

# Challenge 1934

Jutro, 28 b. m., o godzinie 12 rozpoczynają się Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych, „Challenge 1934 r.”

Wspaniałemu zwycięstwu s. p. kpt. Żwirki i s. p. inż. Wigury w r. 1932 na RWD-6, polskiemu, które rozświeciło imię zwycięstwa, w całym świecie cywilizowanym, zawdzięczamy ten wysoki zaszczyt, iż rozgrywki międzynarodowych zawodów turystycznych odbędą się na terenie Warszawy.

Niestety, zły los nie pozwolił obu orłom polskim oglądać tej uroczystej chwili, gdy Polska, jako gospodarz, witać będzie u siebie zagranicznych gości, kwiat lotnictwa czterech państw Europejskich.

Z woli Bożej widocznie zginęli tragicznie ludzie, przetrwał owoc ich wyczynu — Challenge 1934 r. w Warszawie, a przykład ich bohaterstwa wysiłku stał się spuścizną przekazaną naszym lotnikom.

Pamięci obu młodych rycerzy podniebnych składamy wyrazy głębokiej czci i serdecznego żalu, że ich tu nie ma dziś wśród nas.

Czwarty już Challenge zrędu emocjonuje niemal całą Europę. Kilkadzieciąt milionów ludzi, którzy lotnictwo ich kraju leży na sercu, przez szereg dni śledzić będzie z niepokojem i nadzieją przebieg rozgrywek konkursowych. Chodzi przecież o honor i ambicję czterech państw, które pragną zdobyć, odzyskać, bądź też utrzymać prymat w zakresie konstrukcji, techniki i pilotażu lotnictwa turystycznego.

Francja, właściwa inicjatorka Challenge'u od r. 1929, pod protektoratem FAI (Federation Aeronautique International) rozumowała słuszenie, że nie może być silniejszym bodźcem do rozwoju światowego lotnictwa, jak emulacja i ta, co dwa lata odnawiająca się, rewja lotniczego dorobku państw stojących do zawodów. Challenge, zrodzony z konkursu awionetek w Paryżu w r. 1928, gdzie jeszcze brawura pilota w największej mierze decydowała o zwycięstwie, stał się z biegiem lat i postępem techniki lotniczej jedną z największych światowych imprez lotniczych, najpoważniejszym egzaminem rozwoju lotnictwa poszczególnych państw, potężnym atutem propagandy lotniczej, terenem współzawodnictwa, szkołą doświadczeń, problemem materiału ludzkiego.

Rezultat bodajże przerósł jeszcze zamierzenia. Pod wpływem Challenge'ów tempo udoskonalenia technicznych stało się wręcz zawrotnym. Stopniowo pilot zaczął schodzić na plan dalszy, a sprzęt wysunął się na czoło imprezy. Słusznie więc nazwano obecny Challenge „konkurem konstruktorów i przemysłu lotniczego”, „konkurem techniki”, w którym sprzęt decyduje o zwycięstwie, a pilot stał się jedynie użytkującym ten sprzęt, używającym go gorzej, lepiej lub po mistrzowsku. Jasnym jest, że z najdoskonalszej maszyny słaby pilot nie wydobędzie maksymalnej wartości i odwrotnie najlepszy pilot zdoła wygrać na maszynie tylko to, co ona dać może. W żadnym sporcie zawodnik nie jest do tego stopnia związany ze swym sprzętem sportowym, jak w lotnictwie, gdyż w żadnym tak dalece nie gra stawki własnego życia. To też rola jego w zawodach nigdy nie przestanie być poważną i odpowiedzialną.

W regulaminie obecnego Challenge'u nadewszystko zwraca uwagę ogromna przewaga punktacji na korzyść konstrukcji wyposażenia i wartości technicznych maszyn, kosztem wyczynu pilota.

Z biegiem lat i z wciąż rosnącymi wymaganiami regulaminów challenge'owych samolot turystyczny przekształcił się z prymitywu w komfortową limuzynę kilkomiejscową. Jednym z zasadniczych celów Challenge'u jest doprowadzenie drogą współzawodnictwa do tego, żeby samoloty turystyczne posiadały wszelkie możliwości dane dla światowej turystyki o charakterze sportowym. A więc dawały nie tylko maksimum sprawności motorów, lecz wszelką wygodę kierowcy i pasażerom, swobodę w prowadzeniu maszyn w każdych warunkach atmosferycznych o każdej porze

dnia i nocy, bez względu na zmęczenie pilota.

Challenge przyczynia się w olbrzymiej mierze do popularyzacji lotnictwa w kraju, w którym się toczą zawody, a w lotnictwo sportowe, zorganizowane w klubach, udostępnia obywatelom możliwość szkolenia się i uprawiania lotnictwa. Przecież wiadomo, że dziś potęgą każdego państwa jest właśnie silne lotnictwo tak w zakresie sprzętu, jak i ilości oraz jakości fachowo wyrobionych obywateli-lotników. Silne poparcie okazywane lotnictwu sportowemu przez władze i społeczeństwo, to nie jest rzecz błaha, ani zbytek. Dorobek prób i doświadczeń challenge'owych daje się zastosowywać w ogóle do lotnictwa, tak wojskowego jak i komunikacyjnego. Toteż rozwój lotnictwa turystycznego, którego kamieniami milowymi są Challenge'e, to nie jest tylko rozwój jednej gałęzi tego sportu, lecz rozwój całokształtu lotnictwa.

Jedynie na lotnictwie sportowym można eksperymentować.

Challenge'e wyrabiają konstruktorów. Budzą ambicje konstruktorów. Najlepszych naszych konstruktorów lotniczych dał nam nasz sport lotniczy, a ich egzaminy na arenie światowej właśnie w postaci Challenge'u przyniosły nam korzyści konkretne, gdyż cały szereg państw, jak Czechosłowacja, Estonia, Łotwa, właśnie po zwycięstwie Żwirki zamówiło u nas maszyny.

Jak dalece rozwój techniki toczy się jak lawina, świadczy garść cyfr. W Challenge'u 1929 r. szybkość podróży maszyn wynosiła zaledwie 143 km/godz. W r. 1930 już 175 km/godz., w 1932 r. — 200 km/godz., na rok bieżący ustalono granicę 210 km/godz.,

lecz pewnością będzie ta granica wielokrotnie przekroczona. Lot okrężny w r. 1928 wynosił zaledwie 2000 km, a już w 1932 r. — 6000 km, 1932 r. — 7500 km, a w obecnym Challenge'u 9539 km. Jeśli tak dalej pójdzie, to zapewne szcześnie na Challenge'ach próba lotu okrężnego stanie się lotem dookoła świata.

Tegoroczny lot okrężny będzie wyczynem o pierwszorzędnym znaczeniu, tak ze względu na rozmiar trasy, jak i olbrzymią różnorodność przelatywanych terenów: góry, morza, bagna, olbrzymie różnice klimatyczne od

struktorem lotniczym dał nam nasz sport lotniczy, a ich egzaminy na arenie światowej właśnie w postaci Challenge'u przyniosły nam korzyści konkretne, gdyż cały szereg państw, jak Czechosłowacja, Estonia, Łotwa, właśnie po zwycięstwie Żwirki zamówiło u nas maszyny.

Jak dalece rozwój techniki toczy się jak lawina, świadczy garść cyfr. W Challenge'u 1929 r. szybkość podróży maszyn wynosiła zaledwie 143 km/godz. W r. 1930 już 175 km/godz., w 1932 r. — 200 km/godz., na rok bieżący ustalono granicę 210 km/godz.,

lecz pewnością będzie ta granica wielokrotnie przekroczona.

Lot okrężny w r. 1928 wynosił zaledwie 2000 km, a już w 1932 r. — 6000 km, 1932 r. — 7500 km, a w obecnym Challenge'u 9539 km. Jeśli tak dalej pójdzie, to zapewne szcześnie na Challenge'ach próba lotu okrężnego stanie się lotem dookoła świata.

Tegoroczny lot okrężny będzie wyczynem o pierwszorzędnym znaczeniu, tak ze względu na rozmiar trasy, jak i olbrzymią różnorodność przelatywanych terenów: góry, morza, bagna, olbrzymie różnice klimatyczne od

północy Polski do północy Afryki. Wobec tego, że odbędzie się on niezależnie od pogody, stworzy to szereg poważnych trudności, możliwości mgły, huraganu, burz, gradów, niskich pułapów, wymagających ślepego lotu, a że pilot challenge'owy nie może zboczyć z trasy pod groźbą karnych punktów za niepunktualne stawianictwo na lotniskach kontrolnych, tegoroczni challenge'owcy i maszyny, zdadzą tu egzamin wszechstronny.

Aeroklub Rzplitej miał pod przewodnictwem kierownika zawodów p. plk. B. Kwiecińskiego olbrzymie zadanie w zorganizowaniu tej imprezy lotniczej. Przygotowawcze prace wymagały dwu letnich wycieczek wysiłków wielu specjalistów, obejmując nietylko teren krajowy, lecz i etapy zagraniczne lotu okrężnego. Dziesięć państw jest bezpośrednio zainteresowanych w organizowaniu tego wyczynu lotniczego, który wymagał zmontowania 27 lotnisk etapowych, 7 punktów kontrolnych i który zatrudnia 4500 osób personelu kontroli sportowej i obsługi. Przewidywane jest zużycie 180.000 kg. paliwa, 10.000 kg. smaru. Przemysł lotniczy szczęściu krajowi bierze udział czynny, w tym Challenge'u, na którym, według prowizorycznych obliczeń przelatanie będzie łącznie przez wszystkie ekipy przeszło pół miliona kilometrów.

Zdajemy więc przed światem egzamin nietylko lotniczy, lecz i organizacyjny. Mamy nadzieję, że zdamy go celująco.

Organizacja Challenge'u połączona z sobą ogromne koszty, przekraczające 300.000 zł. (oczywiście oprócz kosztu maszyn). Społeczeństwo swym stawianictwem na zawodach winno dać nietylko świadectwo swego uświadamienia lotnictwa i docenienia wagi i celowości tej imprezy oraz korzyści, płynących z niej dla kraju, lecz przyczyni się do zmniejszenia wyłożonych na ten cel kwot.

Pamiętajmy więc, że najbardziej rycerski turniej w przestworzach rozpoczyna się jutro o godzinie 12-ej na lotnisku Mokotowskim.

## Challenge w obrazach i słowie

We wtorek, 28.VIII, w dniu otwarcia Challenge'u, ukaże się na rynku księgarskim i w specjalnej okolicznościowej sprzedaży ulicznej sierpniowy numer „Skrzydlatej Polski”, organu Aeroklubów, miesięcznika, zajmującego się przede wszystkim zagadnieniami, związanymi z lotnictwem sportowym i turystyką powietrzną. Numer ten jest wyłącznie poświęcony Challenge'owi. Wydany jest tak luksusowo, że trudno go już uważać za bieżący numer miesięcznika, stanowi on album pamiątkowy IV Międzynarodowych Zawodów Turystycznych.

Bogata i różnorodna treść, składająca się z artykułów najfachowszych znawców lotnictwa, wypełnia 60 stron druku. 80 pięknych ilustracji podnosi artystyczną wartość tego wydawnictwa.

Challenge'owy numer „Skrzydlatej Polski” zawiera artykuły oraz autografy ministrów i szefów lotnictwa państw, biorących udział w Challenge'u. Autografy szefów naszego lotnictwa. Niezmiernie ciekawe i oświetlające wszechstronnie zadania, cele i dorobek zawodów challenge'owych artykuły takich fachowców, jak kierownika Challenge'u ppłk. B. Kwiecińskiego, Gł. Komisarza inż. Kwaśniaka i dyrektora Warsztatów Doświadczalnych (skąd wyszły wszystkie nasze samoloty R. W. D.) — inż. Wędrzyńskiego, oraz wielu innych.

Dalej cenny i pamiątkowy dokument, testament lotniczy s. p. kpt. Żwirki z autografem, danym „Skrzydlatej Polsce” w przeddzień tragicznej katastrofy w Cierlikach. Artykuł dwukrotnego zwycięzcy Challenge'u, asa niemieckiego lotnictwa, Fritza Morzika. Wielką mapę plastyczną trasy lotu okrężnego tegorocznych zawodów. Szereg opisów i fotomontaży maszyn i pilotów, zarówno zagranicznych, jak i krajowych, oraz kompletną i ostateczną listę zawodników.

Wspaniałe to wydawnictwo winno się znaleźć w rękach każdego obywatela.

## Ocena własności technicznych czyli t. zw. punktacja

Samoloty uczestniczące w zawodach powinny mieć następujące przeznaczenie:

„1. Wielka turystyka o charakterze wybitnie sportowym i nawet wyczynowym we 2 osoby. Obaj członkowie załogi muszą mieć możliwość pilotażu i nawigacji, obaj muszą mieć dostateczną wygodę, żeby mógł nawet przy bardzo wielkim zmęczeniu, lub w bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych z dostateczną pewnością prowadzić samolot.”

Większość punktów oceny własności technicznych związana jest z temi wymaganiami. Możliwość zwiększenia liczby siedzeń punktowana jest b. wysoko.

Uzyskać więc można punkty za:

- 1) Widoczność z miejsca pilota i pasażera do 50 pkt.;
- 2) Za urządzenia do zmiany w locie do 20 pkt.;
- 3) Za urządzenia do zmiany wyważania w locie do 20 pkt.;
- 4) Za przejrzyste rozmieszczenie instrumentów pokładowych do 15 pkt.;
- 5) Za konstrukcję metalową do 20 pkt.;
- 6) Za wygodę manewrowania wewnątrz kabiny i za wygodę urządzeń do 50 pkt.;
- 7) Za kabinę, jej wymiary i celowość rozmieszczenia siedzeń do 30 pkt.;
- 8) Za możliwość i łatwość ratunku do 20 pkt.;
- 9) Za rozmieszczenie dwóch siedzeń obok siebie do 35 pkt.;
- 10) Za trzecie wygodne siedzenie przy zachowaniu wszystkich przepisowych warunków można otrzymać aż 100 pkt.;
- 11) Za czwarte wygodne siedzenie do 16 pkt.;
- 12) Za urządzenia zabezpieczające od ognia do 10 pkt.;
- 13) Za podwozie do 8 pkt.;
- 14) Za koło ogonowe, lub płocinę nie niszczącą lotnika do 4 pkt.;
- 15) Za podwójne sterowanie do 8 pkt.;
- 16) Za nocne oświetlenie samolotu do 4 pkt.;
- 17) Poza to jury może jeszcze przyznać do 12 punktów za estetykę urządzeń kabiny, za zastosowanie szybkie przeciwsłonecznych, lub kolorowych, nie męczących wzroku, za wycieraczki automatyczne do szyb i t. p. Również za silniki są przewidziane punkty. Słowem łącznie można uzyskać za konstrukcję i wyposażenie samolotu do 660 pkt. maksymalnie.

Punktacja minimalnej szybkości rozpoczyna się od 75 km. na

### Podniebne amazonki

LONDYN, 27.8. Pod kierownictwem znanej z wielu śmiałych wyczynów lotniczych pilotki angielskiej, Mary Allan, został utworzony specjalny pomocniczy kobiecy oddział lotniczy. Narazie liczy on 30 osób. W razie wojny lotniczek zajęłyby stanowiska mężczyźni na samolotach cywilnych, a także stanęłyby do dyspozycji Czerwonego Krzyża, służąc pomocą w transportach rannych itp.

Jak widzimy, na całym świecie coraz więcej przygotowują... na wypadek wojny.

godzinę, z tem, że za każde ćwierć km. zmniejszonej szybkości za wodnik uzyskuje 1 punkt.

Punktowanie startu i lądowania zaczyna się od 250 mtr., przy czym za każde 5 mtr. skróconego

## Program Międzynarodowych Zawodów Turystycznych od 28.VIII — 16.IX 1934 r.

28.VIII.	OD 2.IX do 4.IX.
Do godziny 12 przylot zawodników na lotnisko Mokotowskie.	Próby startu i lądowania (lotnisko Okęcie).
Godz. 12. Podniesienie bandery i otwarcie Międzynarodowych Zawodów. Minister Komunikacji wygłosi przemówienie. Orkiestra odegra kolejno hymny: polski, niemiecki, francuski, włoski i czechosłowacki.	OD 31.VIII DO 1.IX.
Godz. 13. P. Prezydent dokona przeglądu samolotów i przejdzie przed frontem załóg polskich i zagranicznych. Wtedy rozpocznie się część widowiskowa: pokazy samolotów, popisy akrobacji szybowcowej, niewidziane dotychczas w Warszawie. Wyholowany będzie przez RWD-8, pilotowany przez inż. Rzewnickiego pociąg powietrzny z 3 szybowców, pozbawionych podwozi, mjr. Pawlikowski, odbędzie się pokazy akrobacji grupowych 7 samolotów myśliwskich typu „P. 7”.	Próby rozruchu silnika (Mokotów).
Dzień otwarcia jest specjalnie ciekawy dla publiczności.	2 i 3.IX.
OD 28.VIII DO 31.VIII.	Próby składania i rozkładania maszyny (Mokotów).
Tiwać będą kolejne sprawdzenia wagi maszyn oraz ich wyposażenia, oraz ocena własności technicznych maszyn (lotnisko Mokotów).	5 i 6.IX.
OD 30.VIII DO 2.IX.	Próby zużycia paliwa na podstawie dwukrotnego przelotu trasy trójkąta Warszawa (Mokotów) — Nowosolna — Głowaczów; łącznie 594 km.
Odbędą się próby szybkości minimalnej (lotnisko Okęcie).	7.IX.
	Start do Lotu Okrężnego od godz. 5 do 8-cj (Mokotów). Lot Okrężny potrwa aż do dn. 14.IX.
	14.IX i 15.IX.
	Od godz. 12.30 (14.9) do godz. 20.30 (15.9). Lądowanie z Lotu Okrężnego (Mokotów).
	16.IX.
	Od godz. 14.30 do 18, próba szybkości maksymalnej, wyścig. Godz. 18.30: Ogłoszenie zwycięzcy i zamknięcie Zawodów.

## Trasa lotu okrężnego



Lot okrężny, obejmujący trasę 9.500 km., rozpocznie się w piątek, dnia 7 września z lotniska Warszawa — Mokotów. Podajemy powyżej mapkę całego lotu, oraz kolejność lotnisk o obowiązującym lądowania i odległości (w km.) między nimi:

Warszawa (Mokotów) — Królewiec: 281,5; Królewiec — Berlin: 537,2; Berlin — Kolonia: 479,3; Kolonia — Bruksela: 173,9; Bruksela — Paryż: 280,5; Paryż — Bordeaux: 494,3; Bordeaux — Pau: 164,8; Pau — Madryt: 410,2; Madryt — Sewilla: 407,7; Sewilla — Tanger: 183,8; Tanger — Rabat: 204,3; Rabat — Casablanca: 98,0; Casablanca — Meknes: 201,9; Meknes — Sidi-bel-Abbes: 473,8; Sidi-bel-Abbes — Algier: 332,8; Algier — Biskra: 309,5; Biskra — Tunis: 466,1; Tunis — Palermo: 305,2; Palermo — Messina: 197,2; Messina — Nocera Terinese: 101,7; Nocera Terinese — Praja a Mare: 104,6; Praja a Mare — Neapol: 166,9; Neapol — Rzym: 191,2; Rzym — Castelfranco Veneto: 190,9; Castelfranco Veneto — Zagrzeb: 318,8; Zagrzeb — Wiedeń: 272,0; Wiedeń — Brno: 108,9; Brno — Praga: 186,0; Praga — Katowice: 321,2; Katowice — Lwów: 353,8; Lwów — Lida: 461,5; Lida — Wilno: 85,9; Wilno — Grodno: 151,0; Grodno — Warszawa: 241,7.

Powrót z lotu okrężnego nastąpi w dniu 14 i 15 września do godziny 20.30 na lotnisko Mokotowskie.

## Podróżuj samolotem