

Samoloty biorące udział w Challenge'u

Szczegóły dotyczące maszyn startujących w tegorocznym Challenge'u do ostatniej chwili utrzymywane są przez wszystkie państwa biorące udział w zawodach w możliwie ścisłej tajemnicy. Nie powinno to dziwić nikogo, albowiem Challenge stają się coraz bardziej konkursem maszyn. Każde udoskonalenie może zyskać odzielną punktację, niema więc celu zdradzać przed czasem tajników swych wynalazków i ulepszeń.

W prośbie informacje są bardzo skąpe i nie wyczerpujące zagadnienia. Wszystkie samoloty uczestników Challenge'u robione były specjalnie na te zawody wszystkie mają ambicję, by być arcydziełami najnowocześniejszej techniki w sensie konstrukcji wyposażenia i komfortu, który jest warunkiem nieodzownym maszyn turystycznych. Które z państw okaże się arcy mistrzem pokażą dopiero zawody.

Temi szczegółami wiadomościami, które udało się nam zdobyć podzielimy się z naszymi Czytelnikami.

Wszystkie samoloty zgłoszone do tegorocznego Challenge'u są jednopłatowcami, przeważnie są to dolnopłaty. Wszystkie mają skrzydła zaopatrzone w urządzenia zwiększające nośność skrzydeł przy małej szybkości maszyn. Koła podwozi są zaopatrzone w dęte opony, tak zwane balony. Kabiny wszystkich maszyn są kryte, wewnątrz zainstalowane komfortowo. Śmigła w wszystkich są metalowe.

Samoloty Niemców

Niemcy startują na 3 typach maszyn: Messerschmittach, Fieselerach i Klemmach.

1) MESSERSCHMITT, BFW Me. 108.

Na Messerschmicie BFW-M-23 z silnikiem Siemens 70 MK, Morzik zwyciężył w r. 1929, na Challenge'u 1930 r. odniósł zwycięstwo również na Messerschmicie BFW-23 z silnikiem Argus 80/100 MK. Obecne samoloty, budowane na tegoroczne zawody, nie posiadają jakoby analogii z poprzednimi typami, stają ich 5.

Są to samoloty 4 miejscowe, całkowicie z metalu, o chowanych podwoziach. Kabiny mają oszkłone, boki i dach przezroczysty, siedzenia umieszczone po 2 obok siebie jedno za drugim, pozbawione zaopatrzone są w bagażnik. Są dwusterowe.

3 z nich mają silniki Hirth HM 8 u. 240 KM, 8 cylindrowe z reduktorami obrotów, 2 z 6 cylindrowe silniki Argus As 17a, 220 KM, bez reduktorów.

W czasie prób osiągnęły jakoby szybkość maksymalną do 300 km/godz., a minimalną do 50 km/godz. O innych wyczynach nie jest wiadomo. Również w sprawie wyposażenia wewnętrzne go szczegółów zachowane są w tajemnicy.

2) FIESELER FI 97

Konstruktorom ich jest inż. Fieseler słynny pilot, zwany królem akrobacji powietrznej, który zwyciężył w tym roku na samolocie Tiger F. 2 w czasie konkursu akrobacji w Paryżu świętego akrobata francuskiego Detroyat.

Nowych Fieselerów staje w tych zawodach 5 sztuk. W zarysach ogólnych podobne są do prototypów. Tak jak nasze RWD mają konstrukcję mieszaną stalowo-drewnianą. Szkielec kadłuba z rur stalowych, krytych płótnem, skrzydła drewniane pokryte szkłem (dyktą) lotniczą. Stery z lekkiego metalu. Są to dolnopłaty, limuzyny kryte 4 osobowe, po 2 siedzenia obok siebie.

Charakterystyczną ich osobliwością są skrzydła o zmiennej powierzchni, którą pilot może w locie zmniejszać i powiększać. Ma to duże znaczenie dla osiągnięcia zmniejszonej szybkości minimalnej. 3 z nich mają silniki Hirtha, 2 silniki Argusa.

3) KLEMMY KL 36

Również nowe maszyny z silnikami Hirtha. Dolnopłaty, limuzyny 4 miejscowe wyjątkowo obszerne i wygodne, rozplanowane tak udalnie, że mają idealne warunki widoczności. Kadłuby mają również z rur stalowych, krytych płótnem na szkielet z lekkiego metalu, skrzydła drewniane po-

kryte sklejką. Zużycie paliwa dość duże około 26 litrów na 100 km. Prawdopodobnie ich szybkość podróżna wyniesie 235 km/godz., maksymalna 255, minimalna 55 km. Lecz to są tylko przypuszczenia.

Samoloty Włochów

Najstaranniej konspirowała maszyną ekipa włoska. Władom jedynie, że są to nowe samoloty, skonstruowane na IV Challenge, że należą do typu samolotów Breda. Dwie PS 1, dwie B.A. 42 i dwie B.A. 39 S. Cztery pierwsze mają nowy typ silników Fiat A 70 S, a dwie ostatnie silniki Colombo S 63. Silniki Fiat przeszły świeży okres prób i podobno świetnie zdały egzamin. Reale Aeroclub d'Italia nie nadesłał fotografii swych samolotów. Wiadomo tylko, że są to limuzyny kilkomiejscowe, opracowane bardzo starannie. Po nieudanej uczestnictwie Włochów w ostatnim Challenge'u, gdzie Włosi mieli ogromne szanse zwycięstwa, lecz musieli wycofać wszystkie maszyny spowodowane odpadaniem skrzydeł od samolotów, należy przypuścić, że tym razem dołożono wszelkich starań, żeby stworzyć najpierwszorzędniejszy sprzęt lotniczy.

Samoloty Czechosłowaków

Na cztery samoloty czeskie ekipy dwa z nich to polskie RWD-9, których cechy i właści-

wości omówimy przy opisie samolotów polskiej ekipy. Jedynie silniki są czeskie Walter Bora, znane u nas dobrze, gdyż są one u nas od dawna w użyciu i nawet w tegorocznym Challenge'u kpt. Skrzypiński startuje na RWD-9 z silnikiem Walter Bora.

Pozostałe dwa to są samoloty typu Aéro A 200, zaopatrzone również w silniki Walter Bora. Są to wielomiejscowe limuzyny zamknięte, dopasowane do wszystkich wymagań regulaminu Challenge'u 1934 r.

Samoloty Polaków

PZL — 26

Ten nowy typ samolotu na Challenge 1934 r. dostarczony został przez Państwowe Zakłady Lotnicze. W odróżnieniu od czteromiejscowych RWD-9, jest 3-osobową limuzyną, o siedzeniach umieszczonych jedno za drugim, w celu uzyskania najmniejszego przekroju poprzecznego kadłuba, a więc i najmniejszego oporu. Cały samolot jest całkowicie zrobiony z metalu za wyjątkiem tylnej części kadłuba, krytej płótnem. Skrzydła samolotu są również zaopatrzone w sloty, otwierane automatycznie po łuku koła skrzydeł. Prócz tego na tylnych krawędziach skrzydła posiada klapy (krokodyle), sterowane z kabiny przez pilota. Urządzenia te zwiększają siłę nośną, zmniejszają w razie potrzeby szybkość samolotu i pozwalają lądować pod ostrym kątem.

PZL-26 zaopatrzone jest w

silnik amerykański Menasco — B6 — S — 3, mocy 265 KM. Specjalny rozrusznik umożliwia szybkie i bezpieczne zapuszczanie maszyny z miejsca pilota w kabine. Samolot posiada dwa zbiorniki w skrzydłach, skąd pompa motoru dostarcza paliwa do 15-litrowego zbiornika, zasilającego silnik. Duża pojemność tego zbiornika zapewnia w razie zepsucia się dopływu benzyny jeszcze pół godziny lotu na wyszukanie dogodnego miejsca do lądowania. Zapas benzyny, wynoszący ogółem 180 litrów, wystarcza na 3 godziny lotu, czyli na przebiecie 800 km. bez lądowania.

Kadłub PZL-26 zrobiony jest z rur stalowych. Kabina całkowicie oszklona u góry i po bokach, zapewnia doskonałą widoczność tak dla pilota, jak i obydwu pasażerów. Dwoje drzwi zaopatrzone jest w mechanizm, wyrzucający je za jednym pociągnięciem rączki, co umożliwia w razie niebezpieczeństwa szybkie opuszczenie samolotu przez załogę. Koła podwozia zaopatrzone są w specjalne balony, posiadające hamulce. Dzięki temu samolot posiada krótki start i skrócony wybieg przy lądowaniu. Hamulce każdego koła działają oddzielnie. Konstrukcja skrzydeł jest keśonowa, całkowicie metalowa, wykonana z blachy falistej. Oryginalna ta konstrukcja zapewnia do skonała sztywność skrzydła i zmniejsza ciężar. Pokrycia skrzydeł są z blachy duralowej. Charakterystyczną cechą PZL — 26 są skrzydła składane. Specjalny mechanizm pozwala przez kilka

obrotów wyłączyć sworznie zawieszania. Wtedy skrzydła mogą być szybko i łatwo podwieszone przez dwóch ludzi pod kadłubem, w celu łatwiejszego transportu. PZL — 26 wykazał na próbach znakomite własności. Ma szybkość maksymalną około 300 km., a minimalną o wiele poniżej 60 km. Trudno orzec, który z tych 2 typów polskich maszyn należy postawić na pierwszym planie. Zwycięstwo jednak Żwirki na RWD6 stanowczo w opinii ogółu przeważało sympatię na korzyść RWD. W każdym razie oba typy są ostatnim słowem techniki i nie przesadzając wyników zawodów, nie zawstydzimy się ich wobec cudzoziemskich znawców.

RWD-9

6 samolotów tego typu staje do tegorocznego Challenge'u z polskimi silnikami Skoda GR 760 i 2 z silnikami czeskimi Walter Bora.

Benjaminki naszych sławnych konstruktorów wykonane były specjalnie na Challenge 1934 r. w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych. Są one oczywiście dalszą ewolucją zwycięskiego RWD 6 z r. 1932, dostosowaną jednak do wymagań regulaminu tegorocznych zawodów, posiadają więc szereg zmian i ulepszeń konstrukcyjnych. Zewnętrznie robia wrażenie małych maszyn.

Regulamin tego Challenge'u zwiększył ciężar własny maszyny turystycznej z 480 do 560 kg., co pozwoliło wmontować w płatowiec mocniejszy silnik, oraz po-

większyć liczbę siedzeń do 4, po 2 obok siebie. Czteromiejscowa limuzyna powietrzna jest najidealniejszą formą samolotu turystycznego, toteż regulamin ostatnich zawodów zachęca konstruktorów do budowania tego typu maszyn.

RWD 9 ma konstrukcję mieszaną, t. j. składającą się ze stali i drzewa. Kadłub zrobiony jest ze spawanych rur stalowych, związanych drutami stalowymi i kryty impregnowanym płótnem. Skrzydła zaś z drzewa o budowie normalnej. Tego rodzaju konstrukcja jest najodpowiedniejsza dla warunków przemysłu polskiego, bowiem posiadamy w kraju własny odpowiedni surowiec i budowa kalkuluje się nam najtaniej, remont zaś nie przedstawia trudności.

Samoloty te wyposażone są bądź w gwiazdasty dziewięciocylindrowy silnik „Walter Bora” o mocy 200 KM, z którym RWD — 9 rozwija z łatwością szybkość 240 km. na godzinę, bądź też, w polskiej konstrukcji, również gwiazdasty dziewięciocylindrowy silnik Skoda GR — 760 o mocy 250 KM., z którym lekko wyciąga 270 km. na godzinę. Przeciętna więc szybkość 210 km. w czasie lotu okrężnego dla naszych maszyn nie będzie przedstawiała trudności. Minimalna szybkość tych maszyn dochodzi oficjalnie do 60 km., a nieoficjalnie nawet do 50 km. Dla osiągnięcia najlepszej szybkości minimalnej i stworzenia krótkich startów i lądowań RWD — 9 posiada na przedniej krawędzi skrzydła specjalne urządzenia szczelinowe, t. zw. „sloty”, polegające na tym, że przy małych szybkościach sprężu skrzydła wysuwa się automatycznie wązkie skrzydełko, umożliwiające utrzymanie się samolotu w powietrzu, przy takich szybkościach, przy których normalnie samolot wpałby w korkociąg wskutek utraty szybkości. Poza to posiada RWD — 9 na końcu skrzydła dodatkowe urządzenia, zwane „interceptorami”, ułatwiające pilotowanie.

Ponieważ przy końcu Challenge'u odbędzie się wyścig na prześtrze 30 km. jako próba maksymalnej szybkości, przeto cała sylwetka samolotu została specjalnie aerodynamicznie opracowana, dla osiągnięcia jaknajmniejszego oporu, a więc uzyskania największej szybkości. W tym celu silniki osłonięte są pierścieniami Townenda, a koła posiadają specjalne osłony z aluminiowej blachy.

Przód kadłuba samolotu zakończony jest płytą przeciwnogłową, a w kabine znajduje się automatyczna gaśnica, z której plyn gaszący tryska bezpośrednio do silnika i pod maskę. Kabina posiada dwoje drzwi: przedni i tylny, zaopatrzone w mechanizm do wyrzucania ich w razie konieczności skoku ze spadochronem. Cały sufit kabiny jest oszklony celonem niepalnym. Z boku i przodu kabiny znajdują się okna, łatwo otwierane w razie potrzeby. Dla skrócenia startu i lądowania RWD — 9 posiada hamulce na kołach niezależne jedno od drugiego, a podwozie zaopatrzone jest w amortyzatory. Rozrusznik Vieta pozwala szybko zapuścić motor od wewnątrz. Dwa zbiorniki benzyny, umieszczone w skrzydłach, oraz jeden w kadłubie za kabiną, umożliwiają przebywanie w powietrzu około 3 godzin, czyli, że z normalną ilością paliwa RWD — 9 może jednorazowo przebyć 650 km., a wobec tego, że samolot ten jest czteromiejscowy, można kosztem jednego miejsca wbudować dodatkowy zbiornik i zwiększyć zasięg do 2500 km. RWD — 9 wyposażony jest we wszystkie potrzebne przyrządy pokładowe, oraz specjalne przyrządy, ułatwiające lądowanie w mgłę. Posiada również podręczną apteczkę, komplety narzędzi do silnika i samolotu oraz poduszki nadymane powietrzem dla wygodnego siedzenia, jednym słowem, panuje tu nie tylko wygodę lecz komfort, co winno być cechą samolotu turystycznego.

Koszt wykonania samolotu RWD — 9 wynosi 82 tysiące zł. Samoloty te zakupiono z funduszu otrzymanego ze zbiórki na Challenge. Zbiórka ta dała dotychczas 1.090.000 zł.

Francuzi wycofali się z zawodów Niepowodzenie Czechów

Francuzi wycofali się definitywnie z jutrzejszego Challenge'u.

Od kilkunastu dni wiadomo już było, iż w przygotowaniach technicznych ekipy francuskiej zaszły nieprzewidziane trudności, opóźniające ostateczne próby, przed udaniem się ekipy na Challenge.

Kursowały uporeczywe pogłoski, że Francuzi będą zmuszeni wycofać się z zawodów. Jednak do południa dnia wczorajszego Aeroklub Rzeczpl. Pol. nie otrzymał żadnego oficjalnego pisma. W tej sprawie od Aéro Club de France. Liczono się z możliwością zmniejszenia się cyfry maszyn wchodzących w skład ekipy, spodziewających 3 samolotów zamiast 7-miu. Dopiero wieczorem w niedzielę nieodwołalnie cofnięcie się Francuzów stało się faktem dokonanym. Oficjalne pismo wpłynęło do A. R. P.

Podobno fabryka płatowców „Caudron” spóźniła się z wykonaniem challenge'owych samolotów, pozbawionych te zaopatrzone w nieodpowiednie silniki, za ciężkie. Na rozkaz komisji technicznej zmieniono silniki na słabsze, lecz wówczas okazało się, że maszyny francuskie nie wytrzymają konkurencji z samolotami innych państw, startującymi w zawodach i zapadła uchwała cofnięcia się od uczestnictwa w tegorocznym Challenge'u.

Francja będąc twórczynią zawodów challenge'owych dziwnie nie ma w nich szczęścia. Powiada, że obecna abstynencja ma nie tylko przyczyny natury technicznej.

NIEPOWODZENIA CZESKIE

Nieliczną ekipę czeską przedstawiają dwóch samolotów R. W. D. 9 z silnikami Walter Bora, które przybyły jeszcze w piątek do Warszawy, pilotowane jedna przez p. Anderlego, druga przez p. Pochopa, w celu sprawdzenia maszyn na miejscu w fabryce, jedna, a mianowicie maszyną p. Pochopa została dziś rozbita w czasie prób startu.

P. Pochop wraz z mechanikiem J. Kubiechą próbował startować z odległości 45 mtr. na bramkę wysokości 8 mtr. zaczął skrzydłem o sznur przeciągnięty przez bramkę i samolot zwał się na ziemię. Podwozie zostało zupełnie zdruzgotane, prawe skrzydło rozbite, silnik uszkodzony. Cudem

kpt. Pochop wyszedł cało z tej katastrofy, odnosząc tylko szereg lekkich obrażeń. Samolot wzięto do fabryki, gdzie stwierdzono, że

Ułatwienie orientacji

Dla łatwiejszego orientowania się w poszczególnych samolotach należy pamiętać, że samoloty poszczególnych ekip, biorące udział w zawodach, będą pomalowane na jeden kolor, odmienny dla każdej ekipy.

Samoloty niemieckie będą szarsrebrne, francuskie niebieskie, włoskie czerwone, czechosłowackie zielone, polskie białe-czerwone.

Każdy z konkursowych samolotów będzie miał sprężu kadłuba w kwadracie 50 cm. wymalowany swój numer konkursowy czarną farbą na jasnym tle, tak że będzie on widzialny z dużej odległości.

Samoloty ekipy niemieckiej mają

uszkodzenia są tak poważne, że niema mowy o ich naprawie przed zawodami. Wobec tego Aeroklub Czechosłowacji wycofał oficjal-

nie kpt. Pochopa z zawodów. Ekipa czechosłowacka zmniejszyła się do trzech samolotów.

Wczoraj lądował przymusowo w drodze do Warszawy samolot czechosłowacki „Aero 200”, pilotowany przez kpt. Jana Ambruzę z mech. Wacławem Krzyżanecem. Lądowanie nastąpiło na skutek uszkodzenia zastrzałów w sterach.

Dowiadujemy się, że uszkodzenie samolotu kpt. Ambruzę okazało się niegroźne i pilot wystartował w dniu dzisiejszym, początkowo spod Siewierza, gdzie miało miejsce przymusowe lądowanie, do Katowic, wyruszył już w drogę do Warszawy, gdzie spodziewają się go lada chwila.

Samolot p. Ambruzę będzie przejeżdżany i dokładnie skontrolowany w miejscowych warsztatach, lecz są wszelkie dane, że będzie mógł śmiało stanąć do zawodów.

Polska—Francja

Lepsza brutalna otwartość, niż nieszczerość

PARYŻ, 27. 8. — Trzy poważne dzienniki francuskie: „Temps”, „Journal des Debats” i „Echo de Paris” zajmują się nadal sprawami wzajemnego stosunku, między Polską a Francją.

„Echo de Paris” podtrzymuje mimo oficjalnych zaprzeczeń ze strony Polski swe twierdzenie o rekowaniach handlowych polsko-niemieckich i o istniejącej rzekomo tajnej klauzuli, dotyczącej aprowizacji Niemiec na wypadek wojny. Pismo stwierdza, że Polska nie może nie zaprzeczyć klauzuli, która jest tajna. Jednocześnie „Echo de Paris” uważa, że uczciwe stanowisko Polski będzie utrzymane wówczas, jeżeli zamiast niejasnej gry, oświadczy się wyraźnie za Niemcami i przeciw Francji lub też za Francją.

„Journal des Debats” w artykule wspólnym Bernusa zaznacza, że wiadomość podana przez „Echo de Paris” spotkała się w Polsce ledwie z flegmatycznym zaprzeczeniem, obowiazującym na teraz, a nie mówiącym o przyszłości. Bernus, omawiając obecną sytuację w stosunkach polsko - francuskich i polską politykę zagraniczną, ostrzega, że polityka dzisiejsza Polski, jeśli nie ulegnie zmianie, może Polskę

w przyszłości drogo kosztować. Narazie jest ona robotą działającą na rzecz Niemiec, jest pracą, pomagającą Niemcom do rozbicia frontu sprzymierzeńców, co w chwili obecnej jest jednym z głównych celów polityki Trzeciej Rzeszy — Adolfa Hitlera.

Co do paktu wschodniego, Ber-

Wstrzymanie pociągu Warszawa — Krynica

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie podaje do wiadomości, że ze względu na zbyt małą frekwencję podróżnych wstrzymuje się od dnia 29 sierpnia r. b. kursowanie poc. Nr. 11-B komunikacji Warszawa—Krynica, odchodzącego z dworca Warszawa Główna o g. 20 m. 42. Poc. Nr. 11-B po raz ostatni odjedzie z Warszawy Gł. 28 sierpnia, a powrotny poc. Nr. 12-B przybędzie z Krynicy 30 sierpnia.

Równocześnie od dnia 29 sierpnia w p. Nr. 11 odchodzącym z Warszawy Gł. o g. 20.35 i od dnia 31 sierpnia w poc. powrotnym Nr. 12 przychodzącym o g. 8.06 przywraca się bieg wagonów bezpośredniej komunikacji Warszawa—Krynica i Łódź—Krynica.

nus uznaje, że Polska może i ma prawo zgłaszać swoje zastrzeżenia, nawet nie przystępować do niego, jeżeli uważa, że skomplikuje on sytuację w północno-wschodniej Europie, a praktycznie nie przyczyni się do zapewnienia pokoju.

„Temps” stwierdza, że między Polską a Francją ujawniły się obecnie głębokie różnice w poglądach nawet na najbardziej kapitalne zagadnienia. „Temps” oskarża politykę polską i zarzuca jej nieszczerość. Żąda on obnażenia, chociażby z brutalną otwartością, istotnych różnic i ostrzega, aby dzisiejsze stosunki między Polską a Niemcami nie były przygotowywaniem terenu dla zmiany frontu albo dla usprawnienia zmiany w uczuciach Polski do Francji, gdyż w tym wypadku musiłoby się to odbić bardzo niekorzystnie na stosunkach między obu państwami.

Głos „Temps” ma duże znaczenie ze względu na charakter pisma, jako półoficjalnego organu francuskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Ponadto w szeregu pism francuskich spotykamy ostrą krytykę obecnego układu stosunków polsko - francuskich.