



NASZE ABC

Na przełomie

Polska polityka zagraniczna znajduje się w przededniu decydujących rozstrzygnięć. To wszystko, co w ciągu ostatnich miesięcy znajdowało się w fazie rozważań, przygotowań, dyskusyj i rokowań, zbliża się do momentu, w którym najroźnorodniejsze, dotąd oddzielne nici mają się związać w jeden węzeł. Tegoroczne obrady genewskie nabierają znaczenia niemniejszego, niż ośm lat temu, gdy przyjmowano do Ligi Narodów Niemcy.

Obecnie analogiczna decyzja ma zapas w stosunku do Rosji. Organicznie wiąże się z nią sprawa ostatecznych losów paktu wschodniego oraz wysunięta przez Polskę kwestia międzynarodowej ochrony mniejszości. Wszystko razem wpłynie decydująco na ustalenie na długi okres czasu nietykłego naszego stosunku do Francji i Rosji, ale i na określenie roli państwa polskiego w nowej konstelacji europejskiej.

Dla przyjęcia Rosji potrzeba większości dwóch trzecich na pełnym zgromadzeniu Ligi, dla przyznania jej zaś stałego miejsca w Radzie Ligi — jednomyślności tejże Rady. O ile pierwszy warunek nie będzie trudny do zrealizowania, gdyż państw, opornych na przyjęcie Rosji, nie będzie więcej niż dziesięć, a opozycja ich poza Szwajcarią wyrazi się prawdopodobnie tylko w oddaniu białych kartek, to w sprawie stałego miejsca Rosji w Radzie Ligi Polska odegra bardzo poważną rolę.

Pozostając z naszym wschodnim sąsiadem w jaknajlepszym stosunkach i życząc sobie ich utrwalenia, nie mamy żadnego powodu przeciwstawiać się jego wejściu do Ligi. Natomiast nie ulega wątpliwości, że przyznanie Rosji stałego miejsca w Radzie, bez powzięcia analogicznej decyzji także co do Polski, byłoby osłabieniem naszej pozycji, ba — nawet przekreśleniem naszej dotychczasowej roli na wschodzie Europy — i na to Polska zgodzić się nie może. Dokoła tego zagadnienia rozegra się najgłośniejsza gra.

Żądanie Polski stałego miejsca w Radzie ma za sobą słuszną tak oczywistą, że z dużym krytycyzmem trzeba przyjmować doniesienia zagraniczne, mniej lub bardziej stojące pod wpływem wrogich nam inspiracji. wedle których byłoby „pewnym”, że postulaty nasze nie dadzą się zrealizować. Jeśli przyznano nam rację przed ośmiu laty, dając w chwili udzielania miejsca stałego Niemcom miejsce półstałe Polsce, to niemniej usprawiedliwione jest nasze żądanie w chwili obecnej. Stojąc niewzruszenie przy tym postulatcie, polska polityka zagraniczna będzie jednak musiała kierować się stale dwiema przewodnimi zasadami.

Pierwsza jest dogmat sojuszu z Francją, który należy rozumieć w ten sposób, że mogą zachodzić różnice zdań między oboma dyplomacjami, bo trudno we wszystkim podporządkować jednego partnera drugiemu, jednakowoż nie może być między tak bliskimi sojusznikami różnic, któreby się nie dały usunąć przy dobrej woli obu stron. Oczekując od Francji pełnej lojalności w zrozumieniu i poparciu na-

Bajan i Karpiński nadal prowadzą Na czym polega t. zw. „ocena techniczna“

Tabela punktacji Challenge'u uległa od dnia wczorajszego bardzo wydatnej zmianie. Wpłynęło na to ogłoszenie nareszcie przez komisję sędziowską wyników punktacji w ocenie technicznej, oraz ogłoszenie wyników próby rozkładania i składania samolotów tych zawodników niemieckich i włoskich, których dotąd nie ogłoszono. Zwłaszcza ogromny wpływ na zmianę w punktacji wywarła ocena techniczna, za którą doliczono po kilkaset punktów. Dość powiedzieć, że kpt. Bajan, który wczoraj znajdował się na czele tabeli z sumą 488 punktów, dziś w dalszym ciągu przoduje, ale już z sumą 915 punktów.

Dziwy oceny technicznej

Ogłoszone wyniki oceny technicznej wywołały w opinii publicznej pewne zdziwienie. Oto bowiem polskie samoloty „RWD-9”, które praktycznie dowodzą swej doskonałości technicznej, niemal w każdej próbie, znalazły się ni stąd ni zowąd w teoretycznej ocenie jury na piątym miejscu. Najwyższą punktację otrzymały samoloty niemieckie „Messerschmidty”, które zdobyły od 450 do 452 pkt. (szczegóły w tabeli), zależnie od usuniętych z powodu nadwagi części składowych. Samoloty te, wykończony zwłaszcza pod względem wyglądu zewnętrznego oraz wygody kabiny istotnie luksusowo, mogły się znaleźć na pierwszym miejscu. Natomiast duże zdziwienie wywołał fakt, iż następną skolei punktację za ocenę techniczną dostały samoloty włoskie „Palovicino”, a mianowicie po 438 punktów, choć liczone się powszechnie z tem, że z powodu swego wykonania technicznego znajdują się one raczej ku końcowi tabeli. Trzecie miejsce zajęły samoloty niemieckie „Fieseler-y”, mając od 428 do 431 pkt.; a czwartym miejscu znalazły się samoloty czeskie „Aero”, mając 429 punktów, na piątym dopiero miejscu „RWD-9”, którym sędziowie przyznali tylko 427 pkt. Pozostałe miejsca zajęły „Klemm-y” (od 394 do 497 punktów), „Breda” (346 — 342) oraz „PZL” (383 punkty).

Wadliwy regulamin

Co wpłynęło na tak niską ocenę samolotów polskich — to pozostaje tajemnicą komisji sędziowskiej. Kto wie, czy wadliwie ułożony regulamin, który pozostawiał członkom jury swobodę dyskrecyjnej oceny właściwości technicznych, nie pozbawił polskich samolotów pewnej ilości punktów.

Obrady komisji sędziowskiej odbywały się w ten sposób, że każdy z sędziów miał możliwość swobodnego dysponowania punktami za poszczególne właściwości techniczne do pewnej granicy. Dowolność wytworzyła się przez to wielką, bowiem swoboda oceny mogła w poszczególnych punk-

tych żądań, musimy nawzajem ze swojej strony uczynić wszystko, aby ostatni okres konfliktów i zadróżnień nie był już przedłużany, ale doczekał się definitywnej likwidacji. Wobec zaś Rosji, co do której dążeniem polskiej polityki jest stałe utrzymanie jaknajlepszych stosunków, chodzi o uniknięcie

tych wynosić niejednokrotnie po kilkanaście punktów. Snać obrady musiały być bardzo burzliwe, skoro trwały aż 7 dni, i skoro ogłoszone już wyniki wywołują pewne zdziwienie.

Wyniki oceny technicznej polepszyły znacznie szanse Niemców, natomiast nie zdołały wpłynąć na to, iż w dalszym ciągu dwa pierwsze miejsca w Challenge'u zajmują kpt. Bajan i Karpiński. Łącznie z oceną za skład i rozkład samolotu, uzupełniona dziś przed południem dla zawodników niemieckich i włoskich, w ogólnej punktacji pierwsze miejsce zajmuje kpt. Bajan, mając 915 punktów, drugie miejsce Karpiński, mając 893 pkt., dalej za w kolejności idą: Seideman, Hubrich, Hirth, Florjanowicz, Ambruz, Anderle, Bayer, Buczyński, Stein, Zacek, Włodarkiewicz (szczegóły w tabeli).

Szczegóły oceny technicznej

W skład oceny właściwości technicznych wchodzi szereg poszczególnych ocen. I tak: w pierwszym rzędzie komisja ocenia widoczność z miejsca pasażera każdego z typów samolotów. Próba ta może dać do 75 punktów. Dalej idą urządzenia dla zapewnienia bezpieczeństwa w locie, a więc: rozmieszczenie t. zw. flotów, ich długość, ich funkcjonowanie automatyczne. Może to dać do 8 punktów. Za klapy lub t. zw. krokodyle. (sa to urządzenia, umieszczone na krawędzi skrzydła, można uzyskać 7 punktów. Następnie za mocne blokowanie tych klap dolicza się jeszcze 3 punkty, za różne urządzenia specjalne, które polepszają możliwość sterowania i zapewniają bezpieczeństwo lotu można jeszcze otrzymać do 10 punktów, czyli maksymalnie za te próby osiągnąć można do 30 punktów. Dalej dochodzi jeszcze do tego punktacja za silniki, odpowiadające różnym warunkom. Bierze się tu pod uwagę, czy silnik ma ciężkie czy lżejsze paliwo, czy łatwo się daje uruchomić itd. Razem ocena ta może przynieść 60 punktów. W dalszym ciągu bada się urządzenia do zmiany wyważania w locie. Urządzenia te służą do sterowania w locie z miejsca pasażera oraz wszelkie urządzenia, dla których uruchomienia potrzebna jest ułta oparcia lub utrata widzenia horyzontu. Próba ta przynosi 20 punktów maksymalnie.

Ważną częścią oceny technicznej jest badanie przejrzystości rozmieszczenia różnych dodatkowych przyrządów, jak: termometry, paliwomierze, dodatkowa luszka dla pasażera. Razem może to dać maksymalnie 30 punktów. Przy ocenie właściwości technicznych bada się dalej konstrukcję: czy jest ona całkowicie metalowa, czy też połączenie metalu z drzewem. Według klucza, wskazanego w regulaminie, udziela się punkty dowolnie od 1 do 30.

Jednym z ważniejszych punktów w ocenie jest wygoda zarówno pilota, jak i pasażera. Bada się więc szczegółowo rozmieszczenie siedzeń, możliwość przesuwania ich w płaszczyźnie pionowej w czasie lotu, ocenia się poduszki pleców i siedzeniowe, wentylację kabiny, ogrzewanie jej, swobodę otwierania okien w czasie lotu, wygodę wsiadania i wyśiadania — słowem wszystko to, co stanowi komfort turysty. Wszystkie te warunki łącznie mogą dać do 50

mylnych pozorów, jakobyśmy prowadzili ukrytą grę przeciwrosyjską, bo takich zamiarów nikt nie ma. Z drugiej jednak strony, musi i Rosja zrozumieć słuszność naszych życiowych interesów, jeśli nie chce, abyśmy w jej postępowaniu widzieli — grę przeciwpolską.

Pierwsze strzały do strajkujących Sytuacja w St. Zjednoczonych coraz bardziej napreżona

Nowy Jork, 5.9 (PAT). Według ostatnich wiadomości o przebiegu akcji strajkowej w przemyśle tekstylnym, ilość robotników strajkujących stale wzrasta. Od jutra rozpocznie się strajk robotników przemyślniczych w Peterson (New Jersey), którzy w ilości 200 tys. po-

przebiegają kraj, agitując pracujących stale wzrasta. Od jutra rozpocznie się strajk robotników tekstylnych w Peterson (New Jersey), którzy w ilości 200 tys. po-

pili do pracy i których koledzy strajkujący, w liczbie 10 tys., oblegali w fabryce, chcąc wyrzucić presję. Rozpędzając tłum robotników, oblegający budynki fabryczne, policja oddała kilkadziesiąt strzałów rewolwerowych. Na szczęście obyło się bez ofiar.

Wnioski

Gdyby komisja sędziowska nie ograniczyła się do ogłoszenia ogólnej punktacji właściwości technicznych, ale podała także wyniki poszczególnych ocen, możemy się zorientować nieco w przyczynach, dla których ogólna punktacja wypadła tak, a nie inaczej. Niestety, postanowiono poszcze-

gólne oceny zachować w tajemnicy i będą one ogłoszone dopiero w trzy miesiące po zakończeniu challenge'u.

W każdym razie w rozmowach z fachowcami lotniczymi słyszeliśmy zewsząd, że w następnym challenge'u swoboda dyskrecyjnej oceny sędziów powinna być ograniczona.

Table with columns: PILOT, SAMOLOT, Ocena techniczna, Szkoła, Start, Skład, Rozkład, Rozwinięty, Ladowanie, Razem. Lists pilots like Bajan, Karpiński, Seideman, Hubrich, etc. and their scores.

Start do próby zużycia paliwa Polskie R.W.D. i niemieckie Fieselery mają największe szanse

Trasa i regulamin

W dniu dzisiejszym od godz. 5 zrana trwała kontrola samolotów mających się udać na próbę zużycia paliwa. Próba zużycia paliwa na szybkości średniej polega na przelocie dwukrotnym trasy w trójkącie Warszawa — Nowosolna — Głowaczów — Warszawa.

Długość trasy wynosi w obu przelotach 594 kilometry. Próba ta polega na tem, że kontroluje się ilość spalonego paliwa przez silnik każdej maszyny. W tym celu każdy zawodnik otrzymuje zważoną ilość paliwa, poczem następuje zapłombowanie zbiornika, a po powrocie z lotu odplombuje się zbiornik, wypuszcza pozostałą benzynę, waży się ją i w ten sposób bada się, ile dana maszyna zużyła paliwa.

Start w 37 minut

Start maszyn w kolejności wylosowania rozpoczął się o godz. 12.33. Pierwszy skolei startował pilot Karpiński na „RWD”. Za nim pilot Kreuger na „Klemmie”, dalej po czeskim zawodnikowi Anderle wszystkie pozostałe maszyny. Start odbył się bardzo sprawnie w ciągu 37 minut. Start do spalania paliwa był wybitnie „oszczędnościowy”. Nie marnowano ani jednego zbędnego ruchu, zwłaszcza Włosi po długim wybiegu starali się lecieć możliwie nisko. Bardzo efektywnie wyglądał start „Messerschmidty”, które po odbiciu się od ziemi na wysokości może 150 metrów kolejno chowały swoje podwozia. Powrócił zawodników z całego

Pierwszy przelot

Już o godz. 2.10 w tej samej kolejności zaczęły się ukazywać samoloty, mijając Warszawę jako trzeci punkt kontrolny, czyli rozpoczynając drugie okrążenie trasy. Sądząc z tego, koło godz. 4-cj zaczęły się powrót zawodników z lotu, skąd natychmiast udadzą się do wagi.

Szansy

Trudno narazie napewno twierdzić, jakie szanse mają poszczególne maszyny. Jak się jednak dowiadujemy, maszyny niemieckie w czasie prób (mianowicie samoloty „Fieselery”) zużywały przeciętnie 10,5 kg. na 100 kilometrów, Bajan natomiast na RWD-9 w czasie prób wykazywał zużycie 11 kg., z czego wynika, że różnica między niemieckimi maszynami, a naszymi „RWD” powinna być minimalna. Prawdopodobnie próba ta przyniesie czołowym zawodnikom około 90 punktów, w każdym zaś razie nie więcej, niż 100.

Z ostatniej chwili

Do godz. 2.45 wszystkie samoloty, za wyjątkiem Nr. 41, t. j. pilota włoskiego, Vicenzi na „PS-1”, okrążyły czerwony masz, widomy znak punktu kontrolnego, umieszczony na polu wyścigowym. Do godz. 3.15 nie wiadomo jeszcze, jaki los spotkał maszynę włoską. Zawodnicy spodziewani są na mecie, poczynając od godz. 3.40.

Start do próby zużycia paliwa

Polskie R.W.D. i niemieckie Fieselery mają największe szanse

lotu spodziewany jest za trzy i pół godziny. W dniu dzisiejszym od godz. 5 zrana trwała kontrola samolotów mających się udać na próbę zużycia paliwa. Próba zużycia paliwa na szybkości średniej polega na przelocie dwukrotnym trasy w trójkącie Warszawa — Nowosolna — Głowaczów — Warszawa. Długość trasy wynosi w obu przelotach 594 kilometry. Próba ta polega na tem, że kontroluje się ilość spalonego paliwa przez silnik każdej maszyny. W tym celu każdy zawodnik otrzymuje zważoną ilość paliwa, poczem następuje zapłombowanie zbiornika, a po powrocie z lotu odplombuje się zbiornik, wypuszcza pozostałą benzynę, waży się ją i w ten sposób bada się, ile dana maszyna zużyła paliwa. Start maszyn w kolejności wylosowania rozpoczął się o godz. 12.33. Pierwszy skolei startował pilot Karpiński na „RWD”. Za nim pilot Kreuger na „Klemmie”, dalej po czeskim zawodnikowi Anderle wszystkie pozostałe maszyny. Start odbył się bardzo sprawnie w ciągu 37 minut. Start do spalania paliwa był wybitnie „oszczędnościowy”. Nie marnowano ani jednego zbędnego ruchu, zwłaszcza Włosi po długim wybiegu starali się lecieć możliwie nisko. Bardzo efektywnie wyglądał start „Messerschmidty”, które po odbiciu się od ziemi na wysokości może 150 metrów kolejno chowały swoje podwozia. Powrócił zawodników z całego













