

Po pierwszej połowie Challenge'u

Dotychczasowe wyczyny maszyn i ludzi i dalsze szanse zawodników

Tabela I Wyniki indywidualne

PILOT	SAMOLET	Ocena techniczna	Szybkość minimalna	Start	Skład. rozkład.	Rozruch	Ładowanie	Paliwo	Ogółem
1. Bajan	RWD-9	427	83	140	36	24	205	79	994
2. Karpiński	RWD-9	427	62	135	36	24	208	62	954
3. Pionczyński	RWD-9	427	73	136	36	24	196	61	953
4. Seideman	Fieseler	431	61	130	28	24	210	55	939
5. Hubrich	Fieseler	428	66	138	22	24	206	52	936
6. Buczyński	RWD-9	427	60	136	36	24	161	76	920
7. Florjanowicz	RWD-9	427	64	121	36	24	190	67	919
8. Ambruz	Aero-200	429	76	138	35	24	159	54	915
9. Anderle	RWD-9	427	79	127	36	24	166	56	915
10. Hirth	Fieseler	428	64	136	28	24	203	32	915
11. Grzeszczyk	PZL-26	383	51	138	34	20	203	78	907
12. Bayer	Fieseler	431	58	134	29	24	171	55	902
13. Balcer	PZL-26	383	56	137	34	20	194	75	899
14. Francke	Messerschmitt	450	33	113	30	16	162	95	899
15. Junck	Messerschmitt	451	47	121	30	24	132	90	895
16. Stein	Klemm	407	69	127	28	24	188	48	891
17. Włodarkiewicz	PZL-26	389	57	134	33	20	205	58	890
18. Zacek	Aero-200	429	65	141	35	24	142	54	890
19. Pasewald	Fieseler	428	50	135	27	24	176	45	885
20. Skrzyński	RWD-9	427	61	129	36	24	149	57	883
21. Dudziński	PZL-26	383	56	136	34	20	173	73	875
22. Osterkamp	Messerschmitt	451	23	122	30	24	118	86	854
23. Morzik	Klemm	407	68	132	27	24	129	53	840
24. Gedgowd	PZL-26	383	57	122	34	20	152	71	839
25. Krueger	Klemm	399	36	106	27	24	165	58	815
26. Eberhard	Klemm	394	66	120	27	24	135	46	812
27. François	PS-1	438	39	88	36	16	122	63	801
28. Macpherson	Moth	373	40	91	28	16	203	49	800
29. Colombo	Breda-42	323	0	116	36	16	171	60	722
30. Tessore	Breda-39	342	0	89	19	16	167	64	697
31. De Angeli	Breda-42	346	0	82	35	16	125	67	671
32. Sauzin	Breda-39	342	0	93	18	16	18	72	559

Z chwilą wyruszenia zawodników w lot okólny zakończyła się pierwsza połowa Challenge'u. Jakież jej bilans?

Zadaniem siedmiu dokonanych dotąd prób było przedewszystkiem ustalenie technicznych właściwości maszyn. Częściowo były to próby zupełnie niezależne od pilotujących konkursowe aparaty lotników: mianowicie dotyczyły to ogólnej oceny budowy samolotu i jego właściwości technicznych, co na szali dotychczasowej punktacji zaważyło bardzo silnie, gdyż stanowiło średnio 47 proc. ogólnej punktacji w pierwszej połowie zawodów (przy maszynach włoskich i niemieckich Messerschmittach nawet przeszło połowę, najmniej zaś, bo tylko 43 proc. przy polskich PZL-ach).

Również konstruktorów a nie pilota dotyczyła punktacja za rozruch silnika, a i przy rozkładaniu oraz składaniu aparatu punkt ciężkości spoczywał nie na sprawności pilota, ale na konstrukcji. Łącznie wszystkie te trzy próby dały na ogólną średnią punktację, wynoszącą 862 punkty — 461 punkt czyli 54 proc., tak że na pozostałe cztery próby przypadło 46 proc. punktacji.

Były one już w znacznym stopniu zależne od indywidualnych kwalifikacji lotników, jakkolwiek i tu próba zużycia paliwa, a do pewnego stopnia także próba szybkości minimalnej zależały przedewszystkiem od wartości konstrukcyjnych maszyn. Jednakże znaczna rozpiętość między wynikami, osiągniętymi przez poszczególnych lotników na maszynach tego samego typu, świadczy, że tu już silną rolę odgrywały momenty indywidualne.

Jeszcze zaś bardziej zaznaczyły się te momenty przy próbach startu, a zwłaszcza lądowania, gdzie rozpiętość wyników przy analogicznych warunkach maszyn dochodziła nawet do 50 proc. Te więc dwie próby najsilniej wydatniły walory indywidualne zawodników, jakkolwiek i przy nich właściwości maszyn grały również bardzo sporą rolę.

Obecnie pozostają jeszcze trzy próby ostatnie. Dwie z nich dotyczą lotu okólnego, przy którym chodzić będzie z jednej strony o regularność lotu (punkty karne za nielegi poza przepisaniem lotniskiem), z drugiej zaś o jaknajwiększą średnią szybkość (maksymalna punktacja wynosi 720 punktów przy szybkości 210 km.). W obu tych próbach na plan pierwszy wysunie się jeszcze bardziej indywidualność lotnika, jakkolwiek nie bez znaczenia pozostanie tak-

że siła motorów. Natomiast próba ostatnia, mająca zakończyć za wody (wyścig dla stwierdzenia szybkości maksymalnej), będzie już głównie zawodami samych maszyn, a ściślej — silników.

Dla ułatwienia czytelnikom orientacji w dotychczasowych wynikach konkursu podajemy tabelę, w której odmiennie od tabeli indywidualnej (zob. na wstępie) podajemy cyfry punktacji średniej, jaka na podstawie osiągniętych wyników wylicza się dla poszczególnych typów maszyn oraz dla poszczególnych narodowości. Dla ułatwienia orientacji, jaką rolę odegrała w uzyskanym wyniku wartość samej maszyny, a w jakiej mierze na plan pierwszy wybija się sukces pilotującego maszynę zawodnika, podajemy punktację prób nie wedle ich chronologicznego porządku, ale w tej kolejności, w jakiej ich wynik był zależny najpierw od maszyny a następnie od lotnika: a więc na wstępie trzy próby ściśle techniczne (ocena budowy, rozruch silnika oraz składanie i rozkładanie), a następnie cztery próby o charakterze bardziej już od indywidualności pilotów zależnym (zużycie paliwa, szybkość minimalna, start i lądowanie).

Tabela II Wyniki średnie

TYPY MASZYN:	Maszyna			Lotnik				
	Budowa	Rozruch	Skład	Paliwo	Szybkość minimalna	Start	Lądow.	Ogólna punktacja
1) Polskie:								
R.W.D. 9	427.0	34.0	36.0	64.0	68.9	132.0	182.1	934.0
P.Z.L. 26	383.0	20.0	33.8	70.8	55.6	133.0	185.4	882.0
2) Niemieckie:								
Fieseler 97	429.2	24.0	26.8	47.8	59.8	134.6	193.2	915.4
Messerschmitt B. F. 108	450.7	21.3	30.0	90.3	34.3	118.7	137.3	882.6
Klemm 36	401.8	24.0	27.2	51.2	59.8	121.2	156.3	839.5
3) Czeskie:								
Aero 200	429.0	24.0	35.0	54.0	70.5	139.5	150.5	902.5
4) Włoskie:								
Pallovecino P. S. 1.	438.0	16.0	35.0	63.0	39.0	88.0	122.0	801.0
Breda B.A. 42	334.5	16.0	35.5	63.5	0.0	99.0	148.0	696.5
Breda B.A. 39-S	342.0	16.0	18.5	68.0	0.0	91.0	92.5	628.0
5) Angielskie:								
Puss Moth	373.0	16.0	28.0	49.0	40.0	91.0	203.0	800.0
Ogólna średnia	407.2	22.6	31.1	62.5	50.7	123.2	165.8	862.1
ZAWODNICY:								
Polacy	407.0	22.2	35.0	67.8	61.9	133.1	185.1	912.1
Czesi	428.3	24.0	35.3	54.7	73.3	135.3	155.7	906.6
Niemcy	425.4	23.3	27.8	59.6	53.1	126.2	166.2	881.9
Anglik	373.0	16.0	28.0	49.0	40.0	91.0	203.0	800.0
Włosi	358.2	16.0	28.6	65.2	7.8	93.6	120.6	690.0

W ten sposób możemy już zbliżać wyniki, osiągnięte przez konstruktorów, konkurujących z sobą maszyn. Na czoło ogólnej punktacji wysuwa się RWD 9, po niej idą niemieckie Fieseler i czeskie Aero, w dalszej zaś kolejności niemal identyczne w ogólnych średnich wynikach niemieckie Messerschmitty i polskie PZL. Słabiej wypadła punktacja niemieckich Klemmów, dalej zaś idą — znowu obok siebie — włoskie PS i angielski Puss Moth. Na samych końcu wreszcie widzimy dwa modele włoskich Bred, których konstruktorzy główny nacisk położyli nie tyle na dostosowanie się do warunków konkursu, ile na uzyskanie jaknajlepszich wyników turystycznych w czasie lotu okólnego.

Najlepsze wyniki za konstrukcję (przez punktowane były najrozmaitsze udoskonalenia w budowie kabiny itp.) osiągnęli Niemcy (z wyjątkiem Klemmów) i Czesi oraz włoska PS-1, dopiero 5-te i 6-te miejsca przypadły maszynom polskim. Lepsza za to była nasza punktacja przy próbach z demontowaniem i montowaniem aparatu oraz przy rozruchu silnika. W zużyciu paliwa prym wiodą Messerschmitty, a po nich PZL oraz Bredy model 39, czwarte miejsce zajmują RWD; niemieckie Fieseler i Klemmy wyszły z tej próby o wiele słabiej. W szybkości minimalnej prym osiągnęli Czesi, a po nich RWD — Messerschmitty miały tu na odmianę wyniki bardzo słabe, a włoskie Bredy w ogóle nie mogły przejść pomyślnie tej próby — co się poważnie odbiło na ich punktacji ogólnej. W starcie znowu przodowali Czesi, po nich zaś kolejno Fieseler, PZL i RWD — wszystkie cztery typy osiągnęły wyniki bardzo do siebie zbliżone; w drugiej grupie znalazły się pozostałe dwa typy niemieckie, w trzeciej zaś aparaty włoskie i angielskie. Natomiast przy lądowaniu zwyciężyły angielski Puss Moth i niemieckie Fieseler, po których szły polskie PZL i RWD — Włosi i z tej próby wyszli najsłabiej.

W sumie znajdujący się na pierwszym miejscu RWD 9 jedynie w punktowanej stosunkowo niewysoko próbie rozkładania i składania miał 1-sze miejsce oraz do spółki z trzema innymi typami przodował pod względem rozruchu silnika. Jednakże w całokształcie prób typ ten okazał się najbardziej uniwersalny, osiągając w każdej z nich jeśli nie najlepsze, to jednak lepsze od średnich wyniki — czego nie zdołały uzyskać inne typy. W ten sposób, ulegając Fieselerom pod względem lądowania, a Messerschmittom co do szybkości (z czego wynika różnica w punktacji za zużycie pali-

wa), RWD odniosły jednak nad nimi przewagę spowodowaną większą elastycznością (szybkość minimalna), okazując się nadto lepsze od Fieselerów w ekonomii paliwa; gdyby nie to, palma pierwszeństwa przypadłaby Niemcom. Bardzo groźnymi konkurentami byli również Czesi, nad którymi RWD przeważał jednak silnie w próbach lądowania.

Jeśli chodzi o wyniki indywidualne — a te mogą służyć jako podkład do horoskopów dla ogólnego wyniku Challenge'u — to Bajan wysunął się bezkonkurencyjnie na pierwsze miejsce, stanowiąc osobną dla siebie klasę. W próbach, w których była sposobność do przejawienia walorów indywidualnych lotnika, Bajan uzyskał stosunkowo największą ilość dobrych miejsc, jeśli zaś za wskaźnik sprawności indywidualnej przyjąć czy to sumę punktów za zużycie paliwa i szybkość minimalną (a więc umiejętnie wyzyskanie maszyny) czy też za start i lądowanie (a więc wyczyny zależne już specjalnie od kwalifikacji indywidualnych), to w obu wypadkach stoi na pierwszym miejscu. Toteż można liczyć, że o ile lot okólny przebiedzie bez niemiłych przypadków, zachowa także puchar challenge'owy dla Polski.

Po Bajanie mamy grupę dwóch Polaków, Karpińskiego i Pionczyńskiego na RWD, oraz dwóch Niemców, Hubricha i Seidemana na Fieselerach. Wszyscy czterej są mniej więcej równi sobie w szansach. Po nich współzawodniczyć będą Hirth, również na Fieselerze, oraz Grzeszczyk na PZL, w dalszej zaś kolejności trzech Polacy: Florjanowicz na RWD oraz Balcer i Włodarkiewicz na PZL. W ten sposób w pierwszej 10-ce zawodników (jeśli szanse ich oceniamy nie wedle punktacji ogólnej, ale głównie wedle wyników prób indywidualnych) znajduje się 7-miu Polaków i 3-ich Niemców.

Następnie idzie grupa 6 zawodników, w czym 1 Polak (Buczyński), 2 Czechów (Ambroz i Anderle) oraz 3 Niemców (Bayer, Stein i Pasewald), po niej dalszych 5-ciu (2 Polacy, Dudziński i Skrzyński, Czech Zacek oraz Niemcy Francke i Junck na Messerschmittach), wreszcie zaś jeszcze jedna szóstka (Polak Gedgowd, Niemcy Morzik, Osterkamp, Krueger i Eberhard oraz Anglik Macpherson). Pięciu Włochów zamyka listę.

W miarę rozwijania się lotu okólnego będzie się wyjaśniało, jakie w tych grupach będą następowały przesunięcia. Na pierwszy plan wybija się obecnie uzyskanie punktów za dobrą średnią szybkość i dlatego lot przybrał odrazu tempo wyścigowe. Kto bowiem z zawodników nie potrafi uzyskać średniej 210 km na całej trasie, ten ryzykować będzie, że na jego miejsce wsuną się inni konkurenci.

„Dzieło sztuki” Dziewica zakazana

We Włoszech wytoczono niedawno sprawę przeciw niejakiemu Domini spowodowaną wydaniem przez niego pornograficznej powieści „La Vergine proibita” (Dziewica zakazana). Autor bronił się, dowodząc, że jego utwór jest „dziełem sztuki”. Sprawa oparła się o Sąd Najwyższy, który

orzekł, że plugastwo (oscenità) i dzieło sztuki — są to nazwy, które nie dadzą się pogodzić i utwór pornograficzny nie może być uznany za dzieło sztuki. Stosując zaś nowe prawo przeciw pornografii, sąd ten skazał autora na 5 miesięcy więzienia i 1500 lirów kary pieniężnej.

Olej rycynowy do żołądków demokratycznych

RZYM, 7. 9. (PAT.). Medjolański „Popolo d'Italia” ogłasza artykuł polemizujący z opiniami włoskimi, które głoszą pewne zastrzeżenia wobec mowy Mussoliniego, powiedzianej na zakończenie manewrów, a stwierdzającej m. in., że Włochy muszą zostać państwem „militarystycznym”.

Mówiąc wobec wszystkich o militarystyce, Mussolini wlał sporo oleju rycynowego do słabych żołądków demokratycznych, których posiadacze niewiadomo, jakim sposobem znaleźli się w partii faszystowskiej. Na

dowód słuszności twierdzenia, że naród włoski musi być militarystycznym, autor wskazuje na przykład szeregu państw europejskich.

W zakończeniu autor sztydzi z ludzi o „słabych żołądkach”, którzy nie lubią „marszów paradnych” i wzywa ich, by wybrali pomiędzy faszystem a „seminarjum”.

W związku z powyższym streszczonym artykułem, zaznaczyć należy, że pewne zastrzeżenia wobec słów Mussoliniego o militarystyce wysuwa organ katolicki „Avenire d'Italia”.

Lot okólny zaczęły Burza między Królewcem a Berlinem (Dokończenie ze str. 1-ej)

do Kolonii „Messerschmitt”, pilotowany przez p. Francke, oraz o tej samej godzinie również „Messerschmitt” p. Juncka.

Dwa przymusowe lądowania

BERLIN, 7. 9. (PAT.). Niemiec Stein (nr. 24) na Kl-36 w drodze do Berlina wylądował w miejscowości Blesdorf pod Berlinem spowodowany defektem w przewodzie, doprowadzającym oliwę do motoru.

Lotnik polski Karpiński zmuszony był lądować w miejscowości Guestebriese nad Odrą. Aparat znajdował się w odległości ok. 400 mtr. od zachodniego brzegu. Lądowanie nastąpiło spowodowane defektem w pompie smarowej oraz defektem magneta.

BERLIN, 7. 9. (PAT.). — W dalszym ciągu wylądowali w Berlinie: Seideman FI — 97 o godz. 12.15, Buczyński RWD — 9 o g. 12.24, Pasewald FI — 97 g. 12.24, Hirth FI — 97 g. 12.25, Grzeszczyk -PZL — 26 g. 12.25, François Ps-1 g. 12.54, Angeli Ba-42 12.28, Tessore Ba — 39 — s g. 12.31, Sanzin Ba — 39 — s g. 12.32, Zacek A — 200 — 1 godz. 12.28, Anderle RWD-9, g. 12.28, Dudziński PZL — 26 g. 12.29, Włodarkiewicz PZL — 26 g. 12.31, Bajan RWD-9, godz. 12.29, Florjanowicz RWD-9 g. 12.28, Pionczyński RWD — 9 g. 12.28, Skrzyński RWD — 9 g. 12.31, Macpherson Puss Moth g. 12.43.

Wystartowali z Berlina do Kolonii: Junck o godz. 12.23, Francke g. 12.25, Osterkamp g. 12.43, Wirth

g. 13.16, Bayer g. 13.05, Seideman g. 13.24, Hubrich g. 13.18, Pasewald g. 13.17, Eberhard g. 13.13, Krueger g. 13.14, Morzik g. 12.55, Colombo g. 13.20, De Angeli g. 13.22, Tessore g. 13.25, Sansin g. 13.21, Zacek g. 13.30, Ambruz g. 13.10, Anderle g. 13.13, Dudziński g. 13.06, Gedgowd g. 13.05, Grzeszczyk g. 13.23, Balcer g. 13.04, Włodarkiewicz g. 13.09, Bajan g. 13.15, Florjanowicz g. 13.02, Skrzyński g. 13.19, Macpherson g. 13.12.

Z ostatniej chwili

Wszyscy zawodnicy do godz. 12.54 wylądowali na lotnisku w Tempelhof z wyjątkiem jednego z naszych czołowych zawodników, Karpińskiego, który zmuszony był lądować przymusowo w miejscowości Guestebriese nad Odrą wskutek zlamania się trybów napędu pompy. Po natychmiastowym skomunikowaniu się telefonicznym z kierownictwem Challenge'u wysłany został na miejsce lądowania specjalny mechanik ze „Sko-dy” z częściami zapasowymi. Uszkodzenie aparatu Karpińskiego nie jest zbyt poważne i można mieć nadzieję, że pilot nasz w ciągu paru godzin będzie mógł startować w dalszą drogę.

W godzinach między 12.13 a 13.57 pozostali zawodnicy udali się w dalszą drogę do Kolonii. Do chwili zamknięcia numeru nieznana nam jeszcze jest godzina startu pilota Pionczyńskiego na „RWD-9”. W każdym razie zwołował nasz zawodnik Bajan wystartował z Berlina w stronę Kolonii o godz. 13.15.

Kongres chrześcijańskiego Wschodu w Wenecji

MIASTO WATYKAŃSKIE, 6. 9. (KAP). W Wenecji rozpoczął się pod przewodnictwem arcybiskupa Palermo, ks. kardynała Lavitrano, w obecności patriarchy Wenecji, ks. kardynała La Fontaine'a, trzeci włoski tydzień modłów i studjów, poświęconych Wschodowi chrześcijańskiemu. W związku z tem kardynał Sincero, sekretarz św. Kongregacji Kościoła Wschodniego wystosował do kardynała - patriarchy weneckiego list, w którym pisze, że zagadnienia powrotu dysydentów do katolicyzmu rozwiązywane być winno w duchu przychylnego rozumienia światopoglądu wschodniego i poparte gorącym uczuciem miłosierdzia. Konieczne jest, aby w pracy tej brali wspólny udział zarówno duszpasterze, jak

i wierni przez co dysydenci zrozumieją, że wszyscy bez wyjątku katolicy łączą się w jednym pragnieniu ujrzenia ich spowrotem razem z sobą przy modlitwie, o przyspieszenie powrotu i pragnie nie to stwierdzają czynami. W takiej świętej krucjacie nie może zabraknąć Italji, posiadającej szacowne pozostałości starożytnych gmin chrześcijańskich obrządku wschodniego i nie może braknąć Wenecji, której sława na Wschodzie tak często była jednoznaczna z chwałą katolicyzmu. List kardynała Sincero kończy się życzeniem, by Wenecja nanowu wzbudziła na Wschodzie nadzieję i ufność, że cały lud włoski mógł się o połączenie z oddzielnymi braćmi znów w jednej owczarni.

Wiara i dobroć muszą być czynne

Profesor uniwersytetu katolickiego w Waszyngtonie, dr. J. M. Cooper, w miesięczniku „The Ecclesiastical

Review” zamieścił artykuł nawołujący katolików do wyjścia ze stanu bierności i obojętności na sprawy społeczne. Ze względu na wielką wartość tego artykułu, przytaczamy niektóre jego myśli:

„Pomimo krzywdzących niesprawiedliwości, jakie pociągnęło za sobą przewartościowanie przemysłów, my, katolicy, w ciągu dziesiątek lat byliśmy głusi i śpiący. Rozprawialiśmy o sprawiedliwości, ale nie pracowaliśmy nad tem, aby ją uczyniła rzeczywistością. Albo wcale nie zwracaliśmy uwagi, albo bardzo mało na wołania o pomoc ze strony biednych i nieświadomych, a uczyniliśmy mało lub nie zgoła, aby ubożenie i ucisk usunąć. Dwaj wielcy katolicy święci, Ożanam we Francji i Brownson w Ameryce protestowali, lecz zaledwie garść katolików ich słuchała. Przemawiał Arcybiskup Ketteler i Leon XIII, przemawiał Pius XI, ale czy dużo katolików bierze jego słowa do serca? Za to, że nie przemawiamy, — będziemy kiedyś sądzeni przez ludzi i przez Boga.

Najważniejsze jest pytanie, czy my dzisiaj wspomagamy biednych. Czy jest nasza postawa taka, aby publicznie uznano, że jesteśmy po stronie biednych?”

Przewodnią myślą artykułu jest, że katolicy stoją dzisiaj wobec potrzeby rozwiązania problemu miłości bliźniego, która ma być czynem okazaną.