GRUPA VI CHŁOPCÓW

30.11.2021r.

Wychowawca: Iwona Dykiert

Godz: 14.15-15.15

Witam!

Temat zajęć: Wieczór wróżb i czarów.



Wieczór wróżb i czarów przypadający w nocy z 29 na 30 listopada, w wigilię świętego Andrzeja, to tzw. Andrzejki. Dzień ten przypada na zakończenie chrześcijańskiego roku liturgicznego, po którym następuje adwent. Jest więc okazją do ostatniej, hucznej zabawy.

Andrzejki w Polsce.

Tradycja andrzejkowa w Polsce jest bardzo stara, ponieważ sięga XVI w. Wtedy to właśnie poeta, pisarz i tłumacz doby renesansu Marcin Bielski umieścił wzmiankę o andrzejkowych wróżbach w swojej sztuce teatralnej pt. „Komedyjka Justyna i Konstancyjej”. Andrzejki traktowano wówczas bardzo poważnie, przeznaczone były dla kobiet stanu wolnego i odprawiano je w tajemnicy i odosobnieniu.

Obraz zawierający clipart

Opis wygenerowany automatycznieAndrzejkowe wróżby dawniej.

Andrzejki przeznaczone były wyłącznie dla niezamężnych dziewcząt, a odpowiednikiem dla kawalerów były Katarzynki, obchodzone 24 listopada.

Inna nazwa Andrzejek to „Jędrzejki” lub „Jędrzejówki”.

Panny od rana zaglądały do studni w nadziei, że zobaczą twarz przyszłego męża.

Wieczorem nasłuchiwały, z której strony zaszczeka pies, stamtąd miał nadejść przyszły kawaler.

Na Kujawach i w Małopolsce dziewczęta wróżyły w ten sposób, że stawały w kole, do środka wpuszczały gąsiora i ta, do której ptak podszedł najpierw, pierwsza miała wyjść za mąż.

Na Mazowszu kładły przed domem ciasto posmarowane tłuszczem i przyprowadzały psa. Panna, której ciasto zjadł pies jako pierwsze, miała najwcześniej wyjść za mąż.

Jeśli panna chciała, aby przyśnił się jej przyszły małżonek musiała modlić się do św. Andrzeja i pościć przez cały dzień. Natomiast wieczorem powinna włożyć pod poduszkę część męskiej garderoby.

Losowały przedmioty, które miały symboliczne znaczenie: listek oznaczał staropanieństwo, obrączka zamążpójście, a różaniec pójście do zakonu.

Dziewczyny liczyły sztachety w płocie modląc się do św. Andrzeja. Licząc wypowiadały słowa „kawaler” , „wdowiec”, aby dowiedzieć się jakiego stanu będzie przyszły mąż. Jeśli liczba sztachet była parzysta wróżyło to ślub.

Andrzejkowe przysłowia.

„Dziś cień wosku ci ukaże, co ci życie niesie w darze.”

„Święty Andrzej wróży szczęście i szybkie zamęście.”

„W wigilię Jędrzeja świętego - ujrzyj oblubieńca swego.”

„Której but na progu stanie – pierwsza panna na wydanie.”

„ Gdy w Andrzeja deszcz lub słota, w grudniu drogi bez błota.

**Wychowawca: Damian Góralczyk**

**godz. 15:15-21:00**

**ZADANIE - Przeczytaj poniższy tekst ze zrozumieniem.**

***HISTORIA ROZWOJU MOTORYZACJI***

Historia prawdziwej motoryzacji, mającej znaczenie użytkowe, sięga zaledwie początków ubiegłego stulecia. Pierwsze próby skonstruowania pojazdu poruszającego się o własnych siłach czyniono już znacznie dawniej. W roku 1600, w Brukseli, Simon Stevin zbudował pierwszy pojazd żaglowy. W niespełna sto siedemdziesiąt lat później w roku 1769, Francuz Mikołaj Józef Cugnot skonstruował pierwszy pojazd o napędzie parowym. Samochód i parowóz początkowo miały wspólną historię. Publikacje poświęcone obu pojazdom jako ich praprzodków wymieniają te same parowe konstrukcje. Rodzaj napędu sprawił, że miały one wkład w rozwój kolei, a brak szyn wskazywał na ich związek z dzisiejszymi samochodami. Maszyna parowa Cugnota była jednak na dzisiejsze standardy konstrukcją bardzo prymitywną, ale niewątpliwie poruszała się sama i mogła osiągać prędkość 4km/h. Pojazd ten nie miał jeszcze własnego paleniska i aby nagrzać parę trzeba było pod kotłem rozpalać na ziemi ognisko. Szesnaście lat później młody angielski inżynier William Murdock przeprowadził próby z napędzanym parą pojazdem zabawką. Pracujący w wytwórni pomp parowych Murdock skonstruował model 30-centymetrowej wysokości z silnikiem o stosunkowo dużej mocy. Anglik postanowił wypróbować swój wynalazek na ulicy i z przerażeniem stwierdził, iż nie jest w stanie dogonić szybko poruszającego się pojazdu. Mknąca przez miasto zabawka tak przestraszyła miejscowego księdza, że umarł na zawał serca. Pod naciskiem okolicznych mieszkańców i Jamesa Watta (który zastrzegał sobie patent na maszyny parowe używane do przewożenia osób, ale nie prowadził nad nimi prac) Murdock zrezygnował z dalszych eksperymentów.

Następny milowy krok w historii samochodu stanowiła lokomotywa drogowa skonstruowana w 1801 roku przez Anglika Richarda Trevithicka. Dzięki wysokoprężnemu silnikowi pojazd Trevithicka był jak na owe czasy konstrukcją nowoczesną. Wynalazca zaprezentował go zaskoczonym mieszkańcom Londynu, a w 1804 roku postawił lokomotywę drogową na torach. Od tego momentu historia samochodu i historia parowozu potoczyły się dwiema różnymi drogami. Pomimo rozwoju kolei wynalazcy nie zaprzestali prac nad drogowymi pojazdami parowymi. Co więcej, nie były to tylko konstrukcje doświadczalne, ale powstały również omnibusy parowe wożące za opłatą pasażerów. Pierwsza linia, na której regularnie kursowały omnibusy, została uruchomiona w Anglii w 1831 roku. Napędzane parą pojazdy jeździły pomiędzy Londynem a Statford. Z czasem do omnibusów parowych wprowadzono liczne ulepszenia, których część przejęli później konstruktorzy pojazdów spalinowych. Na szczególną uwagę zasługuje zbudowany w 1873 roku przez francuskiego inżyniera Amédé’ego Bollé’ego omnibus „Posłuszna”. Pojazd ten wyposażony został w dwie maszyny parowe napędzające oddzielnie każde z tylnych kół. „Posłuszna” miała ogumienie z masywnego kauczuku i miękkie resory piórowe, czyli takie, jak stosuje się we współczesnych samochodach. Nowością w tamtych czasach było przeniesienie napędu przy użyciu przekładni łańcuchowej współpracującej ze skrzynią biegów. Pojazd ważył co prawda prawie pięć ton, ale osiągał przeciętną prędkość 42 km/h, wliczając w czas podróży przerwy potrzebne na uzupełnienie wody.

Napęd parowy samochodów okazał się jednak ślepą uliczką. Od dawna trwały prace nad konkurencyjnymi dla maszyn parowych silnikami. W 1800 roku emerytowany szwajcarski wojskowy, major Isaac de Rivaz zbudował prymitywny pojazd wprawiany w ruch wybuchem mieszanki gazu świetlnego i powietrza. Zapalana iskrą elektryczną mieszanka wyrzucała w górę tłok, który z kolei napędzał umieszczone nad nim koło. Jego ruch był przenoszony za pomocą sznura na koło pojazdu. Konstrukcja nie miała kierownicy, a po każdej eksplozji musiała być od nowa „tankowana” gazem. Rivaz uzyskał na nią patent, ale na tym poprzestał i nie starał się udoskonalić swojego wynalazku.

Amerykanin Thomas Davenoprt w roku 1835 zbudował pierwszy samochód napędzany silnikiem elektrycznym, czerpiącym prąd z elektrycznej baterii. W 1860 roku, francuski mechanik Čtienne Lenoir skonstruował silnik gazowy, który



pracował bez sprężania mieszanki. Mianowicie w cylindrze umieścił tłok, po którego obu stronach naprzemiennie odbywało się zasysanie i spalanie mieszanki. Silnik miał już jednak mechanizm dostarczający gaz do cylindra. Powietrze – drugi składnik mieszanki – było zasysane przez szczeliny pomiędzy tłokiem a cylindrem. Dwa lata później uczony francuski Alphonse Beau de Rochas opracował teoretyczną zasadę pracy silnika czterosuwowego. Polegała ona na zassaniu do cylindra mieszanki paliwa, jej sprężeniu, spaleniu, co nadaje ruch tłokowi, i wyrzuceniu spalin na zewnątrz. W tym samym roku prototyp takiego silnika gazowego budował Niemiec Nikolaus August Otto.

W 1875 roku mieszkający w Wiedniu ślusarz żydowskiego pochodzenia Siegfried Marcus wyjechał na ulicę czterokołowym pojazdem z czterosuwowym silnikiem benzynowym. Marcus zamontował silnik na drewnianej ramie wzmocnionej blaszanymi okuciami. Rama opierała się na dwóch osiach z kołami, z których pierwsza była skrętna, tak jak w wozach konnych. Pojazdem sterowano za pomocą niewielkiej, pionowo ustawionej kierownicy połączonej z przekładnią. Konstrukcja Marcusa ważyła 756 kilogramów i była na tyle solidna, że jeszcze w 1950 roku udało się ją uruchomić. Pojazd osiągał prędkość od 6 do 8 km/h, miał hamulce w postaci drewnianych klocków dociskanych do obręczy kół oraz resorowaną przednią oś. Niestety, miejscowa policja zabroniła Marcusowi publicznego korzystania z wynalazku ze względu na dokuczliwy odór spalin.

Mimo, że Siegfried Marcus skonstruował pojazd z silnikiem benzynowym, powszechnie uznaje się, że pierwsze samochody powstały niezależnie od siebie w warsztatach dwóch niemieckich inżynierów: Gottlieba Damilera i Carla Benza.

Benz w 1885 roku przeprowadził pierwsze próby z trójkołowym pojazdem napędzanym czterosuwowym silnikiem benzynowym o mocy 0,55 kW, z elektrycznym układem zapłonowym wysokiego napięcia. Napęd przenoszony był na dwa tylne koła łańcuchem, a przednie służyło do sterowania. Duże, leżące poziomo koło zamachowe zapewniało równą pracę jednocylindrowego silnika. Hamulcami były klocki, w razie potrzeby dociskane do obręczy szprychowych kół. Pojazd ważył 260 kilogramów i już podczas pierwszej próby poza podwórkiem Benza bezawaryjnie przejechał 24 kilometry. Konstruktor opatentował go w 1886 roku.



Lata 1885-1886 były przełomowe dla rozwoju motoryzacji. Gottlieb Daimler i Karol Benz, po wykonaniu prób ze swoimi pierwszymi samochodami, zakładają wówczas dwie rywalizujące wytwórnie, znane później ze swych wyrobów na całym świecie. W 1886 roku swój pierwszy samochód zaprezentował publicznie Gottlieb Daimler. Umieścił on silnik benzynowy nie na trójkołowym, lecz na czterokołowym podwoziu. Skrętna była cała przednia oś. Jego pojazd przypominał bryczkę, od której odczepiono konia. Taki kształt miał być pomocny w razie awarii samochodu (łatwo było doczepić do niego zwierzę pociągowe). Po kolejnych zmianach silnik Daimlera miał moc 3,75 konia mechanicznego, co umożliwiało rozpędzenie samochodu do szybkości 32 km/h.



Pierwsze samochody przyjmowano bardzo nieufnie. Często budziły one uśmiechy politowania i denerwowały hałaśliwymi silnikami. Nic już jednak nie mogło zatrzymać ich rozwoju. Samochód stawał się coraz doskonalszy tak na zewnątrz, jak i wewnątrz. W przeszłości odchodziły pojazdy podobne do bryczek. W 1905 roku pojawił się pierwszy samochód, którego nadwozie można było za pomocą specjalnej nakładki zmienić z otwartego na zamknięte. Coraz popularniejsze stawały się luksusowe auta z oszklonym pomieszczeniem dla pasażerów. Kierowca znajdował się co prawda jeszcze poza nim, ale osłaniał go przedłużony dach i pionowa szyba zamontowana na przodzie pojazdu. Z tego typu konstrukcji narodziły się współczesne karoserie samochodowe.

Samochody w oszałamiającym tempie zdobywały popularność. Wraz z rozwojem techniki przestały być jedynie zabawką milionerów. Pojawiły się tanie i niezawodne modele, dostępne dla ludzi o przeciętnych zarobkach.

Emil Levasseur, ekonomista i geograf z zawodu, wymyślił w roku 1891 napęd na przednie koła.  
W 1893 roku Francuz Albert de Dion zbudował silnik, który osiągał 3000 obrotów na minutę. Taki wynik był możliwy dzięki elektrycznemu systemowi zapalania mieszanki. Dwa lata później bracia Michalin: André i Čdouard, łączą pneumatyczne ogumienie Johna Dunlopa z wymienną obręczą koła. Od tej pory złapanie gumy stało się już znacznie mniejszym problemem. Doskonalono też hamulce samochodów. Najpierw wyposażono w nie tylko 2 koła, ale wraz ze wzrostem prędkości pojazdów takie rozwiązanie przestało wystarczać. W 1907 roku H. Ledvinka, konstruktor austriacki, zastosował hamulec mechaniczny na 4 koła.

Mimo wątpliwych wartości użytkowych produkowanych wówczas samochodów rozwój motoryzacji na przełomie XIX i XX wieku cechuje wyjątkowy dynamizm. O ówczesnych konstrukcjach świadczą najlepiej rezultaty rozgrywanych imprez sportowych. Pierwszy światowy rekord prędkości ustanowiony w roku 1902 na samochodzie z silnikiem spalinowym wynosił już 122,4 km/h. W roku 1909 samochód firmy Benz przekroczył prędkość 200 km/h. Było to oczywiście związane z nieustannym doskonaleniem konstrukcji oraz metod wytwarzania.

Polski przemysł samochodowy zaczął się rozwijać znacznie później. Pierwsze polskie konstrukcje powstały w Centralnych Warsztatach Samochodowych. Samochody osobowe CWS-T1 i CWS-T2 zaprojektowane przez Tadeusza Tańskiego nie były jednak produkowane seryjnie. W roku 1926 fabryka Ursus która produkowała głównie silniki spalinowe dla rolnictwa, kupiła licencję włoskich samochodów ciężarowych SPA i uruchomiła produkcję samochodu ciężarowego o nazwie Ursus- typ A. Od 1930 roku Ursus wszedł w skład Państwowych Zakładów Inżynierii, które produkowały samochody osobowe i ciężarowe na licencji włoskiej firmy Fiat. Wykorzystując ich zespoły wykonano wiele odmian pochodnych, między innymi 20- miejscowy autobus. W latach 1935-1939 opracowano wiele polskich konstrukcji np.: prototyp dużego samochodu ciężarowego typ LS, silniki samochodowe typ 403 i 705, motocykle Sokół 200, Sokół 600, M-111 i inne. W 1939 roku przystąpiono do rozbudowy zakładów gdzie miało się produkować 10 000 samochodów ciężarowych rocznie. Cały zakład został jednak zniszczony w czasie wojny.

Po wojnie polski przemysł motoryzacyjny trzeba było budować od podstaw. W roku 1946 zapadła decyzja uruchomienia samochodu ciężarowego o ładowności 3,5 t, o nazwie Star 20. W 1948 w Starachowicach wyprodukowano pierwszych 10 samochodów. Jednak regularną produkcję rozpoczęto w 1949r. Trzy lata później w nowo wybudowanej Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie została zmontowana seria próbna samochodów FSO Warszawa, których konstrukcja była oparta na licencji radzieckiej. Również na licencji radzieckiej w tym samym roku rozpoczęto produkcję 2,5-tonowych samochodów ciężarowych FSC Lublin. Wspólnymi cechami tych samochodów była przestarzała konstrukcja, a sprawy polityczne zadecydowały o wyborze licencjodawcy.

W późniejszych latach uruchomiono wiele nowych zakładów np.: Sanocka Fabryka Autobusów, Jelczańskie Zakłady Samochodowe, Fabryka Samochodów Dostawczych w Nysie, Fabryka Mechanizmów Samochodowych w Szczecinie i wiele innych. Stara 20 zastąpiły kolejno Star 21, 25, 27, 28 i 29, Star 200, 1142 i Star 742.

Autobusy San, Jelcz i Sanok, samochody dużej ładowności A80, Jelcz 315, popularny samochód osobowy Syrena to kolejne etapy rozwoju naszej motoryzacji. Każdy z tych pojazdów był wykonywany w różnych odmianach i stopniowo modernizowany.

Duże znaczenie dla polskiego rozwoju przemysłu samochodowego miało zakupienie w 1965 r. we Włoszech licencji na samochód osobowy noszący u nas nazwę Polski Fiat 125p. Zakupienie tej licencji wraz z nowoczesną dokumentacją technologiczną i parkiem maszynowym spowodowało modernizację warszawskiej FSO, lecz także wielu kooperujących z nią mniejszych zakładów motoryzacyjnych.

W roku 1971 podpisano umowę licencyjną z zakładami Fiat na produkcję samochodu Polski Fiat 126p w nowo wybudowanych zakładach w Bielsku i Tychach. Przez wiele lat były to bardzo popularne na naszych drogach samochody. Przestano je produkować dopiero w 2000 roku. W latach 1971-76 uruchomiono montaż innych samochodów tej firmy. W Fabryce Samochodów Mołolitrażowych w Bielsku montowano przez pewien czas Polskie Fiaty 127p, a w FSO w Warszawie- Fiat 128p, 131p i 132p.

Kolejnym etapem rozwoju FSO stało się uruchomienie w roku 1978 produkcji samochodów osobowych o nazwie Polonez. Ich produkcja przebiegała równolegle do produkcji Polskich Fiatów 125p. Samochody te miały zresztą wiele wspólnych zespołów.

W latach siedemdziesiątych rozwój motoryzacji nie ominął samochodów ciężarowych i autobusów. W 1972 zawarto umowę z francuską firmą Berliet o współpracy w zakresie produkcji autobusów dużej pojemności. W Jelczańskich Zakładach uruchomiono najpierw montaż autobusów Jelcz-Berliet PR 100, a następnie Jelcz-Berliet PR 110.

Oprócz współpracy z francuską firmą Berliet, Jelczańskie Zakłady Samochodowe nawiązały kontakt z austriacką firmą Steyr, podejmując współpracę nad rodziną samochodów dużej ładowności. W Antoninku pod Poznaniem powstała fabryka samochodów rolniczych Tarpan. W Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie podjęto prace nad produkcją samochodów dostawczych.

W latach osiemdziesiątych rozwój przemysłu motoryzacyjnego uległ znacznemu zahamowaniu. Wiązało się to z problemami jakie przeżywała gospodarka naszego kraju. Wstrzymano realizację niektórych inwestycji, zmniejszono poziom produkcji poszczególnych zakładów. W ostatnim dziesięcioleciu ubiegłego stulecia nastąpiło ożywienie w przemyśle samochodowym. Polska stała się ważnym rynkiem zbytu oraz liczącym się partnerem dysponującym wysoko kwalifikowaną i relatywną tanią siłą roboczą.

Znaczne inwestycje poczyniły w Polsce koncerny Fiat, Daewoo i General Motors. Powstały zakłady montujące samochody Ford, Volkswagen, Mercedes. Na polskim rynku motoryzacyjnym rywalizują tacy producenci jak: Renault, Citroen, Toyota, Nissan, Mitsubishi.

W miarę rozwoju motoryzacji obserwuje się zmiany w konstrukcji pojazdów mające na celu poprawę ich właściwości eksploatacyjnych, zwiększenie wygody i bezpieczeństwa oraz zmniejszenie ich uciążliwości dla otoczenia. Istotnym zagadnieniem jest również eliminowanie negatywnych skutków rozwoju motoryzacji. Doskonaląc silniki i stosując bezołowiowe paliwa, dąży się do zmniejszenia emisji substancji szkodliwych, znajdujących się w spalinach samochodowych. Duże znaczenie przywiązuje się także do minimalizowania hałasu spowodowanego pracą pojazdu.

Rozwoju przemysłu samochodowego nie da się powstrzymać. Samochód jest środkiem komunikacji, który dociera tam, gdzie nie dojeżdża kolej ani samolot. Żaden środek transportu nie spełni tych zadań, które spełniają samochody.

Dzisiaj trudno sobie wyobrazić świat bez samochodów.