanie sposobów technicznych, które przyczyniły się do osiągnięcia tak świetnego wyniku w zakresie broni palnej umożliwiły rozszerzenie zakresu działalności zakładów. Powołane grono inżynierów stworzyło na podstawie istniejących danych nowe pole działania. A że stosowano i przy tych wyrobach poprzedni sposób postępowania, osiągnięto w budowie rewolwerów, motocykli i samojazdów wyniki całkiem nowe i rzeczowe, które po dziś dzień są przyczyną powodzenia B. F. N.

Zarówno wyrób rewolwerów, strzelb automatycznych systemu Browninga, fuzji do polowania, jak fabrykacja motocykli i samojazdów rozgłosiły wkrótce imię zakładów, zwanych po krótku „F. N.“, po całym świecie.

Sławę swą zawdzięcza B. F. N. swym wszechstronnym urządzeniom technicznym i sposobom wykonywania pracy; do osiągnięcia tak nadzwyczajnego wyniku w ciągu lat kilku przyczyniły się następujące zasady:

Wykonanie najdokładniejsze i robota najszczegółowsza;

Racjonalny i ściśle przeprowadzony podział pracy;

Kontrola surowa użytego do wyrobów materiału;

Precyzja w wyrobie części składowych; Drobiazgowość rewizji po wykonaniu.

Najpierw szczegółowo obmyślane, następnie równie dokładnie wykonane wyroby B. F. N. jednoczą w sobie podług ogólnego zdania szczyt przymiotów pożądaných.

Samochody F. N. szybko zdobyły sobie rynki nowej lokomocji. Najnowsze typy maszyn F. N. 1250 (8/12 HP.), 1950 (14/18 HP.) i 2700 (16/24 HP.), jednoczą w sobie wszystkie dodatnie strony poprzednich wyrobów oraz najnowszych ulepszeń technicznych. Temu zawdzięcza F. N. w znacznej części swoją sławę i swe powodzenie.

Ś. P.

Henryk Weiss

Henryk Weiss kierownik warsztatów samochodowych firmy „Varsovie Automobile“ zmarł nagle dn. 11 maja 1914 skutkiem nieszczęśliwego wypadku. Przy próbowaniu samochodu „Minerva“ na szosie ku Jabłonie ś. p. Weiss chciał przy szybkiej jeździe wyminąć swawolnego chłopca. Skutkiem nagłego skrętu samochód wyrócił się i kierowca oszczędzając życie obce, poniósł w ofierze własne, ulegając złamaniu kręgosłupa i wgnieceniu czaszki. Towarzysze jego ponieśli bolesne rany.

Ś. p. Henryk Weiss, liczący lat zaledwie 29 znany był w szerokich kołach gimnastycznych i sportowych jako doskonały, wielokrotnie odznaczony pierwszemi nagrodami rowerzysta i motocyklista. Jako człowiek cieszył się ogólną sympatją i przyjaźnią, czego wyrazem był wspaniały pogrzeb, na który pospieszyły deputacje sportowe chlebobdawcy

i kwiaty, otoczone tłumami współczujących, odprowadzono na cmentarz augsbursko-ewangelicki, gdzie wzruszającą przemowę żalobną wygłosił pastor Loth.

Ś. p. Henryk Weiss osierocił żonę i małego synka. Rodzinie jego niniejszem raz jeszcze składa redakcja „Lotnika i Automobilisty“ serdeczne wyrazy współczucia, dając wyraz żalu i smutku z

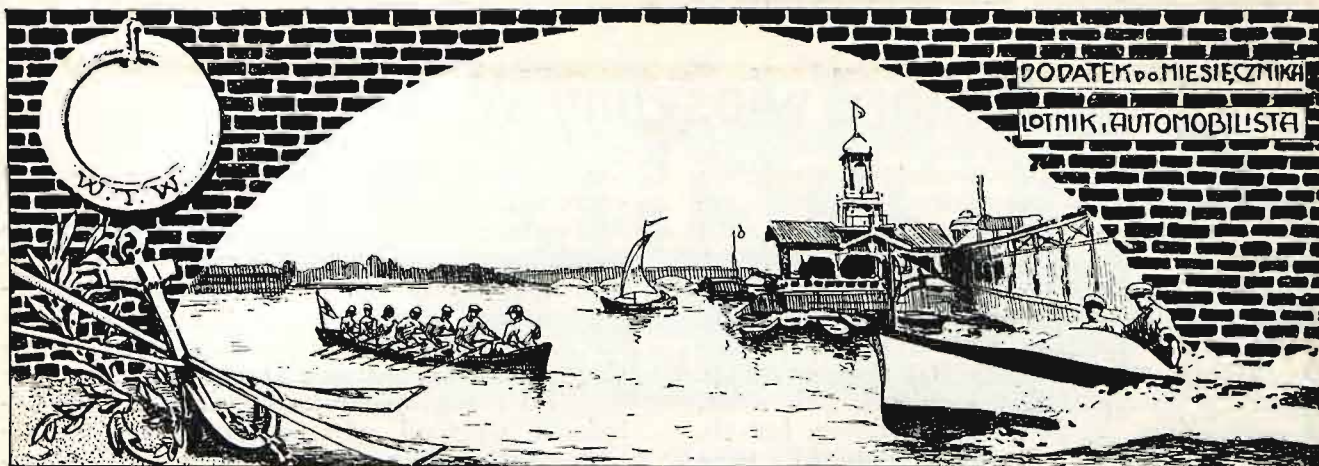
powodu ciężkiej ofiary z własnego życia w obronie drugiego.

Pamięć ś. p. Henryka Weissa jako człowieka i zawodowca pozostanie zawsze między nami. Zgon zaś jego niechaj będzie przestroga dla lekkomyślności i swawoli ludzkiej, która bezmyślnie powoduje straszne



i' koledzy tragicznie zmarłego. Zwłoki, za którymi w pięciu samochodach wiezione wieńce

wypadki i wrywa młode życie w pełni sił i rozwoju z grona społeczeństwa i rodziny.



WIOŚLARZ POLSKI



Nr. 6.

WARSZAWA — CZERWIEC 1914.

Rok 1.

ORGAN WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA WIOŚLARSKIEGO.

Nasi wioślarze.

Najstarsze z naszych zrzeszeń sportowych, Warszawskie Tow. Wioślarskie, wykazuje od szeregu lat rozwój wybitny.

Liczebny skład wioślarstwa warszawskiego wzrasta nieustannie i obecnie już pod flagą W. T. W. grupuje się przeszło 1000 osób, zespolonych silnie umiłowaniami jednych zadań i dążeniem do jednego celu: odrodzenia i hartu ducha i ciała.

Tabor zyskał z początkiem sezonu bieżącego dwie łodzie czterowiosłowe, ściśle wyścigowe, gigi—z zakładu Dossunet'a pod Paryżem, oraz łódź 4 wiosłową krótką, dwie hamburki mahoniowe lekkiego typu i jedną dębową, wykonane w warsztatach własnych.

W zakresie wioślarstwa uczuwać się daje ciągle brak stałego instruktora i trenera. W tym kierunku niestety, mimo zabiegów komitetu, nie dało się nic zrobić i w sezonie bieżącym obowiązek instrukcji wioślarskiej wypełniać będą jeszcze sternicy miejscowi.

W zawodach przez program sportowy na sezon bieżący zapowiedzianych, szczególną doniosłość mieć będą regaty czerwcowe, międzyklubowe, wyznaczone tym razem do Warszawy. Do walki staną wszystkie zaprzyjaźnione towarzystwa wioślarskie polskie, oraz goście czescy, Związek wioślarski z Pragi.

Prócz tego zaciekawienie budzą regaty sierpniowe wewnętrzne, wyścigi wielko - dystansowe, zawody pływackie, konkurs sterniczny, konkursy turystyczne, zlot w Ciechocinku z rozegraniem wyścigu pieszego, konkurs

fotograficzny z podwyższeniem nagród, a dalej cały szereg wycieczek spacerowych w okolicy Warszawy i t. d. Wreszcie na słowa gorącej pochwały zasługują ćwiczenia gimnastyczne, prowadzone wzorowo przez naczelnika, odznaczającego się prawdziwym umiłowaniem zawodu. Dzięki tym ćwiczeniom, wyrabiają się kadry młodzieży silnej, zdrowej, wygimnastykowanej doskonale, co ma duże znaczenie dla rozwoju wioślarstwa wogóle.

Na zakończenie podajemy program, opracowany przez W. T. W. na sezon sportowy 1914.

Po zlocie w Ciechocinku, o którym piszemy na innym miejscu obszerniej, na m. bieżący program ten zapowiada:

10. Meldowanie osad do regat międzyklubowych. 29. Regaty międzyklubowe w Warszawie.

Lipiec, 10. Zapisy sterników do regat wewnętrznych. 12. III jednobój pływacki 19. Wycieczka pływacka. 24. Meldowanie osad do regat W. T. W.

Sierpień, 9. Regaty wewnętrzne W. T. W. 23. IV jednobój wioślarski.

Wrzesień, 4. Zapisy i meldunki do rekordu jesiennego. Rekord jesienny.

Październik, 4 lub 11. Zamknięcie przystani i V jednobój pieszy. 12. Rozpoczęcie sezonu zimowego ćwiczebnego, 1 lekcja gimnastyki i szermierki.

Rekord wiosenny W. T. W.

W drugiej połowie ub. miesiąca w Warszawskim Tow. Wioślarskim rozegrano rekord wiosenny na dystansie Przystań—Łacha Wilanowska—Przystań (18 wiorst).

Nad przebiegiem rekordu czuwała komisja, pod przewodnictwem wice-prezesa Towarzystwa, p. Lucjana Kobyłeckiego, do której należeli: członkowie komisji regatowej, pp. Konstanty Raczkowski i Fryderyk Schneider, w charakterze sędziów pp. Wilhelm Imroth, Józef Kowalski i Stefan Żychliński, przy udziale naczelnika przystani, p. Wacława Bormana i honorowego lekarza T-wa, dr. Franciszka Bociańskiego, który przed regatami zbadał kwalifikacje wszystkich uczestników pod względem zdrowia.

Rekord odbył się przy wysokości wody $6\frac{1}{2}$ stóp i silnym wietrze południowym.

Za zwyciężkie uznano osady następujące: 1) osadę pod sterem p. Fryderyka Schnei-

dra, złożoną z wioślarzy pp.: Kazimierza Bancarzewskiego, Józefa Langego, Władysława Zalewskiego, Feliksa Warchoła, Wacława Kobylińskiego i Bolesława Koziębrodzkiego, oraz 2) osadę pod sterem p. Zygmunta Kudelskiego, złożoną z wioślarzy pp.: Feliksa Kreczmera, Stanisława Hersego, Marjana Gołaszewskiego i Mieczysława Deniszczuka.

Po rozegraniu rekordu, wice-prezes Kobyłecki wygłosił odpowiednie przemówienie i wręczył osadom zwyciężkim specjalne żetony rekordowe srebrne.

Przy tej sposobności p. Kobyłecki wręczył znaki pamiątkowe w kształcie pióra złotego, z odpowiednim napisem, następującym członkom komisji redakcyjnej „Kroniki W. T. W.” pp.: Stanisławowi Brühlowi, Janowi Duchowskiemu, Franciszkowi Gołębiowskiemu, Feliksowi Grąbczewskiemu, Włodzimierzowi Moczarskiemu i Edmundowi Nebłowi.

SAMOCHODY

Puchar Florio. Wyścig o tę nagrodę rozegrany został na przestrzeni 450 kilometrów, przy udziale 16 samochodów. Zwyciężyła marka Nazzarro, przebywając dystans w 8 godz. 1 m. 22 sek.

Jazda automobilowa przy udziale sześciudziesięciu współzawodników, zorganizowała redakcja pisma „La Vie au Grand Air”.

Wielka nagroda Indianopolisu rozegrana została w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Dystans 805 kilometrów. Wśród współzawodników europejskich znajdujemy nazwiska: Boillot, Goux, Duray, Guyot, Thomas, Mulford, de Palma. A oto rezultat jazdy: 1. Thomas, w 6 godz. 14 m. 1 sek. (czas rekordowy). 2. Duray, 6 godz. 17 m. 3 sek. 3. Guyot, 6 godz. 17 m. 25 sek. 5. Christiaens, 6 godz. 18 m. sek. 6. Oldfield, 6 godz. 18 m. 54 sek. Zwycięzca jest znany zaszczytnie w sferach sportowych, jako znakomity kierowca.

Raid marokański. Klub automobilowy marokański organizuje *raid*, złożony z 9 etapów ¹⁾. Czas trwania 1—12 czerwiec.

Circuit de Crémone (190 kilometrów). Zwycięzcy: Mi- ro Maffeis (Motosacoche), 2 g. 8 m. 35 s.; Valenjanos (Della Ferrera), 2 g. 9 m. 12²/₅ s.

Tourist Trophy. Zwycięzcy: kateg. juniorów: E. Williams (AJS), 4 g. 6 m. 10 s. Kateg. senjorów: Pullin (Rudge), 4 g. 32 m. 48 s.

Targa Florio. Zwycięzca Ceirano (Scat), 16 g. 51 m. 31 s. (czas rekordowy).

Raid barceloński (1 kilometr. lancé). Motocykle: Moré (Indian), 58³/₅ s. Sidecars: Lavanchy (Motosacoche), 1 m. 18³/₅ s. Samochody: Hoerner. (Benz), 52⁴/₅ s. Maszyny turystyczne: Bonnefoy (Hispano Suiza), 59³/₅ s.

Bruksela—Poznań na motocyklu. Jazdę taką organizuje Niemiecki Klub Automobilistów od 14—18 lip-

ca ¹⁾. Udział biorą współzawodnicy wszystkich narodowości.

Suse—Mont—Cenis. Na tym dystansie Turyński Klub Automobilistów organizuje wyścig na szybkość d. 19 lipca.

Konkurs motorów dla marynarki odbędzie się we wrześniu r. b. w Boulogne—sur—Mer.

Raid wiesbadeńskiego Klubu Automobilistów. Zwyciężył Karol Henkell na samochodzie Opel.

LOTNICTWO

Porucznik francuski Lalanne przebył odległość z Taza do Oujda (Marokko), czyli 250 kilometrów, na aeroplanie, w ciągu 2 godzin.

Meeting lotniczy w Albi odbywa się z udziałem pierwszých lotników w różnych narodowości.

Roland Garros i Edmund Audemars popisywali się w Aéro-Parku Blériot'a w Buc, dokonywując wszelkich możliwych lotów na aparatach Morane-Saulnier, sil. Gnome.

René Vidart zyskał sławę wszechświatową, dokonawszy dwu niezwykłych przelotów na aparatach Deperdussin i Morane-Saulnier. Przeleciał z Paryża do Liège i z Calais do Paryża.

Pani Cayat de Castella rzuciła się z wysokości 800 metrów ze spadochronem, wynalazku jej męża. Próba udała się znakomicie.

Lotnicy tureccy, Selim Bey i Kemal Bey, przelecieli na aeroplanie Blériot'a z Konstantynopola do Kairu.

Haber-Włyński uległ ciężkiemu wypadkowi, dokonując prób lotu poziomego i *looping'u*, na aparacie Morane-Saulnier

Rekord światowy na dystans w linii prostej z 3 pasażerami, ustanowił trancuz Garaix, przeleciawszy na aeroplanie z silnikiem Gnome 70 kilometrów w 42 minuty.

Trudnych lotów w nocy dokonywał porucznik marynarki francuskiej, Dutertre, na aparacie Breguet-Salmson 200 HP, oraz na hydroplanie z silnikiem Salmson 130 HP. Latał nad morzem Śródziemnym.

¹⁾ Etapy są następujące: 1. Casablanca — Rabat (100 kilometrów). 2. Rabat—Fez (240 kilometrów). 3. Fez—Meknez (60 kilometrów). 4. Meknez—Tadla (800 kilometrów). 5. Tadla—Marrakecz (250 kilometrów). 6. Marrakecz—Mogador (190 kilometrów). 7. Mogador—Safi (110 kilometrów). 8. Safi—Mazagan (160 kilometrów). 9. Mazagan—Casablanca (90 kilometrów).

¹⁾ Etapy: Bruksela—Siegen (297 kilometrów), Siegen—Halberstadt (290 kilometrów), Halberstadt—Szczecin (314 kilometrów), Szczecin—Poznań (245 kilometrów). Ogółem 1147 kilometrów, 7.



№ 6.

WARSZAWA — CZERWIEC 1914.

Rok III.

„DERBY” WARSZAWSKIE.

Clou naszego sezonu sportowego—„Derby” odbyło się. Pogoda była ładna, osób dużo...

Uroczystość warszawska zbiegła się z dniem walki o błękitną wstęgę—w Epsom, rozegranej o parę dni wcześniej.

„Derby” w Epsom wygrał amerykańsko-francuski źrebiec p. Duerya, „Durbar II” (Rabelais i Armenia), a do zapasów stanęło 30 koni. U nas startowało—4 konie, zwycięstwo przypadło „Dolomitowi” młocińskiemu...

Mimowoli nasuwa się szereg refleksji. Ale nie bawmy się w porównania—bo i po co? Lepiej zanotować to, co przemawiać może na korzyść naszej hodowli, o której upadku tak dużo się mówi w ostatnich czasach. A więc naprzykład fakt, na który mało kto zwrócił uwagę. Zwycięzca angielski i nasz derbista posiadają nazwy, zaczynające się od jednej i tej samej litery. To już jest coś. Złośliwi będą zapewne śmiać się szczerze i twierdzić że to nic nie znaczy,—ale *ou est-ce que la malice ne va-t-elle pas se nicher?* Naogół nie jest tak źle, jakby się zdawało...

A teraz o samym „Derby-day” warszawskim.

Już na długo przed trzecią pole moko-towskie zaczyna się zaludniać. Warczą syreny automobilowe, powozy i dorożki grupują się długim sznurem przed bramami wyścigowemi.

Trybuny coraz szelniej wypełniają się publicznością. Panie w eleganckich, barwnych toaletach letnich, panowie w czarnych angiel-zach i cylindrach. „Towarzystwa” wprawdzie niewiele, ale za to wszędzie pełno. Zwłaszcza na tanich miejscach—istne morze głów...

Pierwsze gonitwy nie budzą większego zainteresowania, za wyjątkiem chyba ładnego zwycięstwa „Helenki” p. Mantaszewa.

Wreszcie nadchodzi chwila rozegrania

„Derby”. Do zapasów staje cztery zaledwie źrebce i to w barwach dwu tylko stajen: młocińskiej i dlutowskiej.

Po oprowadzeniu na placu przed trybunami i po próbnym galopie, *crack*'i podchodzą do taśmy.

Kilka *fallstart*'ów,—i stawka rusza *can-trem* myśliwskim; nikt niechce prowadzić. Pierwsza część gonitwy jest wprost komiczna, tempo zupełnie fantastyczne i fałszywe.

Dopiero na prostej przed trybunami rozpoczyna się faktyczny wyścig. Zawiazuje się walka między „Zaunkoenig”em” a „Dolomit”em,” z której ten ostatni wychodzi zwycięzko. „Siam” i „Borżom” są poza wyścigiem...

Rozegranie „Derby” warszawskiego dało wynik nieoczekiwany i zupełnie bałamutny, stwierdzający raz jeszcze brak klasy u tegorocznej młodzieży trzyletniej na naszym torze.

Tryumf barw młocińskich był przypadkowy i wyścig o „błękitną wstęgę” nie powiedział nic stanowczego o wartości zwycięzcy i jego przeciwników.

Wogóle bowiem rozegranie wyścigu było parodią, czemś niewidzianem jeszcze na naszym torze. Konie p. Mantaszewa, wbrew ich rzeczywistym właściwościom, były silnie powstrzymywane, co musiało wypaść na korzyść pp. Łazarewów, tempo gonitwy było najzupełniej fałszywe. Nie był to bynajmniej wyścig, mający na celu próbę wytrzymałości i wartości koni. Cała „walka” zredukowała się do wyskoku „Dolomita” na *finish*'u, który był tem łatwiejszy, że „Borżom” był już zamęczony wstrzymywaniem go przez Łaksa, „Siam” zmęczył się na *fallstart*'ach, wreszcie „Zaunkoenig”, potrzebujący ostrego, surowego wyścigu, zadowolnił się wolnym tempem.

Czas „Derby”—2 m. 53 s. (144 s.—26³/₄ s. 1/2 w.—43¹/₄ s., dalej 35³/₄, ostatnia wiorsta 33¹/₂—33³/₄ s.).

To też po „Derby“ zapanowała konsternacja ogólna. Takiego rezultatu, takiego przebiegu gonitwy nie spodziewał się nikt...

Pozostaje jeszcze do rozegrania wyścig o nagrodę „Cesarską“. Lecz tutaj wynik jest z góry przewidziany i nie może wprost być inny. Że „Demostenes“ młociński, koń istotnie dobry, zwycięży, nie ulegało najmniejszej wątpliwości.

Tak się też stało. Ogier pp. Łazarewów wygrał jak i kiedy chciał, bez najmniejszego

wyilku. Pobił „Marszałka“, „Irona“ i „Selikę“...

Oto wszystko.

Publiczność zaczyna się rozchodzić, na trybunach robi się przestronno. Dzień „Derby“ skończony.

Zadowoleni naprawdę są tylko ci szczęśliwcy, którzy grali „Paladyna“, płaconego z górą setkę za dziesięć...

J. R. Z.

Mary Mrozińska i „looping the loop“.

Lotnik Szpicberg wykonał nad polem Mokotowskim kilka niebezpiecznych popisów na aeroplanie, nazwanych „węzowymi“. Popisy te wymagają wiele sprawności, dokładnego obeznania się ze sztuką lotniczą, przytomności umysłu i pewności ręki. Wszak tego rodzaju sztukami Pégoud, Chanteloup, Houcks, Chéveillard i in., zyskali sławę wszechświatową.

Prawdziwą atrakcją popisów p. Szpicberga był udział w nich znanej szeroko, sympatycznej artystki naszej krotchwili, p. Mary Mrozińskiej, która oprócz wybitnych zalet scenicznych posiada niezwykle zamiłowanie do sportu.

Dzielna sportlady wsiadła wraz z Szpic-

bergiem na aeroplan i uczestniczyła w jego karkołomnych lotach, nie bacząc na nieustannie grożące niebezpieczeństwo.



Odwagą swą p. Mrozińska wywołała zachwyt prawdziwy i zdumienie ogólne, które znalazło swój wyraz w gorącej owacji, zgutowanej jej przez publiczność po wylądowaniu.

Za owację p. Mrozińska dziękowała z właściwym sobie wdziękiem i uroczym uśmiechem.

Ujmująca lotniczka — „jedynaczka“ święciła nowy tryumf i zyskała nowe serdeczne oklaski, które tak chętnie darzy ją zawsze Warszawa...

Z.



KOLARSTWO

Propozycja konkursów turystycznych dla członków rzeczywistych W. T. C. na r. 1914.

W każdą niedzielę i święto urządzone będą wycieczki turystyczne pod przewodnictwem kapitanów Towarzystwa lub uproszonych przez nich zastępców, z nagrodami w żetonach pamiątkowych za udział w określonej ilości wycieczek.

A) *Konkurs na rowerach* w sezonie letnim trwać będzie od d. 25 marca do 4 października r. b., ogółem 35 wycieczek z nagrodami: 1) za udział w 24 wycieczkach i przejechanie na rowerze najmniej 1,000 w. uczestnicy otrzymają żetony złote; 2) za udział w 18 wycieczkach żetony srebrne 3) za udział w 18 wycieczkach żetony brązowe i 3) za udział w 8 wycieczkach—żetony brązowe.

B) *Konkurs na rowerach* w sezonie zimowym trwać

będzie od 15 listopada do 1 marca z nagrodami: za udział w 10 wycieczkach uczestnicy otrzymają żetony złote i 2) za udział w 6 wycieczkach—żetony srebrne.

Regulamin wycieczek.

Wycieczki ogłaszane będą w lokalu Tow., przyczem wskazany będzie punkt zborny, godzina wyjazdu i przypuszczalnego powrotu, odległość i kierunek wycieczki, ten ostatni jednak może ulec zmianie, zależnie od kierunku wiatru i stanu pogody, lecz zmiana nie może nastąpić w drodze, lecz na miejscu w lokalu, co winno być ogłoszone na tablicy.

Uczestnicy wycieczek obowiązani są ściśle stosować się do ogólnie przyjętych zwyczajów i rozporządzeń przewodnika, a przybywać punktualnie na miejsce zborne, podczas wycieczek nie oddalać się zbyt daleko od towarzystwa, powracać z wycieczek wspólnie z innymi i t. d.

Prowadzenie wycieczek winno obowiązywać dwóch kapitanów, t. j. jeden z kapitanów jedzie na przedzie i nadaje tempo i kierunek; drugi zaś na końcu z trąbką sygnalową, przyczem winien zwracać uwagę na słabszych jeźdźców,

i odpowiednio sygnalizować, a prowadzący kapitan w zupełności zastosować się do sygnałów.

Wszelkie zajścia, mogące wyniknąć na wycieczkach pomiędzy członkami, kapitanowie obowiązani są załatwić bezwarunkowo na miejscu, na zasadzie przysługujących im praw stosownie do regulaminu sportowego rozdz. 11 § 7.

Członkowie biorący udział naprężenian w wycieczkach rowerowych i motocyklowych zaliczeni będą przy ostatecznym obrachunku do tego konkursu, którego przeważa ilość wycieczek; zaliczonym do konkursu rowerowego, wiorsty przebyte w wycieczkach motocyklowych liczone będą w połowie, zaś zaliczonym do konkursu motocyklowego, wiorsty przebyte w wycieczkach rowerowych liczone będą podwójnie.

Udział w wycieczkach brać mogą tylko członkowie W. T. C. w kostjumach sportowych, obowiązujących członków Towarzystwa.

Dla zdobycia żetonu złotego obowiązują uczestników konkursu rowerowego i dwudniowa wycieczka, o ile w ciągu sezonu dojdą do skutku dwie dwudniowe wycieczki.

Przy dwudniowych wycieczkach niedopuszczalne są wycieczki jednodniowe.

Po ukończonym sezonie wybraną będzie przez komitet W. T. C. specjalna komisja do osądzenia konkursów turystycznych. Sędziom przysługuje prawo nieprzyznania pierwszych nagród w konkursach: opisowym i fotograficznym, o ile prace te nie będą odpowiadały warunkom konkursów.

Konkurs motorzystów trwać będzie od 25 marca do 4 października w każdą niedzielę i święto z nagrodami w żetonach pamiątkowych: 1) za udział w 20 wycieczkach i przejechanie na motocyklu najmniej 2,000 wiorst, uczestnicy otrzymają żetony złote; 2) za udział w 10 wycieczkach żetony srebrne. Nb, wobec tego, że przy zbiorowych wycieczkach motorzystów trudno jest osiągnąć przeciętną ilość wiorst wymaganych warunkami konkursu t. j. 100 na każdej wycieczce ze względu na reparację. bez których dotychczas nie obyła się żadna dalsza wycieczka i co wpływa niezbyt zachęcająco dla odbywania wspólnych wycieczek, projektuje się utworzenie konkursu na nowych zasadach: każdy uczestnik konkursu może sobie obrać dowolny kierunek drogi uprzednio wpisując do specjalnej książki godzinę wyjazdu, jak również po odbytej wycieczce godzinę powrotu, a dla kontroli przejechanych ilości wiorst nadsyłać z pośrednich miast leżących, karty pocztowe z oznaczeniem marszruty i godziny przyjazdu, np. jadąc do Radomia i z powrotem, uczestnik obowiązany jest wysłać kartę pocztową z Grójca, Radomia i wracając ponownie z Grójca, każdorazowo oznaczając godzinę przyjazdu, jeżeli jedzie 2 lub 3 uczestników konkursu w jednym kierunku, to w żadnym razie jest niedopuszczalne, żeby wszyscy zawiadomiali o swem przybyciu do danego miasta na wspólnej karcie, gdyż każdy musi własnoręcznie wpisać na swej karcie godzinę przyjazdu.

Pożądane byłoby, żeby uczestnicy mogli brać zaświadczenie u konsulów W. T. C.

Kontrola należec będzie wyłącznie do kapitana zajmującego się obliczaniem ilości przejechanych wiorst, który uprzednio porozumiałwszy się z uczestnikami konkursu, wpisuje na listę konkursową nazwisko i wiorsty każdego uczestnika, przyczem wiorsty obliczone przez tegoż kapitana nie mogą być kwestjonowane.

Za fałszywe informacje uczestnik konkursu podlega odpowiedzialności, przewidzianej ustawą Tow. za niehonorowy postępek.

Do konkursu motorzystów dopuszczone są również i motocykle z bocznymi wózkami (t. j. trzykołowe) przyczem wiorsty liczone będą tylko prowadzącemu.

D) Konkurs fotograficzny dla uczestników wycieczek turystycznych z nagrodami: żeton złoty i srebrne dla połowy ubiegających się o nagrody.

Uczestnicy konkursu winni przedstawić najinniej po 50 zdjęć fotograficznych, z których 25 zdjęć odbite na papierze dowolnej wielkości i 25 djapozytywów na kliszach Guilleminot'a 8x8. Przedstawione prace mają dokładnie ilustrować przebieg odbytych wycieczek, pamiątki historyczne, stare budowle, krajobrazy, zawody sportowe i t. d.

Djapozytywy będą demonstrowane na wieczornicach. Nagrodzone odbitki stają się własnością Towarzystwa.

E) Konkurs opisowy. Za opisanie dłuższej wycieczki lub też kilku jednodniowych, odbytych na rowerze lub motocyklu, przeznaczają się jeden żeton złoty i jeden srebr-

ny. Forma opisu dowolna. Uprzednie zgłoszenia nie są wymagalne, jednakże uczestnicy dłuższej wycieczki winni zawiadomić kapitanów Tow. o dniu i miejscu rozpoczęcia wycieczki i jej kierunku, oraz podawać o sobie wiadomości z każdego dnia podróży.

Kalendarz sportowy.

- Czerwiec 28.) Wycieczka do Radomia.
- 29.)
- Lipiec 12. Wyścigi torowe.
- 28. Wyścig poczta rozstawną.
- Sierpień 2. Wyścigi szosowe o mistrzostwo Król. Pols.
- 9. Wyścigi torowe.
- 15.) Wycieczka do Lublina, Natęczowa, Kazimierza.
- 16.)
- 23. Wyścigi torowe.
- Wrzesień 6.)
- 8.) Trzydniowe wyścigi międzynarodowe.
- 13.)
- 20. Wyścig 25 w. na rowerach dla czł. W. T. C.

Oprócz powyższych projektuje się dla członków W. T. C. rozegranie trójboju: 1) wyścig na rowerach na przestrzeni 10 wiorst; 2) wolna jazda na przestrzeni 1 wiorsty i 3) biegpieszy na przestrzeni 1 wiorsty, przyczem uczestnicy otrzymują punkty. Nagrody w żetonie złotym 3 i srebrne. Pyszczególne biegi trójboju będą rozegrane na wycieczkach.

WYŚCIGI KONNE

Koenlgs Pr. w Budapeszcie, 120,000 kor., dyst. 1800 mtr. 1) Miczi, St. Tapioszenmartoni (z. Janek, 61 1/2 kigr.), 2) St. Christoph, 3) Laudanum. Bez miejsca: Blondel, Kokoro, *Mości Książę*, Elektor, Kapitany, Patriot.

Pr. Greffulhe (Bois de Boulogne), 30,000 fr., dyst. 2100 mtr. 1) Diderot, J. R. le Roy (z. O'Neill), 2) Oracle, 3) Le Corsaire. Bez miejsca: Duras, Sommel, *Basalte*, Fanjeaux II, Listman, Moheli, Cornelius Nepos, Wall, Stoeet, Mandarin, Jacques Cocur.

Pr. Biennial (tamże), 40,000 fr., dyst. 3000 mtr. 1) Nimbus, A. Aumont, 2) Bavard, 3) Fauchie le Vent. Bez miejsca: Pirpiriol, Boyin, On ferme.

Nagr. Wiosenna (Charków) 1) Norwegja, E. i M. Lazarewów, 2) Junak, L. Mantaszewa.

Pr. du Cadran (Longchamp), 100,000 fr., dyst. 4000 mtr. 1) Nimbus, A. Aumont (z. Henry, 57 kigr.), 2) Opott, 3) Ecouen. Bez miejsca: Lynch Eyed, St. Pé, Rabble, St. Gemme.

Newmarket St., 2000 mtr. 1) Corcyra (z. O'Neill), 2) Brakespear, 3) Hapsburg i in.

Szechenyi Pr. (Budapeszt), 620 dukatów, dyst. 3000 mtr. 1) *Lom*, W. ks. Lubomirskiego, (z. Sas, 63 kigr.), 2) Star II, 3) Notas. Bez miejsca: Vivid, Griseldis.

Chester Cup Hcp. (Chester), 2525 £., dyst. 3600 mtr. 1) Aleppo, M. Fairie (z. Foy, 52 1/2 kigr.), 2) Annecy, 3) Gravelotte. Bez miejsca: 14 koni.

Grand Prix (Bruksela), 79,000 fr., dyst. 2, 200 mtr. 1) Cornymont, bar de Crawler (z. Childs, 54 kigr.), 2) Kummel, 3) Jonie. Bez miejsca: Rendez-vous, Joli Cocur, Varus, Rol de Cocur.

Great Jubilee Hcp. (Kempton Park), 3,000 £. dyst. 2000 mtr. 1) The Curragh, lorda Cadogan'a, (z. Prut, 43 1/2 kigr.) 2) Blue Stone, 3) Drinmore. Bez miejsca: 16 koni.

Newmarket Hcp. (Newmarket), 1,000 £., dyst. 2000 mtr. 1) Jim White, R. Wyndham (z. Wing, 45 3/4 kigr.), 2) The Curragh, 3) Birlingham. Bez miejsca: 9 koni.

Premio Milano (Medjolan) 50,000 lirów, dyst. 2100 1) Chumvi, sir Roland'a (z. Blackburn, 54 kigr.) 2) Ten, 3) Fausta.

Ligettelker Hcp. (Budapeszt), 8,000 kor., dyst. 2,500 mtr. 1) Lord Firebrand, hr. Lemberga (z. Varga, 52 1/2 kigr.), 2) Poker, 3) Piloty. Bez miejsca: *Lom* i 6 koni.

Biennial Zucht R. (tamże), 24,000 kor., dyst. 2000 mtr. 1) Sarkany, A. Egyed (z. Gulyes, 55 kigr.), 2) Bezantler, 3) Patrio.f Bez miejsca: Kapitany, Sleipnir.

Karolyi Memorial St. (tamże), 40,000 kor., dyst. 900 mtr. 1) Sun Dial, M. v. Markofa (z. Korb, 54 1/2 kigr.),

2) *Olkusz*, W. ks. Lubomirskiego, 3) *Melodo*. Bez miejsca: 9 koni.

Alager Pr. (tamże), 39,500 kor., dyst. 2000 mtr.
1) *Hadd-lässuk*. St. Parno (z. Janek, 57 kłgr.), 2) *Sarkany*, 3) *Maglod*. Bez miejsca: *Confusionarius*, *Miroir*.

Poule d'Essai des P-ches (Longchamp), 30,000 fr., na dyst. 1600 mtr. wygrała *Diavolezza*. bar. Rothschilda, *Poule d'Essai de P-ns*.—*Listman*, L. *Olry-Roederer*'a.

Staats Pr. (Budapeszt), 36,000 kor., dyst. 2500 mtr.
1) *Potiron*, bar. *Springera*, (z. *Painter*, 45½ kłgr.), 2) *Lie-blos*, 3) *Krim*. Bez miejsca: *Morphy*, *Concourt*, *Jaromir*.

Nagroda Jubileuszowa w Hamburgu rozegrana zostanie d. 26 b. m. Weźmie w niej udział *Mości Książę*, który poniesie 64 kłgr. Po rozegraniu tej nagrody, ogier ks. Lubomirskiego wystany zostanie do *Baden-Baden*, gdzie stanie do nagr. „*Wielkiej Badeńskiej*“.

Derby w Brukseli, 30,000 fr., dyst. 2400 mtr.
1) *Corniment*, bar. de *Crawhez*, (z. *Childs*, 57 kłgr.), 2) *Varus*, 8) *Le Grand Minet*. Bez miejsca: *Joli Coeur*, *Cordon*, *Vert*, *Leval*.

Cambuscar R. (Wiedeń), 12,000 kor., dyst. 2400 mtr. 1) *Poker*, A. *Dreher*'a (z. *Cziscar*, 62½ kłgr.), 2) *Mości Książę*, W. ks. Lubomirskiego, 3) *Confusionarius*. Bez miejsca: *Lieblos*, *Slibowitz*.

Wiadomości Przemysłowe.

Każdemu automobilście wiadomo, jakie przedstawiają zamienne obręcze korzyści, ze względu na szybkość zamiany w czasie podróży; unika się zdejmowania, montowania, pompowania powietrza i tym podobnych modnych czynności, zastępuje natomiast je zwykła zamiana obręczy nową, z gotową wydętą już oponą (pneumatyk). Tym sposobem bardzo nieprzyjemne w razach zwykłych zdarzenie, redukuje się do chwilowego postoju.



Dzięki, zapewne, tej dogodności, jaką przedstawia zamieniana obręcz, istnieją w handlu tak liczne systemy, nieraz bardzo dowcipne, lecz niemniej skomplikowane, i posiadające tą wspólną „zaletę”, że pracują doskonale... dopóki nie zachodzi potrzeba zamiany ich. Brak im właśnie tej prostoty i wytrzymałości, jaką posiada obręcz *Michelin*'a z klamrami.

Wynalazek nasz został dokonany w 1906 roku, (poraz pierwszy znalazł zastosowanie na wyścigach „*Grand Prix*“ we Francji). jednak dotychczas okazał się najpraktyczniejszym i najlepszym. Prostotę konstrukcji i trwałość swoją zawdzięcza obręcz nasza tej okoliczności, że zostały z niej usunięte wszelkie skomplikowane chwytły i inne mechanizmy, które w teorii mają piękne zastosowanie, lecz w praktyce zawodzą. Nasz cały mechanizm składa się raptem z 6 klamerek i 6 śrub, co daje całość bardzo uproszczoną i trwałą.

Prosta konstrukcja pociąga za sobą łatwość montażu i zamiany zepsutej opony. Czynności te wymagają

jako narzędzi pomocniczych li tylko lewara i klucza do muler, a odbywają się w następujący sposób.

Zdjęcie uszkodzonej obręczy:

Należy unieść koło za pomocą lewaru, zdjąć nakrętkę wentyla, odkręcić śruby, przytrzymujące klamry i w końcu usunąć te ostatnie. Oponę zdejmujemy ciągnąc ją z dołu ku sobie, a uniósłszy cokolwiek ku górze oswabadzamy wentyl. Należy przy tem baczenie uważać, aby nie ścisnąć wentyla między kołem, a obręczą i tem samym nie uszkodzić go.

Nałożenie zapasowej obręczy:

Uprzednio należy sprawdzić ciśnienie za pomocą przyrządu kontrolującego, dokręcić, następnie, całkowicie kołpak wentyla i nałożyć obręcz na koło, tak aby występ na obręcz wszedł w odpowiednie zagłębienie wieńca. Po wsunięciu obręczy jaknajgłębiej podkręca się zlekka nakrętkę wentyla. Następnie nakłada się klamry na śruby i przykręca zaczynając od śrub leżących naprzeciw wentyla, po tem dwie boczne śruby, w końcu dwie, znajdujące się obok wentyla, stopniowo przykręcając je coraz mocniej.

Obręcz nasza, chociaż odznacza się prostotą, jest jednak bardzo praktyczną, przez tego posiada zalety inne jeszcze, o których pomówimy w następnej pogadance; dzięki tym zaletom oddaje ona nieocenione i niezastąpione usługi automobilistom.

Michelin.

Rady Continental. Kilka gatunków doskonałych.

W odpowiedzi na liczne zapytania, w jakim celu wyrabiamy kilka gatunków pneumatyków, podajemy tutaj krótkie wskazówki, jakie opony należy używać w rozmaitych warunkach:

Opony płaskie—używa się na przednie koła, lub tylnie w 2 wypadkach: jeżeli jedzie się nie za szybko, lub po drogach miękkich i niema obawy ślizgania się samochodu.

Opony Typ-Courts i Gladjator. Praktyka dowiodła, że opona czysto gumowa jest trwalszą od opony z żelaznymi gwóździami, lecz ta ostatnia ma tę wyższość nad pierwszą, że zapobiega ślizganiu.

Żeby połączyć zalety jednej i drugiej, t. j. trwałość płaskiej i nieślizganie się opancerzonej, wyrabiamy oddawna opony Typ-Course Gladjator.

Wypukłość na bieżącej powierzchni tych opon zapobiega ślizganiu się samochodu, a ponieważ przeznaczamy je na tylne koła, są one grubsze od zwykłych, a stąd i droższe, w cenie opon opancerzonych.

Opony opancerzone czerwone. Opony te, jako opatrzone gwóździami, przy dłuższej i szybkiej jeździe rozgrzewają się bardzo i nie mogą być tak trwałe, jak opony czysto gumowe. Używać je należy na drewnianych brukach, lub na bardzo wypukłych drogach.

Oprócz zwykłych wymiarów pneumatyków, wyrabiamy tak zwane „*Nadwymiar*“.

„*Nadwymiar*“ można nakładać na zwykłe obręcze.

Treść: Precz z samochodem!—Zdolność latania aeroplanu przedstawiona graficznie.—Złot gwiazdowy.—Jazda konkursowa 1914 r.—Rezultaty jazdy konkursowej 1914 r.—Pégoud.—Przechowywanie benzyny.—Panhard & Levasor.—Samochody „Peugeot”.—Firma „Renault” na Wystawie Warszawskiej.—Krótki zarys działalności firmy „Case”.—Belgijska fabryka narodowa.—Ś. p. Henryk Weiss.—Wioślarz polski: Nasi wioślarze.—Rekord wiosenny W. T. W.—Samochody.—Lotnictwo.—Wszechsport: „Derby” Warszawskie.—Mary Mrozińska i „looping the loop”.—Kolarstwo.—Wyścigi konne.—Wiadomości przemysłowe.

Warunki przedpłaty z dostawą: w Warszawie, rocznie rb. 3, półrocznie rb. 1.50, kwartalnie k. 75, na prowincji i zagr. rocznie rb. 3.60, półrocznie 1.80, kwartalnie kop. 90; pojedyncze numera kop. 30.

SKŁAD GŁÓWNY w WARSZAWIE

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

w Łodzi Księgarnia Ludwika Fiszer.



Samochodowe — Dynamo — Oświetlenie

Samopuszczające aparaty.

MARKT i C-o HAMBURG I

Edw. TROSZEL

WARSZAWA, TRĘBACKA 4.

VARSOVIE AUTOMOBILE

St. Górski i hr. Kaz. Ronikier

Warszawa, Kopernika 4/6.

Tow. Akc. „L'AIR LIQUIDE”

WARSZAWA

Nowo-Sienna 3, telef. 89-34, 272-35.

Tlen, azot, karbid, acetylene dissous, komprimowane powietrze, Instalacje do spawania i cięcia metali, Oświetlenie samochodów acetylenem dissous (autogaz), Reperacja maszyn i samochodów.

Samochody

DELAHAYE.

VARSOVIE-AUTOMOBILE.

Przewodnik
Elektryczny
do

Zapłonu
izolowany
kauczukiem.

Sworźnie
Resorowe
nowej praktycznej
konstrukcyi.

najtaniej
u firmy

S. SZUWART
Poznań-Posen
Lazarusstr. 2 J.

Materyał
do motorów
i automobili.
Katalogi darmo.

„WARSZAWSKA HURTOWNIA”

Kantor: **Warszawa,**
ul. Mokotowska № 41.

Telefon № 285-04.

Oleje, oliwy, smary i tłuszcze
wrobów własnych i zagranicznych
Łój, pokost, benzyna, terpentyna.
Smar do osi. Tran do skór.
Wszelkie artykuły do
czyszczenia maszyn i do

filtrów (Putzwolle).
Carbolineum.
Smoła gazowa.
Worki.
Pakuły.
Plandeki nowe i używane.

Hajwiększa w kraju

Fabryka Powozów J. Goliński

egzyst. od 1867 r. □ □ □ □ □ Telefon 40-10.

W WARSZAWIE.

LESZNO 36.



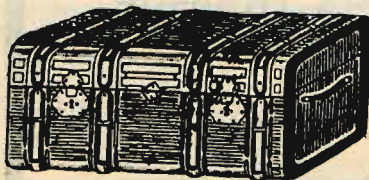
UNIWERSALNE  **SIOŁO**

pasuje na każdego konia, wentylacyjne, równomiernie rozmieszcza ciężar, waży $\frac{1}{3}$ od zwykłego

I. K. ANTOSIEWICZ i S-ka inżynierowie

Warszawa, Żelazna 79, telefon 132-16.

Opisy i cenniki na żądanie.



B-cia K. i J. Kropiwniccy

Marszałkowska 78, tel 43-14.

Polecają po cenach niskich: **kufry, walizy, nessesery, rulony, pudła fornirowe, torebki damskie, galanterję skórzaną, artykuły sportowe** oraz przyjmują obstalunki i reparację.



Tow. Akc.

Norblin, Br. Buch i J. Werner

polca

Sztuce platerowane w różnych stylach

Wykwintną galanterję platerowaną stylową

Sprafout. Przed. 67.

Magazyny własne:

Marżałyowska 127.



ROBERT BOSCH

STUTTGART.

Fabryka aparatów magnetycznych
i ŚWIEC

do silników

Samochodowych, lotniczych, łódkowych
i stacyjnych.

Zastępcy i Skład Fabryczny

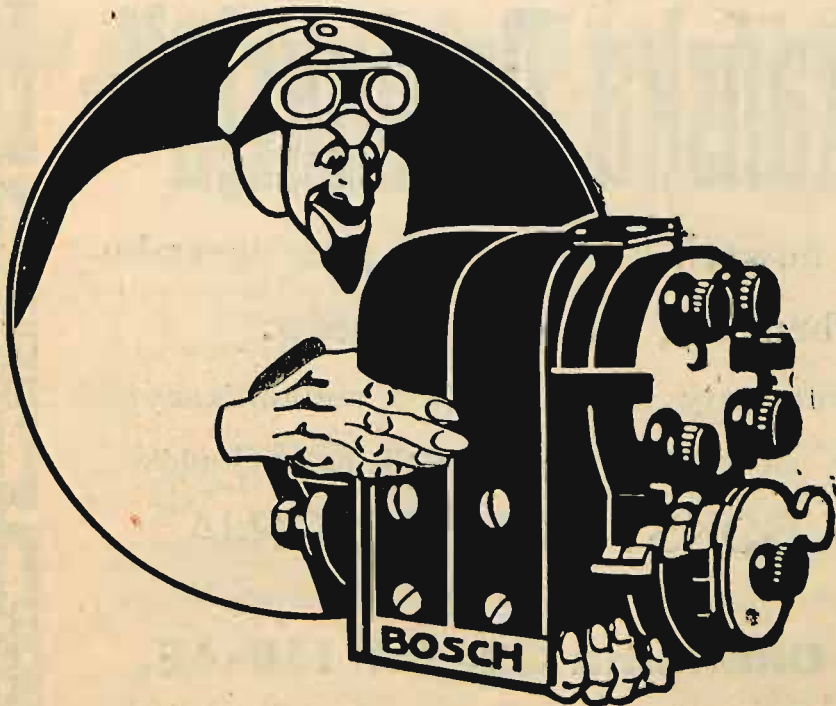
I. KESTENBAUM

i S. RECHTLEBEN

Warszawa, Leszno № 48.

Telefon 170-87.

Adres dla depesz: STABIL.



ZĘBY BIELSZE OD ŚNIEGU

nowa pasta amerykańska

„American“

spreparowana według recepty
Prof. Miler'y.

Najdokładniej czyści zęby,
wzmocnia dziąsła, chroni
emalję, dezynfekuje jamę
ustną, a nawet czarne zę-
by nabierają białego po-
łysku.

Żądać w aptekach, per-
fumeryach i składach
aptecznych.

Przedstawicielstwo generalne:

Warszawa, Nowy-Świat 42.
Telefon 155-97.

S. Alber.

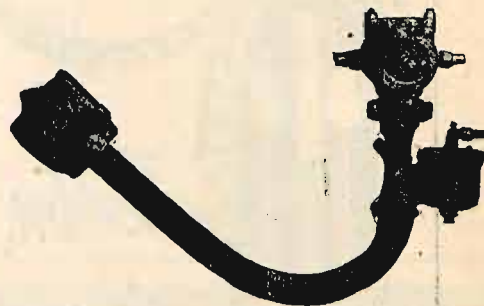
Zamiejscowym wysyła się za za-
liczeniem od 1 rubla, z dolicze-
niem na kosztą przesyłki.

Wystrzegać się falsyfikatów
i podrabianych etykiet.



CUDELA ULATNIAKI

(G. A. ULATNIAKI)



drwią sobie z upału i zimna
trawią lichą benzynę,
jeżdżą stosownie do życzenia:

{ prędko, jak pociąg błyskawiczny }
{ albo rozważnie, jak kuryerka pocztowa }

CUDEL-Tow. Motorowe

BERLIN № 65.

Motory do łodzi
Śmigła

Motory stacyjne
Dynamo-motory

Pompy motorowe

„Amerykańska Produkcja”

Kupno i sprzedaż nowych i używanych gum samocho-
dowych, benzyny, karbitu i smarów.

jedyne w kraju warsztaty mechaniczne i wulkanizacyjne
kupna i sprzedaży nowych i używanych samochodów.

GARAŻE — BOKSY — AKCESORJA.

Warszawa, Chmielna 32, tel. 148-43.

Towarzystwo Ubezpieczeń „ROSSJA”

zabezpiecza właścicieli samochodów od odpowiedzialności
cywilnej wobec osób trzecich;

od strat z powodu uszkodzenia i pożarzenia samochodów od
ognia i eksplozyi.

Wszystkie powyższe szkody mogą być objęte jedną polisą.
Deklaracje o ubezpieczeniu przyjmuje Zarząd Towarzystwa
w Petersburgu, Morska 37.

Oddział w Warszawie, Marszałkowska 124

i Agenci we wszystkich miastach Państwa.

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

Elektoralna № 11. Telefon № 54-30.

PETERSBURG

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

RYGA

Wielka Piaskowa № 26. Telefon № 34-46.

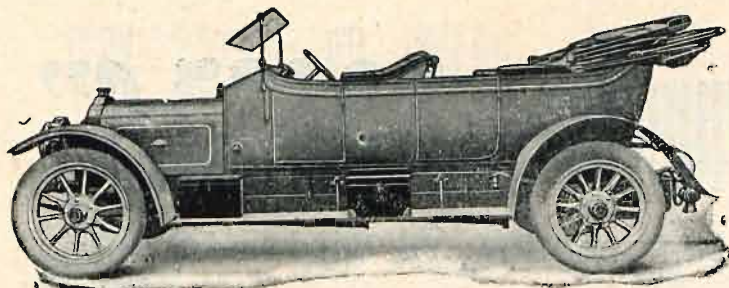
ODESA

Ulica Skobeleva № 10. Telefon № 11-00.

N. NOWOGRÓD

Rozdestwieńska № 44. Telefon № 4-38.

Adres telegraficzny wszędzie „VACUUM”.



Styryjskie Samochody

„PUCH”

== **jedynie na nasze drogi.** ==

Autobusy, Luksusowe i Towarowe, odznaczone na wystawach i rajdach

PIERWSZYMI NAGRODAMI.

Jeneralne

przedstawicielstwo

B. KOPIĆ

WARSZAWA

Mazowiecka 11, tel. 163-59

GARAŻ i WARSZTATY MECHANICZNE.

MY WSZYSZY CZYŚCIMY

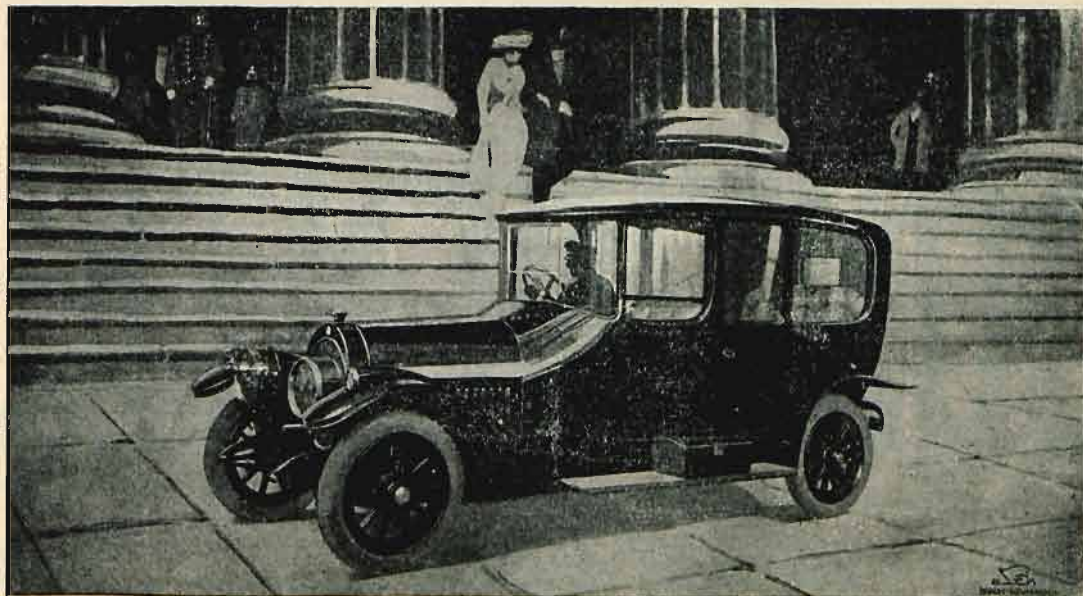


PRAWDZIWYM PARYSKIM KREMEM

„CZARNY LEW”

Pasta do obuwia „Czarny Lew“ z Paryża dzięki odpowiedniemu spreparowaniu daje niezwykłą oszczędność w noszeniu obuwia, gdyż utrwała skórę, czyniąc ją miękką i elastyczną, a więc nie pękającą, odporną na wpływ wilgoci i nadaje jej lustrzany połysk.

Dostać można w składach aptecznych i magazynach obuwia.



Samochody N. A. G.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

JÓZEF BREITKOPF

Biurowe Techniczne egz. od 1866 r.

Warszawa, Miodowa 15, tel. 1-56.

Garaż i warsztaty reparacyjne
MARJENSZTADT № 4. Tel. 291-16.

Lokal wystawowy
TRĘBACKA № 13. Tel. 91-16.



Karburatory „ZENITH”

jak również i **CLAUDEL**

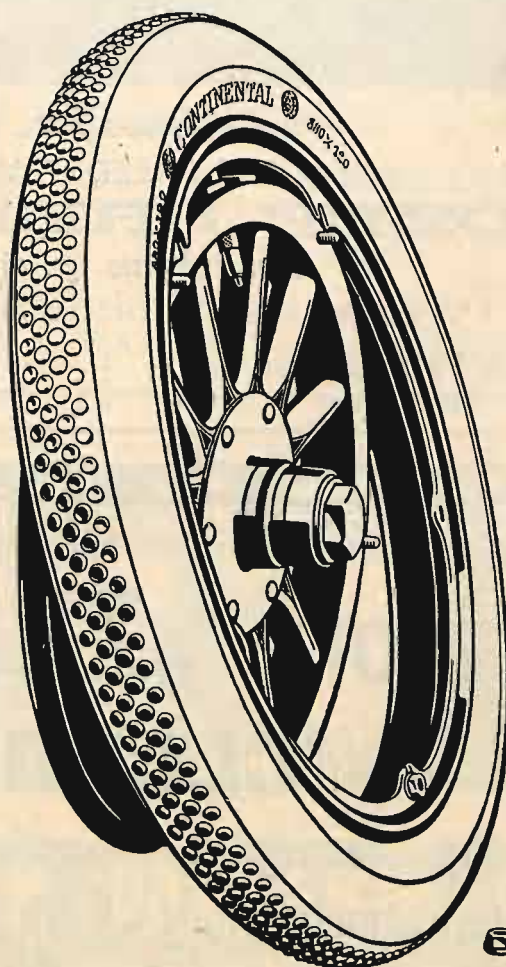
Łożyska, łańcuchy, resory z angielskiej stali, sygnaly, oświetlenie, amortyzatory J. M. i Geschwa, oraz wszelkie inne części samochodowe.

Zawsze na składzie!

Najtańsze źródło u **I. Kestenbaum i S. Rehtleben,**

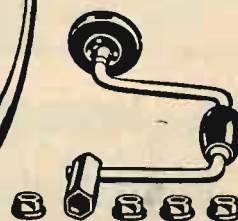
Warszawa, Leszno № 48, tel. 170-87. Adr. dla depeusz: Stabil.

CONTINENTAL



Zdejmowana
obręcz

odznacza się
nadzwyczajną
prostotą.



Dla zdjęcia obręczy należy odkręcić 5 muter, a po nasadzeniu nowej potrzeba je z powrotem zakręcić. Cała manipulacja trwa 5 minut. Przy ciężkich samochodach należy używać podwójnych obręczy.

Każde koło można przerobić i zastosować do zdejmowanej obręczy.

Tylko na samochodzie ze zmiennymi obręczami można liczyć, że się dojedzie do celu w zamierzonym czasie.

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.

T-WO FERRUM

Krakowskie-Przedmieście 16/18, telefon 82-74.



SAMOCHODY

„BENZ”

luksusowe—ciężarowe—omnibusy. Akcesorja samochodowe.



Poleca wielki wybór karet, land, faetonów, amerykańków i różne typy bryczek
 Dorabia nowe karoserje do samochodów i takowe odnawia. Przyjmuje
 się używane powozy na zamianę. Wysyłamy na wieś dla sporządzenia
 kosztorysów na odnowienie powozów. Cennik franko.

FABRYKA POWOZÓW
Fijałkowski i Kowalczyk
 Warszawa, Leszno 58, tel. 64-71.



CASE

**PROSTE W KONSTRUKCJI, TRWAŁE, WYTRZY-
 MAŁE, = BIEG CICHY, = CENY UMIARKOWANE.**

**W ciągu dwóch lat ostatnich, na raidach samochodowych w państwie Ro-
 syjskiem, zdobyły CZTERY pierwsze i JEDNĄ - trzecią nagrodę.**

== Przedstawiciel na Król. Polskie i Litwę == == Oddział fabryczny ==

K. STARZYŃSKI-AUTOMOBILES **I. J. CASE - ODESSA,**
 ul. Żukowskiego № 10.

Warszawa - Nowy-Świat № 5, tel. 70-33. Skrzynka pocztowa 1236.

MONOPOLE
 MONOPOLE
 MONOPOLE SEC
 MONOPOLE GOUT AMERICAIN
 MONOPOLE BRUT
HEDSIECK & Co, Reims.
 Firma egzystuje od 1785 roku.