

ALC

PISMO CODZIENNE

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIM

NASZE ABC

Finanse i polityka

Wczorajsza mowa Schachta, przedstawiająca bez ogródek ciężką sytuację gospodarczą Niemiec, nie jest niespodzianką. Wyurzenia prezydenta Banku Rzeszy poprzedził kilkumiesięczny okres rokowań kredytowych, prowadzonych równocześnie z Ameryką i Anglią. Rokowania nie dały wyników i oto dziś Niemcy stają przed światem z żądaniem „wielkiej interwencji” w postaci kilkuletniego, pełnego moratorium i zniesienia długów zagranicznych.

Sytuacja gospodarcza Niemiec jest istotnie nad wyraz ciężka, chociaż Schacht przedstawia ją z przesadnym pesymizmem. Przemysł niemiecki stanął równocześnie w obliczu dwu klęsk: szybkiego pogarszania się bilansu handlowego i coraz dotkliwszego braku surowców, na których zakup brakują Niemcom dewiz. Rząd niemiecki starał się zapobiec brakowi surowców przez bardzo ostrą reglamentację i stworzenie szeregu specjalnych „Ueberwachungsstelle” regulujących dowóz i spożycie najważniejszych surowców. Równocześnie do działalności nauki i techniki niemieckiej, które, jakoby słoją u progu wynalezienia szeregu „ersatzów”, m. in. syntetycznej bawłyny.

Narazie jednak coraz dokuczliwszy głód surowców w połączeniu z kurczeniem się rynków zbytu i złemi wynikami tegorocznych zbiorów, stawia Rzeszę w niezwykle trudnym położeniu, którego wynikiem jest wczorajszy apel Niemców do zagranicy.

Czy zagranica, a chodzi tu przede wszystkim o Anglię, zechce pomóc Niemcom w postaci kredytów surowcowych, względnie ułatwień celnych?

Sądząc po dotychczasowym stanowisku Anglii, należy przypuszczać, że rozpocznie ona obecnie grę, mającą na celu drogą koncesyj finansowych wywarć nacisku politycznego na Niemcy. Prasa angielska nie kryje się zresztą z takim stanowiskiem. Kredyty i otwarcie rynków zbytu dla Niemiec? — Owszem, ale za cenę ustępstw politycznych i zmiany dotychczasowego ducha polityki hitlerowskiej.

Trudno przewidzieć do jakich ustępstw jest obecnie Hitler gotowy. Równocześnie z mową Schachta, przyszła dziś wiadomość o wysłaniu do Londynu przez kanclerza Rzeszy specjalnego wysłannika, p. Ribentropa.

P. Ribentropp ma starać się w Anglii o kredyty na zakup surowców. Niewątpliwie ma w zanadrzu jakieś argumenty polityczne dla poparcia swych starań finansowych. Wynikałoby z tego, że Hitler zdecydował się na dalsze złagodzenie kursu politycznego i gotów jest do większej, niż do tychczas uległości w stosunku do politycznych postulatów Anglii.

Jeżeli przypuszczenia nasze są słuszne, należałoby już w bliskim czasie, a więc jeszcze przed sesją genewską oczekiwać nowych, ważnych zmian na terenie polityki międzynarodowej.

S. S.

THIEME GRÜLICH i ŚCIGAŁSKI
Kantor Wymiany i Kolektura Loterii Państwowej, Warszawa, Krakowski Przedmieście 9, telefon 295-18.

Wizyta turystów niemieckich

Zapowiedź przyjazdu ks. Umberto i ks. Walji

Próby rozruchu silnika trwają

Wczorajsze próby

W dniu wczorajszym kontrola wyposażenia została przerwana przez gwałtowną burzę, która rozpętała się około godziny 5-ej. Żadna więc z maszyn, kontrolowanych kolejno przez każdego z pięciu komisarzy międzynarodowej komisji sportowej nie została jeszcze definitywnie wykończona. Kontrola wyposażenia odbywa się w dalszym ciągu w dniu dzisiejszym, począwszy od godziny 11.

Wieczorem do godziny 8-ej nastąpił dalszy ciąg próby widoczności. Międzynarodowa komisja sportowa uzgodniła jednakże, że ważniejsza jest dla pilota turystycznego widoczność dolna ze względu na bezpieczeństwo lądowania. Postanowiono również prowadzić nadal te próby bez pasażera. Pierwsza kontrolowana maszyna była RWD-9 z silnikiem Walter Bora ekipy czeskiej. Jakkolwiek maszyna ta pochodzi z fabryki polskiej mogą tam być małe odchylenia widoczności, dzięki zastosowaniu innego silnika i nieco odmiennego umiejscowienia jego. W ciągu dzisiejszej nocy przeszły próbę widoczności po jednym egzemplarzu RWD-9 z silnikiem Skoda, RWD-9 z silnikiem Walter Bora, Klemm z silnikiem Argus, Klemm z silnikiem Hirtha i Fieseler z silnikiem Argus.

Trudno zdobyć ściśle opinię ekspertów komisji międzynarodowej, co do tego, która z maszyn otrzyma najwyższą punktację. Podobno dotychczas najkorzystniej przedstawia się RWD-9 z obu silnikami. Jednakże wobec niezakończenia próby nie można przesądzać wyników ostatecznych. Tembardziej, że niemieckie maszyny na pierwszy rzut oka nie ustępują w tej próbie naszym polskim samolotom.

Week-end lotniczy

Jak wiadomo w dniu 7 b. m. odbędzie się wielki week-end lotniczy, na który zjeżdża się szereg przedstawicieli aeroklubów zagranicznych oraz pilotów prywatnych. Na podstawie otrzymanych dotychczas zgłoszeń w week-end weźmie udział 31 cudzoziemców na 22 samolotach. Znajdować się tam będą przedstawiciele 7 narodów. Jednakże lista uczestników nie jest jeszcze zamknięta mogą więc przybyć nowe zgłoszenia.

Próby startu w sobotę i niedzielę

Publiczność warszawska będzie mogła na własne oczy obejrzeć jedną z najciekawszych prób technicznych, mianowicie próbę startu, która przeniesiona na lotnisko Mokotów, a która odbędzie się w ciągu soboty i niedzieli. Godziny sobotnie i niedzielne nie są jeszcze ściśle określone, natomiast w każdym razie część tych prób odbędzie się w niedzielę popołudniu co umożliwi publiczności tłumnie przybycie na lotnisko Mokotowskie i przeżycie jednej z najsilniejszych emocji challenge'owych. Ściśle biorąc próby startu są już próbami akrobatyki, a nie zwykłego turystu. Jest to ciekawy egzamin z jednej strony sprawności pilota, z drugiej zaś zwrotności maszyny.

Książę Umberto i ks. Walji

Oprócz biorących udział w Challenge'u asów lotnictwa, w charakterze widzów przybędą: Armad Locke, wicešef lotnictwa wojskowego Francji. Według nie sprawdzonych dotychczas i niezbyt prawdopodobnych pogłosek przybędzie również własnym samolotem książę Walji, o ile dopisze mu zdrowie. Spodziewany jest także przyjazd księcia Umberto, włoskiego następcy tronu, który ma przybyć incognito. Z Włoch przybędzie również sławny konstruktor, inż. Palavicino, szef lotnictwa cywilnego.

Dzisiejsze próby

Dzień dzisiejszy rozpoczął się dla zawodników challenge'owych niezwykle wcześnie. Już od godziny 5.30 rano na lotnisku Okęcie rozpoczęła się próba szybkości minimalnej. Jest to jedna z bardziej emocjonujących prób, tak dla zawodników, jak i dla widzów. Polega ona na tym, że pilot przy szybkości możliwie najmniejszej, utrzymując się na wysokości nie większej niż 30 m. od ziemi, musi przelecieć trasę dłuższą niż 800 m. i szerokości 60 m. wytyczoną zapomocą białych pasów płóciennych, rozłożonych na terenie lotniska. Im większa będzie ilość zużytego czasu na dwukrotne przelecenie tej trasy tam i napowrót (z wiatrem i pod wiatr), tem wyższa ilość punktów zdobędzie dany zawodnik. Próba ta jest właściwie tańcem na linie nad krawędzią przepaści, gdyż opóźnienie o włos szybkości minim. spowodować może utratę oparcia o powietrze i bezwzględny upadek maszyny na ziemię.

Punktacja szybkości minimalnej zaczyna się od 75 km. w dół, tj. za 75 km. zawodnik otrzymuje 0 punktów, a za każde ćwierć kilometra zmniejszenia tempa zyskuje po jednym punkcie. Próba jest nieważniana, o ile zawodnik bodaj raz dotknie ziemi, lub o ile poleci wyżej poza przepisana granicę. Do próby tej stają samoloty z obciążeniem 200 kg. Obciążenie to stanowi załoga, lecz o ile waga załogi jest niewystarczająca, dodaje się samolotowi odpowiedni ciężar, t. zw. balast, w postaci worków z piaskiem. Na szczęście dziesięciu zawodników, którzy pierwsi brali dziś udział w tej próbie miało wyjątkowo pomyślne warunki atmosferyczne.

Rezolucje i mowy pożegnalne Zamknięcie Kongresu Geografów

Następny Kongres w r. 1938 w Amsterdamie

Dziś o godz. 11 rano odbyło się w Warszawskim Towarzystwie Naukowym, w gmachu Staszica, pożegnalne zebranie Międzynarodowego Kongresu Geografów.

Przy stole przydjalnym zasiadli prof. prof. Bowmann, De Hartonne, Close i Romer, na sali blisko 900 uczestników kończącego się Kongresu i wielu gości.

Na wstępie prof. Bowmann, przewodniczący Upiji, w kilku słowach przedstawił program tego ostatniego posiedzenia, przypominając równocześnie, że dziś popołudniu odbędzie się posiedzenie samej Unji, na której będą mogły być uchwalone wszelkie postulaty poszczególnych sekcji Kongresu. Obecnie posiedzenie jest przeznaczone dla zrobienia

przeglądu prac dokonanych i zapoznania ogółu zebranych z proponowanymi na posiedzeniu Unji uchwałami.

Skelei głos zabrali prof. Romer, reasumując wartość i zasługę Kongresu warszawskiego.

Brało w nim udział 887 uczestników z całego świata, w tem delegacja francuska licząca 102 członków, angielska licząca 58 członków, niemiecka — 50, włoska — 46, belgijska — 37, amerykańska — 33 i wiele innych mniej licznych.

Na Kongresie wygłoszono 16 prelekcji specjalnych i 216 referatów na sekcjach, w tem najwięcej na sekcji geografii ludzkiej (64), geografii fizycznej (54) i historii geografii (36). Prof. Romer wyraża zadowolenie, że goście nie skarzyli się na organizację Kongresu i podkreśla wielkie zasługi dla organizacji Kongresu prof. prof. Bowmanna i de Hartonne.

Następnie odczytano kolejno wnioski poszczególnych sekcji, które mają być przedstawione na popołudniowym zebraniu Unji. Co do każdego z wniosków zebrani wyrażają swoją opinię, głosując za lub przeciw.

Przechodzą więc wnioski: o stworzenie specjalnej sekcji geografii rolniczej, która między innymi zajmowałaby się również ekonomią rolną, o stworzenie Towarzystwa Lelewela dla badania historii geografii i kartografii pod opieką Międzynarodowej Unji Geograficznej.

Upada natomiast wniosek o stworzenie komisji dla geografii prehistorycznej, po krótkim przemówieniu prof. Bauinga, który słusznie zauważył, że sekcja nie należy za nadto rozrabiać.

Przechodzi za wniosek sekcji dydaktycznej o organizowanie międzynarodowych wycieczek geograficznych dla młodzieży.

Liczne oklaski zyskuje też wniosek o stworzenie specjalnych komitetów narodowych w Anglii, Francji, Niemczech, Stanach Zjednoczonych, we Włoszech, Polsce i Holandii dla zorganizowania następnego Kongresu.

Na zakończenie prof. Close zgłasza wniosek o wyrażenie podziękowania rządowi polskiemu i rektorowi Politechniki za pomoc w organizacji Kongresu i gościnne przyjęcie, a polskiemu Komitetowi Organizacyjnemu z prof. Romerem na czele za pracę, poniesioną dla organizacji Kongresu. Wniosek przechodzi przez akklamację.

Zebranie zamyka prof. Bowmann zawiadomieniem zebranych, że następny Kongres w 1938 r. na zaproszenie rządu holenderskiego odbędzie się w Amsterdamie. Mówca wyraża głębokie przekonanie, że forma współpracy międzynarodowej, jaką są kongresy geograficzne, będzie w dalszym ciągu dawała jaknajlepsze rezultaty.

niemieckich, które przybyły w charakterze gości z Królewca do Warszawy. Samoloty te wraz ze swymi załogami brały udział w wielkim „Deutschland - Flugu” i zdobyły tam nagrodę, która polega na opłaceniu im kosztów przeletu do Warszawy i pobytu w naszej stolicy podczas prób technicznych obecnego Challenge'u. Załogą tą dowodzi komendant grupy wschodnio - pruskiego lotnictwa, Opperman, towarzyszy mu zastępca nadprezydenta prowincji wschodnio - pruskiej, p. Bethke, oraz piloci sportowi: Schutze, Bauman, Kinder Water, „Schroeder i Rüdiger, oraz obserwatorzy Kijewski, Elflein i Bulowius.

Komunikacja

Organizatorzy Challenge'u przywołują publiczność, że z lotniska na Mokotowie kursują stale trzy autobusy na lotnisko Okęcie. Poczynając od godziny 4 r. do godziny 2 w przerwach piętnastominutowych.

W dniu dzisiejszym popołudniu odbywają się nadal próby techniczne, a więc na Okęcie próba minimalnej szybkości,

nie to stanowi załoga, lecz o ile waga załogi jest niewystarczająca, dodaje się samolotowi odpowiedni ciężar, t. zw. balast, w postaci worków z piaskiem. Na szczęście dziesięciu zawodników, którzy pierwsi brali dziś udział w tej próbie miało wyjątkowo pomyślne warunki atmosferyczne.

Szybkość minimalna

Pogoda. Lekko zaledwie wyczuwalny podmuch wiatru, a wiadomo, że silniejszy wiatr nietylko utrudnia tę próbę, lecz czyni ją bardzo niebezpieczną. Samoloty, biorące udział w dzisiejszej próbie podzielone zostały na grupy i od godziny 4.45 rano startowały kolejno na Okęcie. Próba ta odbyła się w wylosowanej kolejności. Rozpoczął ją pilot Karpiński na RWD-9 z polskim silnikiem Skoda. Początkowo wykonał lot próbny, który nie został wliczony do oficjalnej punktacji. Spowodował wadliwego ustawienia dwóch bramek przy mecie zaczęli o jedną z nich skrzydłem, nie pociągnęło to jednak za sobą żadnego poważniejszego uszkodzenia maszyny i pilot Karpiński mógł dalej startować do właściwej próby. Każdy z zawodników miał prawo odbyć dwa razy tę próbę, lepszy wynik uważany jest za miarodajny.

W miejscu, gdzie zgromadzone są samoloty do dalszych startów zebrała się prasa oraz inżynierowie i fachowcy lotniczy. Sledzą z zainteresowaniem każdy z kolejnych przelotów, trzymając stopper w ręku. Odbywa się tu swoista „czarna giełda”. Czynnikiem jej klęczę się między sobą niemal o ułamki sekund. Nie jest to oczywiście punktacja oficjalna i muszą być pewne odchylenia od wyroków komisji, chociażby spowodu sporej odległości od obu met. Jednakże prawdopodobnie wyniki obliczeń „czarnej giełdy” nie będą dalekie od punktacji oficjalnej.

Próba szybkości minimalnej podczas dzisiejszego popołudnia trwała do godziny 9, poczem musiano ją przerwać, gdyż wobec zmiany kierunku wiatru trzeba było również zmienić kierunek

trasy, żeby nie narazić zawodników na boczny wiatr, utrudniający próbę. Wobec zapowiedzianej próby rozruchu silnika na lotnisku Mokotowskim o godzinie 11 dalszy ciąg próby szybkości minimalnej odłożono do godziny 4 popołudniu.

Wyniki

Zastrzegając się, że wyniki (które podajemy w tabelce), nie są zatwierdzone przez międzynarodową komisję sportową, damy wykaz kolejności dzisiejszych zwycięzców tak w ilościach punktów, obliczonych wedle regulaminu, jak i osiągniętej szybkości minimalnej przez poszczególnych zawodników.

Oczywiście jest to kolejność tylko pierwszej dziesiątki, niewiadomo, jakie rezultaty osiągną pozostali 24 zawodnicy.

Rozruch

O godz. 11, po przerwie śniadaniowej rozpoczęła się próba rozruchu silnika. Jednocześnie w drugim końcu lotniska odbywa się dalszy ciąg oceny własności technicznych.

Do próby rozruchu silnika podzielono zawodników na trzy grupy. Punktualnie o godzinie 11-ej rozpoczęła próbę przed hangarem IV grupa pierwsza, składająca się z 4-ech PZL, dwóch RWD i jednej Aero czeskiej. Próba ta jest punktowana z dwóch względów, zawodnicy otrzymują punkty zależnie od czasu i sposobu rozruszania silnika. Rozruch silnika automatyczny, z miejsca pilota, zyskuje dla maszyny 24 punkty. Rozruch silnika przy pomocy korbki z miejsca pilota przyznaje jej 20 punktów, natomiast urzędzenia, wymagające uruchomienia silnika ręką zewnątrz samolotu daje już prawo tylko do 16 punktów, ręczne zaś kręcenie śmigła, a następnie rozruch silnika z miejsca pilota daje 0 punkt. Musimy nadmienić, że polskie RWD-9 mają rozruszniki automatyczne, a PZL korbowe. Po zatem brana jest pod uwagę szybkość, z jaką uruchamia się silnik jeszcze zimny, oraz silnik już rozgrzany. Suma tych dwóch pozycji zużytego czasu na rozruszenie silnika nie powinna przekraczać 4 minut, łącznie, o ile zawodnik chce zdobyć 100 proc. punktów. Zapuszczenie w ruch silnika w czasie od 2 do 10 minut zalicza mu się 50 proc. tych punktów.

Próba odbywa się wciąż jeszcze w chwili zamknięcia naszego numeru jednocześnie w trzech punktach. Koło hangaru nr. 7 próbie tej poddane jest pięć maszyn niemieckich, cztery Fieselery i jeden Mesersschmidt, a koło hangaru nr. 9 również pięć maszyn, 4 typy Breda i jedna Pallavicino. Są to maszyny ekipy włoskiej.

Wizyta niemiecka

O godzinie 12.10 ukazało się nad lotniskiem Mokotowa pięć srebrnych samolotów, płynących kluczem zórawi. Nieznane sylwetki maszyn zaintrygowały publiczność, przylgającą się do prób rozruchu silnika. Grupa samolotów okrążyła lotnisko i wylądowała w pobliżu hangarów ekipy niemieckiej. Jak się okazało jest to pięć samolotów turystycznych

Dotychczasowe wyniki Punktacji za szybkość minimalną (Prowizoryczne)

Zawodnik	Samolot	Silnik	Szyb. km./g.	Punkty
1 Anderle (Czech)	RWD-9	Walter-Bora	55,5	78
2 Ambros (Czech)	Aero 200		55,8	76
3 Stein (Niemiec)	Klemm	Argus	58,5	66
4 Karpiński (Pol.)	RWD-9	Skoda	59,5	62
5 Buezyński (Pol.)	RWD-9	Skoda	59,7	61
6 Gedgowd (Pol.)	PZL	Menasco B	61	56
7 Mac Pherson (Pol.)	Moth	Puss	65,1	39
8 Krüger (Niem.)	Klemm	Argus	65,4	38
9 Franeke (Niem.)	Messerschmidt	Argus	66,6	33
10 Vicenzi (Włoch)	Pallavicino 1	Fiat	69,5	22

Uwaga: Rekord z p. Żwirki, ustanowiony na turnieju w r. 1932, wynosił 57 km. na godzinę. Lotnik p. Mac Pherson, Anglik, występujący w barwach Aeroklubu Polskiego,

jest amatorem, nie zawodowcem, miał przytem równe wyniki w locie z wiatrem i pod wiatr. Jego więc rezultat należy uznać za wspaniały.