

Rada Klubów Automobilowych i jej ważniejsze uchwały

We wtorek w dniu 13 bm. obradowała w Warszawie pierwsza Rada Klubów Automobilowych, reprezentująca cały zrzeszony automobilizm polski, obejmujący swą organizacją wszystkie ziemie Rzeczypospolitej. Zebranie obeślało bardzo licznie wszystkie Kluby Terytorialne (12-e) oraz Automobilklub Polski, którego organizacja reprezentowana była b. licznie zarówno w obradach ogólnych, jak i w dziedzinie sportowej.

W zakończeniu posiedzenia przedpołudniowego uzgodniono kalendarz imprez sportowych, który przedstawia się następująco:

OGÓLNOPOLSKI KALENDARZ
IMPREZ ORGANIZOWANYCH PRZEZ AUTOMOBILKLUB POLSKI
I KLUBY TERYTORIALNE W ROKU 1939.

S — impreza sportowa
T — impreza turystyczna
TS — impreza turystyczno-sport.

CZERWIEC

- 4 Ogólnopolski Zjazd na Zaolzie (T) — Autom. Śląski.
- 4 Jesienna Jazda Eliminacyjna (TS) — Wileński Autom.
- 7 Nocna jazda patrolowa (S) — Łódzki A.K.
- 8 Drugi rajd kwadrantacyjny Pan (S) — Gdyński Autom.
- 8 Wyprawa Samochodowa — Krakowski K.A.
- 10-18 GRAND PRIX POLSKI — XII międzynarodowy Raid A. P. (konkurs wytrzymałości) (S) — Automobilklub Polski.
- 11.13 Jazda krajoznawcza wzdłuż ziem odzyskanych (T) — Autom. Kiecki.
- 18 Próba szybkości wzgl. sprawności (S) — Gdyński Autom.
- 25 Turniej międzyklubowy A.W. — P.A. (TS) — Autom. Wielkopolski.
- 25 Jazda Orientacyjna w poszukiwaniu mety (TS) — Łódzki A.K.
- 29 Zjazd Gwiazdzysty do Łużyca połączony z próbą sprawnego kierowania (TS) — Wołyński K.A.
- 29 Doroczna Jazda Konkursowa (S) — Autom. Śląski (termin meści) wyscig pod Ujcowem (S) — Krakowski K.A.

WRZESIEŃ

- 3 Jazda Konkursowa (S) — Autom. Wielkopolski.
- 3 Śląski Raid Górski (S) — Autom. Śląski.
- 10 Jednodniowa Jazda Konkursowa (S) — Krakowski K.A.
- 10 Nocna Jazda Meldunkowa (S) — Gdyński Autom.
- 17 Międzyklubowe Zawody Poznańskich Klubów Motorowych (S) — Autom. Wielkopolski.
- 17 Zjazd Gwiazdzysty samochodowo-motocyklowy na Targi Wołyńskie w Równym z okazji X-lecia Targów (T) — Wołyński K.A.
- 17 Pogoń za Isem (T) — Wileński Autom.
- 24 Jazda Terenowa (S) — Automobilklub Polski.
- 24 Jazda Orientacyjna (TS) — Pomorski Autom.
- 24 Zawody lotniczo-samochodowo-motocyklowe (S) — Małopolski K.A.

PAŹDZIERNIK

- 1 Jazda Terenowa (S) — Gdyński Autom.
- 1 Pogoń za Isem (T) — Autom. Wielkopolski.
- 8 Turniej Zespołów Klubowych (S) — Automobilklub Polski.
- 15 Jazda Nocna (TS) — Autom. Śląski.
- 15 Zamknięcie sezonu sportowego — Autom. Wielkopolski.
- 15 Zamknięcie sezonu sportowego — Pomorski Autom.

Republika, środa 28.12.1938, nr 355, str. 11/12.

P Cena numeru 15 groszy

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem. ILLUSTROWANA Dzisiejszy numer zawiera 12 stron

REPUBLIKA

ROK XVI. ŁÓDŹ. ŚRODA, DN. 28 GRUDNIA 1938 ROKU. CENA NUMERU 15 GROSZY. № 255

Liczne imprezy automobilowe w r. 1939 w Łodzi

W roku 1939 odbędą się w Łodzi liczne imprezy automobilowe, z których podajemy najciekawsze: 12-go lutego jazda zimowa do Łodzi (o charakterze ogólnopolskim), 21-go maja: jazda międzyklubowa: Pomorze—Łódź; 7-go czerwca: nocna jazda patrolowa; 25-go czerwca: jazda orientacyjna; 12-go sierpnia jazda turystyczna w Łodzi.



Imprezy automobilowe w r. 1939 w Łodzi

W roku 1939 odbędą się w Łodzi liczne imprezy automobilistów, z których podajemy najciekawsze: 12 lutego: jazda zimowa do Łodzi (o charakterze ogólnopolskim); 21 maja: jazda międzyklubowa: Pomorze — Łódź; 7 czerwca: nocna jazda patrolowa; 25 czerwca: jazda orientacyjna; 12 sierpnia: jazda turystyczna w Łodzi.



Rok 1939

Auto, kwiecień 1939, nr 4

str. 145 (23/48).

Nr 4. Kwiecień 1939 r. ————— AUTO ————— 145

Rzut oka na tegoroczny kalendarzyk imprez sportowych



Przeglądając kalendarz imprez sportowych i turystycznych, organizowanych w sezonie bieżącym przez Automobilklub Polski oraz Kluby Terytorialne, na wstępie poświęćmy słów kilka dla scharakteryzowania ogólnego rodzaju zawodów, jakie znalazły się w tegorocznym kalendarzu.

Innym typem imprez samochodowych, zdobywających sobie z roku na rok coraz więcej zwolenników, są zawody mające w swych regulaminach wysunięte akcenty o charakterze szkolenia umiejętności gatunku przysposobienia wojskowego. Tak więc Nocne Jazdy Mel-dunkowe lub Patrolowe wstawiło w rb. do swych kalendarzy już siedem klubów i po raz pierwszy imprezę tego typu organizuje (30 bm.) Automobilklub Polski. Podobnego typu imprezy to — Jazdy Orientacyjne w Poszukiwaniu Mety.

* * *
Z kolei postaramy się omówić kalendarz tegorocznych imprez Aut. Polski. Tradycyjny wiosenny zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn przed kościołem pod wezwaniem św. Krzysztofa—patrona automobilistów, odbędzie się 23 bm. 30 bm. pierwsza impreza — Jazda Meldunkowa, w której poza zadaniami wymagającymi szybkiej orientacji będą punkty wymagające ponadto umiejętności strzelania z broni krótkiej.

* * *
KWIECIEŃ

23. Zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn (T.), Automobilklub Polski.
29/30. Jazda Konkursowa do Poznania (S.), Automobilklub Wielkopolski.
30. Jazda Meldunkowa (S.), Automobilklub Polski.
30. Otwarcie Sezonu, Automobilklub Śląski.
30—3/V. Otwarcie Sezonu — Jazdą Konkursową (T.-S.), Małopolski Klub Automobilowy.
MAJ
6. Otwarcie Sezonu letniego, Łódzki Automobilklub.
7. Dzień rekordów i prób szybkości (S.), Automobilklub Polski.
7. Otwarcie sezonu Zjazdem na św. Krzyż (T.), Automobilklub Kielecki.
7. Otwarcie Sezonu, Gdyński Automobilklub.
7. Otwarcie Letniego Sezonu Sportowego Konkursem Zręczności, Automobilklub Lubelski.
7. Otwarcie Sezonu letniego, Krakowski Klub Automobilowy.
12/13/14. Raid po Wielkopolsce (S.), Automobilklub Wielkopolski.
14. Wiosenna Jazda Konkursowa (dla osób nienagrodzonych w zawodach A. P.) (S.), Automobilklub Polski.
20/21. Nocna Jazda Patrolowa (S.), Automobilklub Wielkopolski.

IMPREZY A. P.

I KLUBÓW TERYTORIALNYCH

KWIECIEŃ.

23. Zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn (T.), Automobilklub Polski.
29/30. Jazda Konkursowa do Poznania (S.), Automobilklub Wielkopolski.
30. Jazda Meldunkowa (S.), Automobilklub Polski.
30. Otwarcie Sezonu, Automobilklub Śląski.
30—3 V. Otwarcie Sezonu Jazdą Konkursową (T.-S.), Małopolski Klub Automobilowy.

MAJ

6. Otwarcie Sezonu letniego, Łódzki Automobilklub.
7. Dzień rekordów i próby szybkości (S.), Automobilklub Polski.
7. Otwarcie sezonu Zjazdem na św. Krzyż (T.), Automobilklub Kielecki.
7. Otwarcie Sezonu, Gdyński Automobilklub.
7. Otwarcie Letniego Sezonu Sportowego Konkursem Zręczności, Automobilklub Lubelski.
7. Otwarcie Sezonu letniego, Krakowski Klub Automobilowy.
12/13/14. Raid po Wielkopolsce (S.), Automobilklub Wielkopolski.
14. Wiosenna Jazda Konkursowa (dla osób nienagrodzonych w zawodach A. P.) (S.), Automobilklub Polski.
20/21. Nocna Jazda Patrolowa (S.), Automobilklub Wielkopolski.
21. Międzyklubowa Jazda regulaminowa. P. A. — Ł.A.K. (T.-S.), Pomorski Automobilklub i Łódzki Automobilklub.
21. Otwarcie Sezonu Jazdą na regularność (T.-S.), Wileński Automobilklub.
21. Pokaz i konkurs Piękności Samochodów, Automobilklub Polski.
28/29. Zjazd do Białowieży (T.), Wileński Automobilklub i Automobilklub Poleski.

=====
Dziennik Narodowy, piątek 28.04.1939, nr 107, str. 8/10.



KURJER SPORTOWY
SPORT MOTOROWY
Automobilklub Polski organizuje w niedzielę 30 b. m. pierwszą w sezonie tegorocznym imprezę sportową p. t.: „Jazda Meldunkowa”. Jest to impreza otwarta dla wszystkich automobilistów.
W dniu 7 maja A. P. urządza inną imprezę, pod nazwą: „Dzień bicia rekordów i próby szybkości”. Złoży się na nią próba szybkości płaskiej ze startu lotnego na dystansie 1 kJm. (rozbieg 1,5 km.), oraz próba szybkości płaskiej ze startu stojącego na dystansie 1 km. (start z silnikiem w ruchu). Każda próba powtórzona będzie 2 razy.



Tłok na boiskach i szosach. Niedzielne imprezy sportowe

Program imprez niedzielnych jest następujący:

W WARSZAWIE:

Na kortach Legii o godzinie 15 drugi dzień meczu tenisowego Polska — Rumunia

Na boisku Polonii o godz. 16.45 mecz ligowy Polonia — A. K. S.

Na placu d. a. k. o godz. 11 zawody konne Związku Oficerów Rezerwy

Na Bielanach o godz. 11 ogólnopolskie wyścigi kolarskie KS Bielany na 120 km, 75 km i 50 km. W tych wyścigach po raz pierwszy weźmie udział drużyna tak zw. niezależnych. W Ursusie o godz. 13 mecz bokserski Proch — Czechowice

O mistrzostwo Ligi Okręgowej grają Skra — SKS, CWS — Fort Bema, PZL — Granat, Okęcie — Orkan, Znicz — PWATT.

W Raszynie start trzeciego biegu Raszyn — Warszawa o puchar przechodni Polskiego Radia. Dystans wynosi 24 km. Trasa biegu jest podzielona na określone etapy. Meta znajduje się na stadionie Wojska Polskiego. Zbiórka zawodników o godz. 8 rano na pływalni stadionu Wojska Polskiego przy ul. Łazienkowskiej. Odjazd ze stadionu do Raszyna o godz. 10.

Poza tym Automobilkłub Polski organizuje o godz. 6.30 rano jazdę meldunkową polegającą na odczytaniu kolejnych 5-ciu punktów meldunkowych i dojechaniu do nich w najkrótszym czasie. Ponadto program jazdy przewiduje przejeżdżanie w masce gazowej odcinka drogi terenowej, zmiany koła, i strzelanie do baloników. Start z sprzed gmachu Automobilkłubu Polski.

W KRAJU:

W Łodzi mecz ligowy Union-Touring — Warszawianka

W Chorzowie mecz ligowy Ruch — Cracovia

W Gdyni podniesienie bandery u morskich żeglarzy

W Gdańsku narodowy bieg na przelaj Polaków.

ZAGRANICA:

W Rzymie pierwszy dzień międzynarodowych zawodów konnych z udziałem Polaków

W Bolonii mecz tenisowy Włochy — Szwajcaria

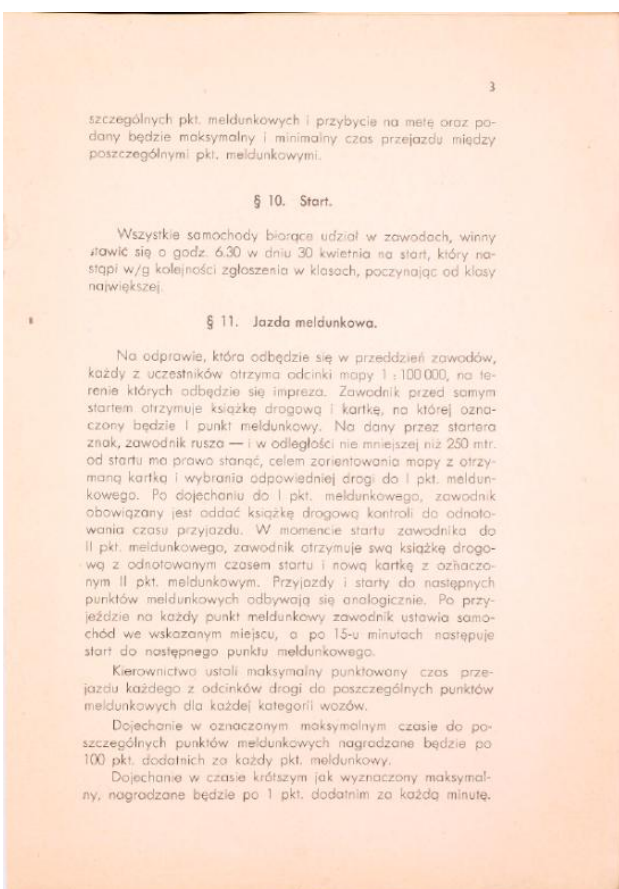
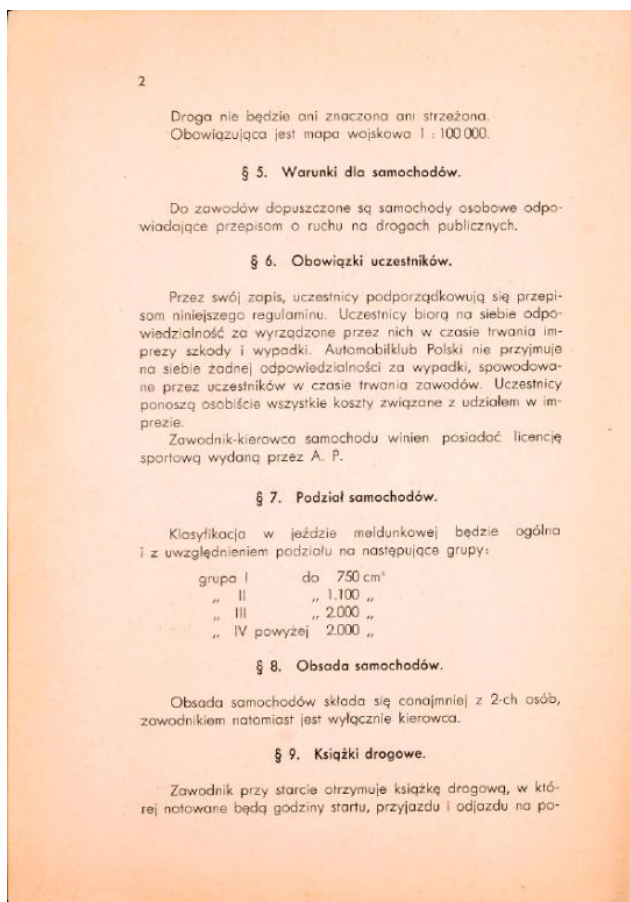
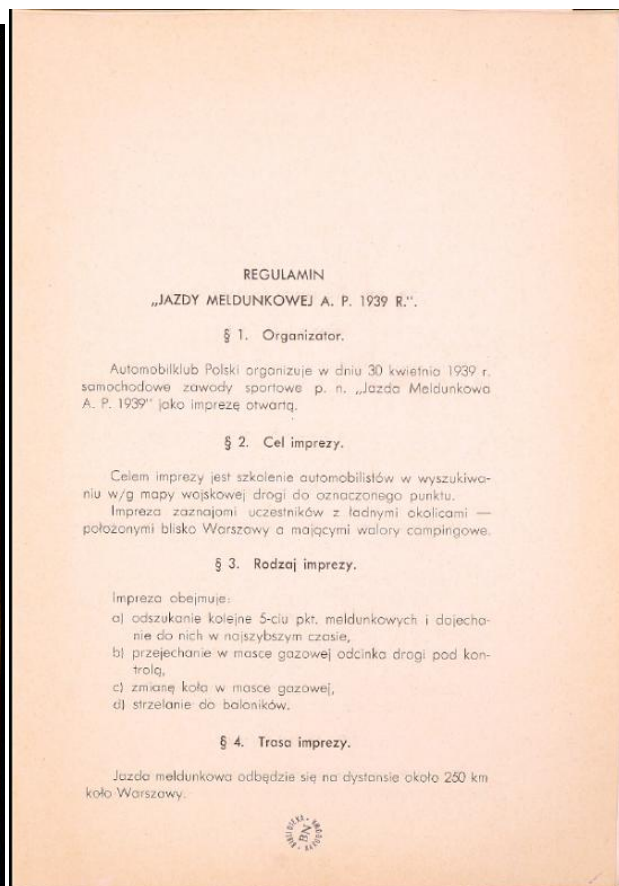
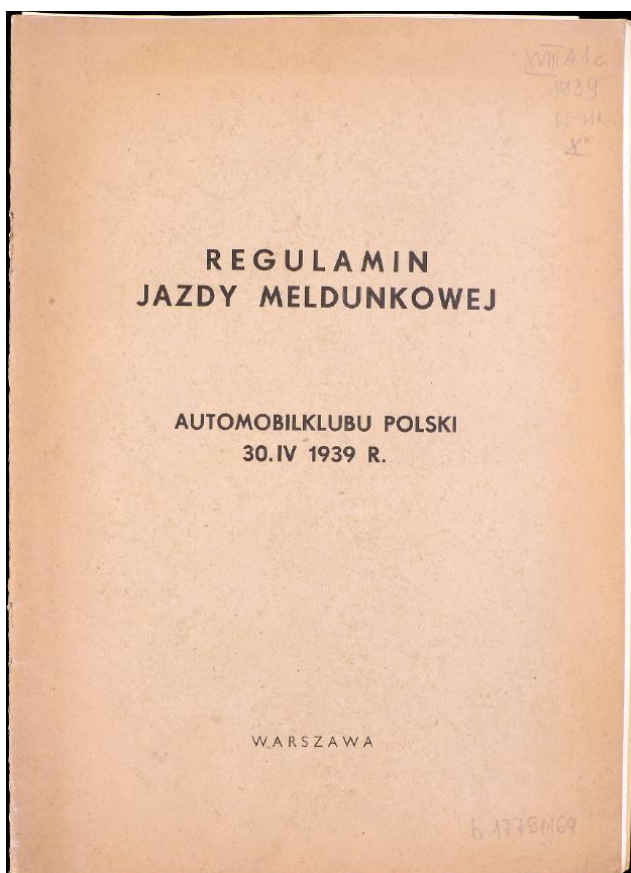
W Brukseli mecz piłkarski Niemcy — Belgia.

W ŁODZI:

Boks. — W hali sportowej w parku Im. Poniatowskiego o godz. 16 wielkie międzyklubowe zawody bokserskie przy udziale najlepszych zawodników okręgu (m. in. walczy nowokreowany wicemistrz Europy Pisarski) na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Piłka nożna. — Na boisku ŁKS o godz. 17 mecz ligowy Union-Touring — Warszawianka, poprzedzony przedmeczem juniorów UT — Zjednoczone. Mecze o mistrzostwo klasy A: o godzinie 11 przed poł.: boisko ŁKS: ŁKS — Wiła; boisko WKS: WKS — Sokół (Zgierz); boisko UT: UT lb — PTC; boisko Sokoła w Pabianicach: o godz. 11 Butza — LTSG i o godzinie 16.30: Sokół (Pabianice) — SKS. Mecze o mistrzostwo klasy A poprzedzą przedmecz rezerw. Mecze o mistrzostwo klasy B: boisko Widzewa o godz. 11: Widzew — Hakoah; boisko TUR o godz. 16.30: TUR — Makabi; Mecze o mistrzostwo klasy B. poprzedzą przedmecz rezerw. Poza tym na boiskach łódzkich i prowincjonalnych odbędą się dalsze mecze o mistrzostwo klasy C i juniorów.

Piłka ręczna. — Na boiskach KP Zjednoczone, Znicza, IKP dalsze mecze szczyptorniaka żeńskiego o mistrz. kl. A, zaś na boiskach IKP, ŁKS i TUR (od godz. 10.30) dalsze mecze szczyptorniaka męskiego o mistrz. klasy A.



Niedojechanie zawodnika do punktu meldunkowego w oznaczonym czasie maksymalnym, powoduje nieotrzymanie 100 pkt. za odnośzenie punktu meldunkowego, nie wyklucza jednak zawodnika z imprezy.

Wykluczenie zawodnika z imprezy następuje w razie przejechania jego na punkt meldunkowy po zamknięciu kontroli na danym punkcie. Czas zamknięcia kontroli wyznaczony przez Kierownictwo będzie podany na odprawie.

Zawodnicy, którzy ukończą jazdę meldunkową, poddani będą dalszym próbom.

§ 12. Jazda w masce gazowej.

Zawodnik obowiązany jest przejechać w masce gazowej odcinek drogi pod kontrolą w myśl przepisów P. O. M.

Za wykonanie tej próby, zawodnik otrzymuje 10 pkt. dodatkowych.

§ 13. Zmiana koła.

Bezpośrednio po odbyciu jazdy w masce gazowej, zawodnik obowiązany jest wymienić dowlane koło. Próba ma przebieg następujący:

Zawodnik w masce gazowej zajmuje miejsce przy kierownicy i zapuszcza silnik. Na dany przez startera znak gasi silnik, wysiada, zabiera z wnętrza samochodu narzędzia, zmienia koło, mocuje zmienione koło na zapasie, chowa narzędzia do samochodu, siada przy kierownicy i uruchamia silnik.

Czas próby liczy się od momentu dania znaku przez startera do momentu zapuszczenia silnika.

Za wykonanie tej próby w czasie 10 minut zawodnik otrzymuje 10 pkt. dodatkowych.

§ 14. Strzelanie do baloników.

Po próbie zmiany koła, następuje próba strzelania do baloników.

Zawodnik podjeżdża do wyznaczonego miejsca, wysiada z samochodu i z pozycji stojącej bez podparcia, oddaje 5 kolejnych strzałów do 5-ciu baloników umieszczonych w odległości 50 metrów. Strzelanie przeprowadzone będzie z automatu F. N. kal. 22, który dostarczy Kierownictwo zawodów.

Zesirzenie 5-ciu baloników w ciągu 1 minuty nagradzane będzie 10 pkt. dodatkowymi. Za każdy niezastrzelony w tym czasie balonik zawodnik otrzymuje 2 pkt. karne.

§ 15. Reklama.

Wszelka reklama na samochodach poza znakiem fabrycznym, jest wzbroniona.

Do reklamy po konkursie wolno używać jedynie wyników ogłoszonych oficjalnie przez A. P.

§ 16. Zgłoszenia i wpisowe.

Zgłoszenia przyjmuje Sekretariat A. P., Al. Szucha 10, do dnia 26 kwietnia godz. 16-a.

A. P. ma prawo odmówić przyjęcia zgłoszenia bez podania powodów.

Wpisowe wynosi od samochodu:

dla firm	zł. 25—
członków Automobilklubów	zł. 10—
nieczłonków	zł. 15—

§ 17. Kierownictwo.

Z ramienia Komisji Sportowej A. P. imprezę prowadzi Komandor i Wicekomandor. Zarządzenia Kierownictwa obowiązują narówni z regulaminem tej imprezy. Na punktach meldunkowych urzędować będzie po 2 Komisarzy sportowych A. P.

§ 18. Numery.

Zabronione jest znakowanie specjalne samochodów. Numerem obowiązującym dla Kierownictwa będzie Nr. rejestracyjny.

§ 19. Obowiązujące przepisy drogowe.

Zawodnicy winni przestrzegać obowiązujących przepisów drogowych a szczególnie podczas przejazdu przez miejsca

włości zamieszkałe. Zawodnicy winni zachować jaknajwięcej względów w stosunku do współzawodników a zwłaszcza przy wymijaniu.

§ 20. Wykluczenie.

Za przebycie odcinka dłuższego niż 100 mtr. nie o sile własnego motoru, wzajemne komentowanie między zawodnikami dróg dojazdowych do punktów meldunkowych — zawodnik będzie wykluczony z zawodów.

§ 21. Sankcje karne.

Za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa, za zachowanie niewłaściwe obniżające powagę imprezy zawodnicy poddani będą sankcjom karnym w myśl przepisów M. K. S. A. I. A. C. R.

Zawodnik jest odpowiedzialny wspólnie z członkami swej obsady.

§ 22. Prace w czasie trwania zawodów.

Wszelkie roboty przy samochodzie w czasie trwania zawodów są dozwolone.

§ 23. Klasyfikacja i nagrody.

Po zakończeniu zawodów i obliczeniu pkt., nastąpi klasyfikacja zawodników. Nagrody regulaminowe zostaną przyznane sklasyfikowanym na 3-ich pierwszych miejscach, pozostali sklasyfikowani otrzymają plakiety sportowe.

Niezależnie od klasyfikacji ogólnej w wypadkach zgłoszenia się więcej niż 5-ciu zawodników danej klasy, przyznane zostaną plakiety klasyfikacyjne: przy 5-ciu zawodnikach 1, przy 8-iu zawodnikach 2, przy 10-ciu zawodnikach 3.

Przy osiągnięciu równych wyników decyduje mniejszy litraż, następnie większa waga, a gdy i to nie wyłoni lepszego zawodnika, decyduje mniejsza ilość pkt. karnych z ilości przebytej drogi.

§ 24. Zakończenie zawodów i ogłoszenie oficjalnych wyników.

Zawody zostaną zakończone po odbyciu przez zawodników prób przewidzianych regulaminem i wręczeniu książki drogowej Kierownictwu Jazdy.

Dzień i godzina ogłoszenia oficjalnych wyników zostaną podane zawodnikom na odprawie.

§ 25. Reklamacje.

Reklamacje wraz z wadium zł. 50.— będą przyjmowane najdalej w godzinę od chwili ogłoszenia prowizorycznych wyników.

Wadium jest zwrotne jedynie w wypadku uznania reklamacji za słuszną.

§ 26. Odprawa zawodników.

Odprawa zawodników odbędzie się dnia 29 kwietnia o godz. 20-ej w lokalu A. P.

AUTOMOBILKLUB POLSKI
Komisja Sportowa.

Numer rejestr. sam.

Grupa

ZGŁOSZENIE

Niniejszym zgłaszam swój udział w Zawodach: „Jazda Meldunkowa A. P. 1939”. Oświadczam, że znany mi jest regulamin, do którego zobowiązuje się stosować.

Zawodnik-Kierowca _____

Adres _____

Nr. prawa jazdy _____ Nr. lic. sport. _____

Marka fabryczna samochodu _____

Nr. silnika _____ Nr. podwozia _____ Nr. rejestr. _____

Ilość cylindrów _____ Średnica _____ Stok _____ Litraż _____

Rodzaj nadwozia _____ Ilość miejsc _____ Ciężar _____

Właściciel samochodu _____

Obsada samochodu (nazwisko i adres)

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

Wpisowe w sumie zł. _____ załączam.
Podpis zawodnika: _____

Potwierdzenie Klubu, którego członkiem jest zawodnik.
_____ dnia _____ 1939 r.

ADNOTACJE AUTOMOBILKlubu POLSKI

Samochód zaliczono do grupy _____

Marka: opon _____ gaznika _____

Instalacji elektr.: a) świece _____ b) zapłon _____ c) oświetl. _____

paliwa _____ oleju _____

Uwagi: _____

Podpis Zawodnika: _____ Kierownictwo Zawodów: _____

Wpisano, dnia _____ 1939.

1939 e-o 10701

Drukarnia Pochłona, Sp. Akc., Warszawa, Chałubińskiego 3/5, tel. 011 474 227 08

Auto, maj 1939, nr 5



str. 214-216 (48-50/68).

Pierwsza Jazda Meldunkowa A. P.

„Punkt meldunkowy nr 1 znajduje się na szosie otwockiej, w odległości około 1 km za mostem na rzece Świder...” — tak brzmiał tekst pierwszego meldunku, który podekscytowany „pilot-wywiadowca” chwycił drżącymi palcami z rąk wicekomandora.

Warknął nieco głośniejszy silnik, wóz podał się naprzód i... pooszli!

Ten 21 km odcinek napewno nie był trudny, choć w sportowym tempie dosadniej, niż w jeździe zwykłej, klnie się na wozy, co to środkiem szosy itd oraz na rowerzystów, jak zwykle świątecznie „holendrujących” po asfalcie. 21 km przeleciało, jak z bicza trzaski.

„Wrzucam” wóz do przydrożnego lasku i w takt skocznej melodii, płynącej z „czarodziejskiego pudełka” radiowego (co to bez uziemienia, bez anteny, bez prądu, a gra jak „prawdziwe radio”...) niepokojącego „cieplą intonację” podotwockie słowiki, zbierające siły i umiejętności do wiosennych koncertów (słońce praży w ten ostatni dzień kwietnia, jak w lipcu!) melduje się komendantowi punktu — p. St. Pronaszce.

Po 10-iu minutach „odsapnięcia” otrzymujemy drugi meldunek w kopercie, którą pilot rozrywa po przejechaniu 250 mtr.

Zadanie brzmi: „punkt meldunkowy nr 2 znajduje się przy gajówce Huta w lesie majątku Mienia, położonym na płn.-zachód od m. Kałuszyn” (odległość od Otwocka ok. 41 km).

Początkowa diagnoza nie była trudna: całym gazem na trakt lubelski do Kołbieli, potem w bok na Siennicę i... I właśnie tutaj był „orzec” do zgryzienia: czy jechać dłuższą o 5 km drogą bitą na Posiadały i stąd gruntówką (ok. 3 km) do gajówki Huta, czy też krótszą o 5 km, sześciokilometrową gruntówką z Siennicy na Łękawicę, Rososz do gajówki Huta?

Ponieważ na odprawie zapowiadano, że „do każdego punktu można dojechać drogą bitą” — wybraliśmy drogę dłuższą, ale twardą. Wszystko szło jak z płatka do wsi Posiadały. Za tą osadą wpadliśmy w lotny piasek (ok. 1,5 km), który zmusił do użycia 1-go biegu plus popychanie wozu przez pilota. Jeszcze raz okazało się, że kwalifikacja drogi na mapach 1:100.000 jest, z punktu widzenia pojazdu motorowego, nie właściwa (odcinek Posiadały — gaj. Huta oznaczony jako „droga zimowa”, co ma znaczyć mniej więcej: „droga gruntowa, utrzymana”, raczej nie nadaje się, mimo szerokiej „korony”, do jazdy dla lekkich poj. mech., a dla cięższych pojazdów mech. jest nie do przebycia).



Wóz transmisyjny Polskiego Radia na mecie Jazdy Meldunkowej w Czarnej Strudze.

To brnięcie przez piaski kosztowało nas stratę około 25 minut (właśnie dostrzegam na mecie odpoczywającego Fiata 1100 p. J. Skarżyńskiego, którego minęliśmy przed Kołbielą, w chwili, gdy zjeżdżał na pobocze, aby zmienić koło z przebitą oponą) plus 95 stopni na termometrze wody w chłodnicy (olej „międzysezonowy” był nieco za lekki na takie gorąco), co zmusiło do „przechłodzenia” silnika, czyli do 12-u minut dodatkowego postoju na punkcie.

Pocieszamy się, że doskonale jadący p. Żakiewicz (P. Fiat 508), kpt. Kossobudzki (P. Fiat 508), oraz p. Marchwicki (Opel-Kadett) i Binental (P. Fiat 508) „nawalili” zupełnie, przybываяć po czasie (błądzili zapewne).

Gajówka Huta była jedynym punktem trudniejszym do odszukania i dojechania, co potwierdzają wyniki: czterech kierowców na 16-u startujących (czyli 25%) nie stawilo się na punkcie w czasie przepisany regulaminem, nie otrzymując 100-u punktów dodatnich, dwóch dojechało „ostatnim tchem” (Podoski — Citroen i Jastrzębski — Opel Olympia), otrzymując okrągło po 100 pkt. dod., a inni: mjr Stankiewicz (P. Fiat 508) — 125 pkt., Starorypiński (Opel-Olympia) — 122 pkt., Grosman (Aero) — 121 pkt., J. Skarżyński (Fiat 1100) — 115 pkt., Markowski (Chevrolet) — 114 pkt., Grabowski (Fiat 1500) — 112 pkt., Piotrowski (Renault) — 109 pkt., Janczewski (Tatra 57) — 108 pkt., Ortman (Renault) — 106 pkt.

Za dojechanie na punkt meldunkowy w czasie krótszym niż przeciętne wyznaczone regulaminem (dla I-ej grupy — wozy o poj. silnika do 750 cm³ — przeciętna 30 km/godz., dla II-ej grupy — wozu o poj. silnika do 1.100 cm³ — przeciętna 35 km/godz., dla III-ej grupy — wozy o poj. silnika do 2.000 cm³ — przeciętna 40 km/godz., dla IV-ej grupy — wozy powyżej 2 litrów — przeciętna 45 km/godz.), zawodnik otrzymywał 1 punkt dodatni (poza 100-u punktami) za każdą nadrobioną minutę.

Jak zaznaczyłem wyżej, drugi punkt meldunkowy była próbą najcięższą i to właśnie zadanie decydowało w znacznej mierze o ostatecznej klasyfikacji zawodników. Następne punkty meldunkowe były znacznie łatwiejsze do odszukania i dojazd do nich był znacznie prostszy.

Punkt meldunkowy nr 3 znajdował się „na szosie przy gajówce Ząbki, położonej w nadleśnictwie Drewnica na pld-wschód od m. Ząbki k/Warszawy (odległość od gajówki Huta ok. 44 km).

Trzeba było podłą gruntówką przez las dobrnąć do Cegłowa, stąd drogą bitą wyjeżdżać na trakt brzeski koło Now. Jędrzejowa i przez Mińsk Maz. ciągle traktem brzeskim do skrzyżowania na Sulejówkę (dalej przez Wesolą, Rembertów), bądź też — jak kto wolał — traktem brzeskim aż do Gocławka, skąd na prawo na tzw. „drogę obwodową” w stronę Strugi (nota bene zrujnowaną doszczętnie i wyposażoną wyjątkowo obficie w kurz) do gajówki Ząbki. Na tym odcinku wszyscy naogół jechali dobrze i równo. „Nawalili” jedynie p. Jastrzębski (Opel-Olympia), który nie przybył w czasie przepisany, co go kosztowało 100 pkt.

Czwarte zadanie brzmiało: „punkt meldunkowy nr 4 znajduje się na szosie Serock — Wyszaków koło m. Popowo” (ok. 60 km od gajówki Ząbki). I to zadanie nie było trudne i zrujnowaną obwodówką jedziemy na Strugę, przecinamy trakt wileński i dojeżdżamy do traktu Jabłonna — Pułusk. Za Serockiem skręcamy w prawo i po kilku kilometrach widzimy z daleka, jak na dłoni, punkt meldunkowy nr 4. Na czwartym odcinku miał wypadek p. Binental (P. Fiat 508), z którym zderzył się jakiś obcy samochód, uszkadzając

tak silnie Fiata, że kierowca musiał zrezygnować z dalszej jazdy.

* * *

Następne zadanie: „punkt meldunkowy nr 5 znajduje się na szosie Pomiechówek—Szczypiorno, przy gajówce Goławice na pñ. od m. Modlin” (ok. 36 km od Popowa). Tutaj trzeba było już trochę pomyśleć nad trasą, zwłaszcza, że jazda wypadła po drogach mniej znanych. Wracamy do Serocka, stąd w prawo na Dębe i zaraz za torem kolejowym w prawo bardzo podłą drogą szutrową, przez piękny las przebitą, trafiamy na gajówkę Goławice. Na tym etapie „coś tam nie wypadło” p. Markowskiemu (Chevrolet), który nie przybył na czas, tracąc 100 punktów.

* * *

Wreszcie ostatnie zadanie z jazdy brzmiało: „meta znajduje się w m. Czarna Struga, przy zajeździe Polonka” (ok. 43 km od gajówki Goławice). Powracamy tą samą podłą drogą na Brody, przecinamy Pomiechówek, aby po kilku kilometrach „objawić się” na trakcie gdyńskim, w pobliżu zrujnowanego odcinka Modlin—Zakroczym. Mijamy Stary Modlin i kierujemy się, nie jak każe przyzwyczajenie na drogę, biegnącą po lewym brzegu Wisły (beton na Łomianki), lecz na drogę prawobrzeżną, na ukończony w jesieni roku ub. piękny asfalt Nowy Dwór—Jabłonna. Droga gładka i piękna, tak piękna, że aż się gaźnik zachłystuje kilkunastokrotnie (zapewne z zachwytu na brak kurzu), co mnie zmusza do zwolnienia tempa jazdy na 65 km/godz. Pod Jabłonną zdenerwowany gaźnik odzyskuje siły, z satysfakcją obserwuję, jak „konkurenci” tankują na skrzyżowaniu w Jabłonie, biorę w lewo w kierunku na Zegrze, aby zaraz za Jabłonną—Legionowo skrócić w prawo i wpaść na obwodówkę, bliższą Warszawy, a wiodącą do Czarnej Strugi.

Na mecie był gwar, radość i smutek — wszystko się razem miesza. Ten sobie koło zmienia, a z przedkości rękawem koszuli obciera szeroki, równo obcięty nos... maski gazowej. Inny włożył na głowę ten fotogeniczny ryjek i kręci się kilka kilometrów dokoła, aż siódme poty biją z głowy maską uciśniętej i z innych części ciała. Inna grupa znów pędzi do pobliskiego lasu wcale nie na odpoczynek, lecz by sobie postrzelać do wypiętych, jak brzuchy piwoszów, baloników, co to tak złośliwie bujają się na wietrze i tak śmiesznie, bezradnie pękają przebite kulą karabinka.

* * *

Najlepsze wyniki w próbie zmiany koła w masce gazowej osiągnęli: 1) Henryk Starorypiński (Olympia) — 2 min. 25 sek. (bardzo pomysłowy uchwyt — mała obręcz stalowa, przymocowana trzema paskami, na koło zapasowe), 2) J. Podoski (Citroen) — 3 min.; 3) St. Grossman (Aero) — 3 min. 25 sek., 4) K. Jastrzębski (Olympia) — 3 min. 35 sek., 5) J. Skarżyński (Fiat 1100) — 3 min. 55 sek. Wszyscy zawodnicy zmienili koło poniżej 10-iu minut (najdłużej zmienił koło mjr Stankiewicz — 8:25), tak że każdy otrzymał 10 pkt. dodatkich.

Najlepsze wyniki w próbie strzelania (z karabinka-automatu F.N., dystans 50 mtr. do 5 baloników, umieszczonych na drucikach, na zmianę w górę i w dół) uzyskali: 1) Jan Podoski — 5 trafionych baloników, w czasie 6 sek., 2) Jerzy Ortman — 5 trafionych baloników, w 16 sek., 3) Tad. Grabowski — 5 traf. w 21 sek. Ci trzej otrzymali po 10 pkt. dod. 4) Roman Piwoński — 4 trafione w 9 sek., 5) St. Grossman — 4 w 15 sek., 6) W. Markowski — 4 w 20 sek., 7) Cz. Żakiewicz — 4 w 24 sek., 8) mjr Stankiewicz — 4 w 35 sek. Tych 5-ciu kierowców otrzymało po 8 pkt. dod. Reszta miała 3 trafione (6 pkt. dod.), z wyjątkiem p. T. Piotrowskiego, który zestrzelił jedynie 2 baloniki, otrzymując zaledwie 4 pkt.



Fotografie od góry: 1. Przed startem na wałę miedzeszyskim. 2. Zwycięzca w klasyfikacji ogólnej i w II-jej grupie — kpt. Stankiewicz zmienia koło w masce gazowej (wóz ogumiony oponami „Stomil”). 3. P. Stefan Grossman, zdobywca 2-go miejsca w klas. ogólnej i w II-jej grupie ze swoim „beifahrerem” — p. St. Laurysiewiczem. 4) P. Starorypiński pierwszy w II-jej grupie — najlepszy w próbie zmiany koła, podczas wykonywania próby (wóz ogumiony oponami „Stomil”).

Jazdę w masce gazowej wszyscy odbyli bez trudności (granica czasu nie była oznaczona), zdobywając bez trudu po 10 pkt. dod. za tę próbę.

Trzeba zaznaczyć, że cały szereg sędziów i kierowników prób „skorzystało z okazji”, aby odbyć próbę jazdy pod kontrolą w masce gazowej, która to próba jest potrzebna dla zdobycia Państwowej Odznaki Motorowej.

* * *

Klasyfikacja ogólna wygląda następująco: 1) mjr Witold Stankiewicz (P. Fiat 508), z jazdy 806 pkt., razem 834 pkt., 2) St. Grossman (Aero), z jazdy 787 pkt., ogółem 815 pkt., 3) J. Ortman (Renault Juvaquatre), z jazdy 775,5 pkt., og. 805,5 pkt., 4) Jan Skarżyński (Fiat 1100), z jazdy 774 pkt., ogółem 800 pkt., 5) H. Starorypiński (Opel-Olympia), z jazdy 764 pkt., ogółem 790 pkt., 6) Tad. Grabowski (Fiat 1500), z jazdy 734,5 pkt., ogółem 764,5 pkt., 7) R. Piwoński (P. Fiat 508), z jazdy 725,5 pkt., ogółem 753,5 pkt., 8) T. Piotrowski (Renault Juve.), z jazdy 728,5 pkt., ogółem 752,5 pkt., 9) J. Podoski (Citroen), z jazdy 711,5 pkt., ogółem 741,5 pkt., 10) E. Janczewski (Tatra 57), z jazdy 683 pkt., ogółem 709 pkt., 11) Cz. Zakiewicz (P. Fiat 508), z jazdy 674 pkt., ogółem 702 pkt., 12) kpt. Kossobudzki (P. Fiat 508), z jazdy 647,5 pkt., ogółem 673,5 pkt., 13) Z. Marchwicki (Opel-Kadett), z jazdy 630 pkt., ogółem 656 pkt., 14) K. Jastrzębski (Opel-Olympia), z jazdy 603,5 pkt., ogółem 629,5 pkt., 15) W. Markowski (Chevrolet), z jazdy 553,5 pkt., ogółem 581,5 pkt. Wycofany W. Bidental (P. Fiat)

W grupach: II-a 1) mjr. Stankiewicz, 2) St. Grossman, 3) J. Ortman; III 1) Starorypiński, 2) Grabowski, 3) Podoski.

Nagrody regulaminowe zdobyli: 1-ą mjr W. Stankiewicz, 2-ą St. Grossman, 3-ą J. Ortman. Ci trzej kierowcy oraz p. Starorypiński (pierwszy w trzeciej grupie wozów) otrzymali plakiety klasyfikacyjne. Nadto p. Ortman otrzymał nagrodę f-y Bosch, a p. T. Grabowski nagrodę f-y Vacuum Oil Company.

Poza konkursem inż. Al. Seńkowski (Fiat 1500) osiągnął 774 pkt., w tym z jazdy 744 pkt.

Jeździe Meldunkowej komandorował inż. Kaz. Studziński.

Niespodziankę dalekim miejscem sprawił Podoski, który miał wyjątkowego pecha w łapaniu gwoździ. Ten sam pech ścigał Zakiewicza, który może jechał zbyt ostro w stosunku do możliwości wozu.

Markowski, który zapowiadał się tak dobrze w roku ubiegłym, niestety, nie tylko że nie zrobił postępów, ale bodajże jeździ gorzej, niż w r. ub. — zbyt ostro i zbyt nerwowo, a przy tym nieuważnie. Uzyskał wynik wyjątkowo słaby, sprawiając ogólnie zawód.

Część zawodników nie miała wozów należycie przygotowanych do tak ostrej jazdy, jaka ich czekała — to były częste przyczyny niespodziewanych „wyłamań”.

Znakomicie jechał mjr Stankiewicz, przy czym wóz był doskonale przygotowany. Mjr Stankiewicz był najszybszy w swej klasie na 2-im, 3-im i 4-ym etapie, oddając pierwszeństwo na 1-ym, 5-ym i 6-ym p. Ortmanowi, który bardzo dzielnie prowadził swą Renówkę, wykazując duże możliwości wozu i doskonale opanowanie kierownicy. Również i spokojnie jechał p. Grossman, osiągając wynik bynajmniej nie łatwy dla samochodu, który dośiadał (Aero).

Ogólnie biorąc wozy II grupy miały, jak to potwierdzają wyniki, znaczną przewagę, dzięki znacznie niżej wymaganej przeciętnej (35 km/godz.) od wozów III grupy (40 km/godz.).

UWAGI OGÓLNE

Tak jasno widać z zestawienia pod. wyżej decydującą o zwycięstwie była jazda. Tylko w jednym wypadku (Piwoński — Piotrowski) próby pozostałe zdecydowały o lepszym, względnie gorszym miejscu. Wydaje mi się, że:

a) czas zmiany koła winien być ograniczony do 5-ju, a może nawet i do 4-ch minut, a za każde 15 sek. punkty karne;

b) czas jazdy w masce winien być traktowany w/g przeciętnej nieco niższej niż dla jazdy do punktu, tak, aby ci, którzy zrobią tę próbę w czasie znacznie dłuższym od współkonkurentów, odczuli to w punktacji;

c) punktacja strzelania zbyt niska, przy czym strzelanie powinno się odbywać z broni krótkiej (pistolet automatyczny), gdyż w taką broń uzbrojony jest automobilista, oraz z pozycji siedzącej (siedząc w samochodzie), a nie na stojąco. Zawodnik winien podjechać samochodem do „strzelnicy”, oddać serię strzałów i jechać dalej. Strzelanie raczej winno być zorganizowane w czasie jazdy, gdy ręka i oko są zmęczone; zarówno czas samego strzelania, jak i całej „ceremonii” podjeżdżania i odjeżdżania, winien być włączony w czas jazdy;

d) wydaje mi się, że wszystkie punkty, poza punktem nr 2 (gajówka Huta) były zbyt łatwe do odszukania. Nie zaszkodzi dodać trochę dróg gruntowych (w stanie nie grożącym całości samochodu), ale przede wszystkim zwrócić uwagę na wysiłek kierowcy i pilota w kierunku stawiania szybkiej diagnozy, której jechać i jaką drogę wybrać. Jaką drogę wybrać, to znaczy muszą być 2—3 drogi różne do wyboru — po tej linii należy iść. Nadto punkty winny być możliwie ukryte, żeby nie było jazdy „na oko”, jak np. do gajówki Ząbki lub do Popowa. Inne punkty były dobrze ukryte, tak że dopiero na 200 — 400 mtr. przed punktem można było dostrzec „park” samochodów, uprzednio przybyłych. W tych warunkach nie wątpliwie najtrudniej jest jechać pierwszemu — to jeszcze podwyższa wartość zwycięstwa mjr. Stankiewicza. Pożądaną modyfikacją byłoby ułożenie trasy w ten sposób, aby umożliwić puszczenie połowy zawodników „od końca” trasy — t. zn. od ostatniego etapu. Da to większą różnorodność i unieknie się „jazdy na ogonie”, która właściwie eliminuje sens zasadniczy imprezy — szybkie i dokładne czytanie mapy. Wybranie takiej trasy jest b. trudne, ale możliwe;

e) drogi winny być tak wybrane na początku każdego etapu, żeby w tym właśnie miejscu stwarzały jak największe trudności w wyborze trasy — przy tak prostej trasie stanowczo za mało pracuje głowa, a za wiele do powiedzenia ma prawa noga;

f) sprawa najważniejsza — szybkość. Jazda meldunkowa była właściwie wyścigiem po niestrzeżonej szosie na samochodach turystycznych, bez żadnego ograniczenia szybkości, a więc z granicami jeszcze wyższymi, niż w Grand Prix, gdyż żadna szybkość nie wyklucza zawodnika z imprezy. Czy to jest słuszne? Wydaje mi się, że nie. Założeniem takiej jazdy meldunkowej (traktujemy ją jako ćwiczenie) jest raczej chyba „wykonać zadanie w danym okresie czasu”, niż „wykonać zadanie za wszelką cenę jak najszybciej”. Jazda meldunkowa jest treningiem, ćwiczeniem, do wielkich prób, które mogą dopiero nadejść, ale nie taką próbą jeszcze. Z tych względów wydaje mi się, że nie ma potrzeby animować zawodników do jazdy nadmiernej szybkości po niestrzeżonych, często b. złych drogach.

I dalej — albo dać wysokie przeciętne i wynagradzać uzyskanie ich 100-u punktami, i na tym koniec (t. j. tak zwany system „wypełnienia określonego zadania”), albo też dać przeciętną i od niej w dół liczyć punkty karne, a w górę punkty dodatnie. Te dwie metody połączone w konkubinacie w Jeździe Meldunkowej nie wypadły dobrze, gdyż zbyt dotkliwie karały zawodnika, który się spóźnił o... 1-ą minutę (zabierano mu aż 100 punktów). Jest to niemal równoznaczne z definitywnym „wykończeniem” kierowcy.

t. g.