

Zawodnicy zagraniczni i krajowi biorący udział w Challenge'u

Do tegorocznych Międzynarodowych Zawodów Lotniczo - Turystycznych stają ekipy 4 państw: Niemiec, Włoch, Czechosłowacji i Polski łącznie 37 pilotów. Każde z tych państw wydelegowało sam kwiat swego lotnictwa, toteż w dniu jutrzejszym będziemy mieli rewję światowych asów.

Ekipa niemiecka

Najliczniejsza i może najgroźniejsza jako współzawodnictwo jest ekipa niemiecka, złożona z 14 pilotów, na których czoło wysuwa się:

1) FRITZ MORZIK.

Jest to jeden z czołowych dziś pilotów Europy. Dwa razy z rzędu w latach 1929 i 1930 odniósł zwycięstwo na Challenge'u, a w r. 1932 zajął trzecie miejsce. Świetny lotnik o dużym zapasie doświadczenia, zawodniczej rutyny i brawury. Od szeregu już lat jest on instruktorem w szkole pilotów w Brunświku. Jest bardzo silnie typowany przez społeczeństwo niemieckie i wyższe sfery lotnicze na zwycięzcę. Pilotuje w tym roku samolot opatrzony Nr. konkursowym 11, typu B. F. 108 z silnikami Hirth H. M. 8, towarzyszy mu p. W. Rebentisch. Chociaż zwycięstwo Żwirki na ostatnim Challenge'u było dla ekipy niemieckiej ciosem, gdyż trzecie z kolei zwycięstwo oddawało Niemcom na stałe puchar, zakończając tem zawody challenge'owe, zarówno Morzik, jak i pozostali zawodnicy niemieccy zachowali się, jak prawdziwi gentlemani, okazując naszej zwycięskiej załodze pełną kurtuazji koleżeńską, nie szczędząc słów uznania. Fakt ten zasługuje na podkreślenie, gdyż znamienną jest wysoki klasę sportowców.

2) HANS SEIDEMANN.

Jest to również jeden z najwyżej cenionych w Niemczech lotników. Popularnie nazywają go tam „pożeraczem kilometrów” (Kilometerfresser). W ostatnim Challenge'u 1932 r. był jednym z najsilniej typowanych zawodników. Jedynie dzięki słabemu stosunkowo lądowaniu zajął wtedy 8 miejsce. Obecnie Niemcy pokładają w nim również duże nadzieje. Leci na samolocie typu Kl. 36 z silnikiem Hirtha, z obserwatorem p. Dempewolfem. Nr. konkursowy 23.

3) ROBERT LUSSER.

Pilot wysokiej klasy, dawny Challenge'owiec. Zwycięzca konkursu awionetek w Orly pod Paryżem w r. 1928, od którego właściwie wzięły początek zawody zwane Challenge'em. Leci obecnie na samolocie B. F. 108 z silnikiem Argus As 17 z obserwatorem p. Engelhardtem. Nr. konkursowy 12.

4) WOLF HIRTH.

Rodzony brat twórcy silników Hirtha. Znakomity, rutynowany pilot, znany zwłaszcza ze swych rekordów szybowcowych, lecz również pierwszorzędnym pilot motorowym o czym świadczy 6, miejsce w ostatnim Challenge'u. Pilotuje samolot Fi 97 z silnikiem Hirtha, towarzyszy mu p. Illg. Nr. konkursowy 17.

5) WILLI POLTE.

Jeden z najbardziej zasłużonych pilotów komunikacyjnych. Dwukrotnie brał udział w Challenge'u, w r. 1930 bliski był zwycięstwa. Leci na samolocie Fi 97 z silnikiem Hirtha, towarzyszy mu p. Niemann. Nr. konkursowy 22.

6) THEO OSTERKAMP

Dowódca ekipy niemieckiej. Ceniony pilot, znany z dwukrotnego udziału w Challenge'u. Leci z nim p. Trebs na samolocie Fi 97 z silnikiem Hirtha, opatrzony Nr. 18.

7) Dr. GEORG PASEWALDT.

Również po raz trzeci staje do Challenge'u, tym razem z p. Komraus na samolocie B. F. 108 z silnikiem Argus. Nr. konkursowy 15.

8) WERNER JUNC.

Jeden z młodszych lotników ekipy, wybitnie zdolny, ma za so-

bą również udział w 2 Challenge'ach, pilotuje sam. Fi 97 z silnikiem Hirtha z Nr. 19.

Pozostali 6 zawodników niemieckich pierwszy raz bierze udział w Challenge'u, są to:

9) ROBERT UNTUCHT.

Na B. F. 108 z silnikiem Hirtha Nr. 14.

10) CARL FRANCKE.

Na B. F. 108 z silnikiem Hirtha.

11) EBERHARDT KRAFT.

Wyróżniany w Niemczech spośród młodego narybku lotniczego. Na sam. Fi 97 z silnikiem Hirtha. Towarzyszy mu p. Goebel. Nr. konkursowy 21.

12) ERNST KRUEGER.

Na Kl. 36 z siln. Hirtha Nr. 24.

13) RODIG HELMUT WASA.

Na sam. Kl. 36 z siln. Argus.

Ekipa francuska

Ze względów technicznych ekipa francuska wycofała się z zawodów całkowicie.

Ekipa włoska

Ekipa ta konspirowała się wszędną. Zgłosiła do zawodów jedynie konieczne minimum, t. j. typy samolotów i nazwiska pilotów, których jest 7.

1) Inż. AMBROGIO COLOMBO

Prowadzi ekipę włoską. Znany jest z udziału we wszystkich ważniejszych zawodach europejskich. W r. 1932 był poważnym konkurentem Żwirki, lecz musiał przerwać lot okólny, gdyż na rozkaz gen. Balbo wszystkie samoloty włoskie typu Breda zostały wycofane z zawodów spowodu odłamywania się skrzydeł. Inż. Colombo ma lat 36, pilotuje obecnie samolot B. A. 42 z silnikiem Fiat A. 70. 8. Nr. konkursowy 43.

2) PIERO DE ANGELI.

Jest to wytrawny pilot, instruktor szkoły lotniczej, który lata już od r. 1922. Liczy 32 lata. Brał również udział w ostatnim Challenge'u, gdzie zdołał zyskać duże uznanie. Zdobył wiele pierwszych miejsc w meetingach włoskich i zagranicznych, jest bezsprzecznie jednym z najpoważniejszych konkurentów.

Pozostali 5 zawodników znają jedynie z nazwisk, nie jest nawet wiadomo, który z nich jaką pilotuje maszynę. Odnosi się wrażenie, że Włosi wysuwają tylko tych dwóch wyżej wymienionych lotników, jako możliwych zwycięzców, a pozostali zmierzają raczej do grupowej wysokiej klasyfikacji, gdyż bądź co bądź znalezienie się w grupie pierwszych 20 jest już chlubnym świadectwem wartości danej ekipy.

3) Kpt. ARMANDO FRACOIS.

Ma lat 29. Jest pilotem wojskowym od r. 1929.

4) Kpt. GIOVANNI MELOTTI.

Lat 29, pilot wojskowy od roku 1928.

5) Kpt. DOMENICO LUDOVICO.

Jest pilotem wojskowym od r. 1928. Ma lat 29.

6) Kpt. UGO VICENZI.

Pilot wojskowy od r. 1929. Liczy lat 28. Wraz z naszym por. Włodarkiewiczem są to najmłodsi uczestnicy zawodów.

7) Kpt. CASTELLANI GORO.

Również pilot wojskowy dopiero od bieżącego roku.

Nie ulega kwestji, że włoska ekipa jest najmłodszą ze wszystkich stających w tym roku do zawodów.

Ekipa czeska

Liczy 4 zawodników wśród nich 2 nazwiska mają już rozgłos światowy.

1) JAN ANDERLE

Prowadzi ekipę czeską. Brał udział w ostatnim Challenge'u i znalazł się wśród 15 pierwszych zawodników. Lata od r. 1922. Ma lat 34. Początkowo był pilotem wojskowym, potem komunikacyjnym. Uważany jest za czołowego reprezentanta lotnictwa Republiki Czechosłowackiej. Obecnie jest szefem pilotów

Zakładów Waltera i T-wa Praha. Staje do Zawodów na polskiej maszynie R. W. D. 9 z czeskim silnikiem Walter Bora. Towarzyszy mu p. Bina. Nr. konkursowy 54.

2) KPT. JAN AMBRUS

Doskonały pilot - akrobata. Brał udział w licznych zawodach turystycznych w kraju i zagranicą. Na światowym Konkursie Akrobacji w Paryżu miał jedno z pierwszych miejsc. Leci z p. Križaneckim na czeskiej maszynie A. 200.2 za Nr. 52.

3) KPT. PAWEŁ POCHOP

Pilot wojskowy. Odnosił się niejednokrotnie na zawodach krajowych. Na forum międzynarodowym ukazuje się pierwszy raz. Leci z nim znany fachowiec lotniczy świetny mechanik, Józef

Kubicek również na RWD 9 z silnikiem Walter Bora. Nr. 53.

4) KPT. WOJCIECH ZACEK

Pilot wojskowy od 1928 r. Ma lat 34, leci z p. Bartosem na samolocie A. 2000. Nr. 51.

Ekipa polska

Składa się z 11 pilotów, w tem 5 wypróbowanych challenge'owców, zaś nazwiska pozostałych 6-ciu znane są z różnorodnych meetingów i zawodów krajowych. Piloci ci zostali wybrani po bardzo szczegółowej eliminacji i szeregu prób, toteż sam fakt figurowania ich nazwisk w składzie Challenge'owej ekipy świadczy, że jest to śmietanka naszych pilotów turystycznych.

1) TADEUSZ KARPIŃSKI

Ppor. rezerwy lotnictwa, b. pi-

Nagrody dla zawodników

Nagrodę przechodnią, którą zwycięzca wygrywa dla swego kraju na przeciąg lat 2, bo w takim odstępie czasu odbywają się Challenge'e, stanowi Puchar Challenge, wartości 20.000 franków francuskich, ufundowany przez Aero Club de France, z którego inicjatywy powstały Międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, zwane Challenge'em. Puchar ten będzie ostatecznie przyznany temu państwu, którego ekipa zdobędzie go trzykrotnie.

Pozatem są jeszcze nagrody pieniężne regulaminowe, wypłacane z funduszy zawodów. Fundusz ten powstaje z opłat wnoszonych przez Aerokluby Narodowe za każdy zgłoszony do zawodów samolot:

1-a nagroda	100.000 fr. franc.
2-a „	44.000 fr. franc.
3-a „	21.500 fr. franc.
4-a „	10.500 fr. franc.
i 15 nagród po	
6.265 fr. fr.	93.975 fr. franc.
Razem	269.975 fr. franc.

Rozmieszczenie publiczności na lotnisku w Mokołowie

Wszelkie przygotowania na przyjęcie zagranicznych gości, oraz teren rozgrywek challenge'owych zarówno dla zawodników, jak i dla publiczności jest już wykonany do najdrobniejszych szczegółów. Lotnisko Mokołowskie częściowo przebudowano, przenosząc trybuny na odpowiedniejsze miejsce, ku wygodzie widzów. Wielki hangar Aeroklubu Warszawskiego zamieniony został na restaurację „Pod wesołymi lotnikami”. Ma tam wieczorami przygrywać muzyka. Szerog hangarów rozebrano, bądź przeniesiono wraz z cywilnym portem lotniczym na Okęcie. Zrobiło się znacznie luźniej i zyskało się więcej przestrzeni dla publiczności. Bramy, wejścia, trybuny i dawny port lotniczy, gdzie rezyduje obecnie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizator Challenge'u, udekorowano flagami lotniczymi, oraz państw, biorących udział w Challenge'u. Wyjątkowo gustowna dekoracja lotniska nadaje mu charakter uroczystości odświętnej.

Obecnie lotnisko Mokołowskie z łatwością pomieści 100.000 widzów, którzy, sądząc z tempa sprzedawanych biletów, tłumnie pośpieszą na Wielkie Międzynarodowe Zawody Turystyczne. Lotnisko posiada teraz 7 trybun, oznaczonych literami A, B, C, D, E, F, G. Przed 4 pierwszemi ciągną się łoz numerowane. Dwa plałeyki zarezerwowane są na parkowanie samochodów, trzy tereny dla miejsc stojących. Jeden od ul. Wawelskiej, drugi graniczący z polem wysięgowym trzeci od strony ul. Rakowieckiej. Zarówno ruch pieszy, jak kołowy będzie ściśle uregulowany. Od ul. Wawelskiej prowadzi 5 wejść; pozatem dwa wejścia do miejsc stojących od ul. Rakowieckiej. Dojazd do lotu i trybun wyłącznie od ul. Wawelskiej; jest ich 3, nie należy więc się lękać nadmiernej tłoczności. Pozostałe 2 wejścia od

W tegorocznym Challenge'u rozdane jeszcze będą nagrody pozaregulaminowe. 9 nagród międzynarodowych i 5 nagród krajowych dla zawodników polskich.

MIĘDZYNARODOWE

1) Pana Prezydenta R. P. 2) P. Marszałka Piłsudskiego. 3) P. Ministra Spraw Zagranicznych. 4) P. Ministra Komunikacji. 5) Związku Miast Polskich. 6) P. prezydenta m. st. Warszawy. 7) Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. 8) Województwa Śląskiego. 9) Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych.

KRAJOWE

1) P. prezesa Rady Ministrów 2) P. ministra Krzysztofa Sielickiego. 3) Ks. Janusza Radziwiłła, prezesa Zarządu Głównego A. R. P. 4) Zarządu Głównego L. O. P. P. 5) Związku Kioskarzy w Poznaniu.

Wszystkim uczestnikom i osobom współpracującym rozdane będą medale pamiątkowe Challenge 1934 r. ofiarowane przez Aero klub Rzeczypospolitej Polskiej.

Ceny biletów

W dniu otwarcia zawodów bilety będą kosztować: na miejsca stojące — 1 zł. 50 gr., dla członków L. O. P. P., szeregowych i młodzieży 50 gr.; na trybuny „E”, „F”, „G” (po lewej stronie lotniska) po 3 zł., na pozostałe trybuny po 5 zł., do lotu — po 10 zł. Za parkowanie samochodów pobierana będzie opłata 3 zł.

Publiczność będzie wpuszczana na lotnisko w inne dni, mianowicie, podczas prób technicznych oraz podczas startu samolotów do lotu okólnego, który odbędzie się dnia 7 września.

Bilety wejścia w te dni kosztować będą: 1 zł., ulgowe — 50 gr. Dnia 16 września odbędzie się uroczyste zakończenie zawodów i emocjonujący wyścig szybkości. Bilety wejścia na lotnisko będą kosztować drożej, niż w dniu otwarcia, mianowicie miejsca stojące — 1 zł. 50 gr., ulgowe — 50 gr., trybuny „E”, „F”, „G” — 5 zł., pozostałe trybuny po 10 zł. i miejsca w łoz po 15 zł.

Przedsprzedaż biletów na trybuny oraz do lotu odbywać się będzie w „Orbisie”, bilety na miejsca stojące sprzedawane będą w dniu imprez w kasach, prowadzących na lotnisko. W przedsprzedaży można będzie nabyć abonament na cały czas zawodów.

Stale karty wstępu z zarezerwowaniem miejsca w dn. 28.VIII i 16.IX kosztują: miejsca w łoz 25 zł., na trybunach A, B, C, D 15 zł.

lot wojskowy od r. 1920, liczy lat 33. Jest obecnie pilotem P. P. L. Lot, na których przeleciał już 760 km. Oprócz udziału w licznych zawodach krajowych dwukrotnie startował w polskich barwach na Challenge'ach w r. 1930 i 1932, gdzie po Żwirce okazał się najlepszym z zawodników polskich zajmując 7 miejsce w czasie prób technicznych, a 9 w klasyfikacji ostatecznej. Towarzyszy mu mechanik, p. Adam Gawęda, Pilotuje samolot RWD 9 „Dar Tytoniowców”, ufundowany przez pracowników Monopoli Tytoniowego, sprzedawców i plantatorów tytoniu. Nr. konkursowy 74.

2) JERZY BAJAN

Pilot wojskowy od r. 1925 w randze kapitana, również w wieku 33 lat. Jeden z najświetniejszych akrobatów powietrznych. Brał udział w wielu zawodach krajowych i zagranicznych, zdobywając niejednokrotnie pierwsze miejsca. On jest inicjatorem i twórcą znanych myśliwskich „trójek Bajana”. Cieszy się ogromną popularnością. W Challenge'u brał udział w r. 1930 i w r. 1932, gdzie zajął 11 miejsce. Pasażerem jego jest mechanik Gustaw Pokrzywka, który leciał z nim również w r. 1932, to też załoga ta jest bardzo zgrana. Pilotuje sam. RWD 9 „Jan Śniadecki”, dar obywateli województwa krakowskiego i lubelskiego. Nr. konkursowy 71.

3) PIOTR DUDZIŃSKI

Pilot wojskowy od r. 1926, w randze kapitana, lat 35. Liczny udział w zawodach krajowych i zagranicznych. W r. ubiegłym w Locie Alpejskim miał duże szanse zwycięstwa, niestety katastrofa, z której ledwo wyszedł z życiem przeszkodziła mu dokończyć lotu. Brał udział w Challenge'u 1930 r. Leci z nim mechanik Eustachy Kolodziej. Pilotuje samolot PZL-26 „Pomorze”, ufundowany przez obywateli województwa pomorskiego. Nr. konkursowy 61.

4) IGNACY GEDGOWD

Kapitan - pilot, lat 37. „Wirtuti Militari” i „Polonia Restituta”. Rutynowany pilot zdobywca wielu pierwszych miejsc w zawodach krajowych. Dwukrotny udział w Challenge'u 1930 i 1932 r., gdzie zajął 18 miejsce. Towarzyszem jego jest wytrawny mechanik Marjan Kmiec. Pilotuje samolot PZL - 26 „Piłsudczyk” fundacji korpusu Oficerskiego i Zw. Strzeleckiego. Nr. konkursowy 62.

5) STANISŁAW PIŁONCZYŃSKI

Były pilot wojskowy już od 1922 r. Od dłuższego czasu pilot komunikacyjny PLL. Lot, gdzie przeleciał około 800.000 km. Brał udział w Challenge'u 1930 r., gdzie zajął najlepsze miejsce spośród Polaków, 19 w klasyfikacji ostatecznej. W Challenge'u 1932 nie mógł wziąć udziału, gdyż samolot jego w czasie prób stanął do zawodów. Jako pilot komunikacyjny pilotował przeważnie samoloty, któreimi władze lotnicze udawały się na pertraktacje zagraniczne. Znakomitemu lotnikowi towarzyszy mechanik Stanisław Zientek, który w Challenge'u 1932 leciał z Karpińskim. Prowadzi tym razem samolot RWD-9 „Bebewuer - Lot”, ufundowany przez posłów i senatorów BBWR i pracowników PLL Lot. Nr. konkursowy 75.

Pozostali członkowie polskiej ekipy startują pierwszy raz w Challenge'u.

6) SZCZEPAN GRZESZCZYK

Inżynier. Pionier szybownictwa i konstruktor szybowcowy. Posiada szereg rekordów szybowniczych. Znakomity pilot motorowy pozatem, znany z szeregu zawodów krajowych, gdzie należał zawsze do grup czołowych. Zagrańca brał udział w zawodach szybowcowych w Niemczech. Liczy 33 lata. Towarzyszy mu p. Ladyślaw May z Aeroklubu Lwowskiego. Prowadzi samolot PZL-26 „Spółem”, zakupiony przez Związek Spółdzielni Spożywców i Zw.

Rew. Spółdzielni Wojskowych. Nr. konkursowy 63.

7) ANDRZEJ WŁODARKIEWICZ

Porucznik - pilot, lat 28. Najmłodszy członek ekipy polskiej. Pilot od r. 1930. Towarzyszy mu p. Eugeniusz Przysiecki z Aeroklubu Warszawskiego. Leci na samolocie PZL-26 „Wielkopolska”, ufundowanym przez Okręg Wojewódzki LOPP w Poznaniu. Nr. konkursowy 65.

8) STEFAN FLORJANOWICZ

Kapitan - pilot. Lat 36. Lotnik z powołania i z pasji do tego sportu. Były uczeń Akademii, artysta - plastyk, dziś świetny oficer, pilot wojskowy od r. 1921. Leci z mechanikiem Leonem Zamiarą. Pilotuje samolot RWD-9 „Ślązak”, ufundowany przez okręg wojewódzki LOPP w Katowicach. Nr. konkursowy 73.

9) SKRZYPIŃSKI HENRYK

Pilot wojskowy od r. 1925 w randze kapitana, lat 34. Brał udział w szeregu zawodów krajowych i zagranicznych, uzyskując nieraz dobre miejsca. Towarzyszy mu mechanik Michał Lorenc na samolocie RWD-9 „Lotniczka” fundacji Komitetu Głównego LOPP i Komitetu Kobiecego Budowy Samolotu Challenge'owego. Początkowo na maszynie tej miała lecieć lotniczka. Nr. konkursowy 76.

10) JAN BALCER

Starszy sierżant - pilot, lat 32 W wojskach lotniczych już od r. 1926. Jako mechanik towarzyszy mu Jan Kulesza. Pilotuje PZL-26 „Podoficer II” fundacji korpusu podoficerskiego. Nr. konkursowy 64.

11) JAN BUCZYŃSKI

Plutonowy - pilot. w wojskach lotniczych od r. 1927. Lat 32. Znakomity akrobata powietrzny. Jego wyczyny akrobatyczne w przestworzach wzbudzały zachwyt publiczności na ostatnim Meetingu w Warszawie, gdzie zdobył 2 miejsce w konkursie akrobacji. Towarzyszy mu por. Tadeusz Lewkowicz na samolocie RWD-9 „Podoficer I” również fundacji Korpusu Podoficerów. Nr. konkursowy 72.

Polska ekipa challenge'owa składa się właściwie z 13 załóg. Oprócz 11 pilotów, których nazwiska figurują na liście zgłoszeń, w skład ekipy wchodzi jeszcze dwaj piloci rezerwowi por. Staniśław Latwis z 1 pułku lotniczego i por. Kazimierz Kosiński z 2 pułku lotniczego.

Pozatem pod godłem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej leci 2 cudzoziemców na własnych maszynach.

1) WALTER MACPHERSON

Anglik, na samolocie Puss Moth z silnikiem Gipsy Major. Towarzyszy mu p. Reiss Peter Quentin. Nr. konkursowy 81.

2) ERICH MEINDL

Szwajcar, w charakterze obserwatora, gdyż samolot pilotuje p. Wanneck Ness. Leci na samolocie Meinel A. VIII z silnikiem Siemens - Halske 14, a. Nr. konkursowy 82.

Podaliśmy listę wszystkich zawodników zgłoszonych w 4 ekipach. Musimy jednak zaznaczyć, że o ile nie wolno zmieniać zgłoszonych maszyn, to zgłaszającym przysługuje prawo zmiany pilotów do ostatniej chwili. Kilka drobnych zmian przewiduje się w ekipie niemieckiej i włoskiej. Nazwiska nie są jeszcze znane. Wyłączenie ogłoszenie definitywnej i nieodwołalnej listy zawodników na obecny Challenge otrzymał miesięcznik Aeroklubu Warszawskiego „Polska Skrzydłata” której Nr. poświęcony Challenge'owi ukaże się w dniu otwarcia zawodów.

Podróżuj samolotem