

ABC

PISMO CODZIENNE
INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIM

NASZE ABC

Co dalej?

Burza, spowodowana oświadczeniem Polski w Genewie, dającym wyraz naszego stosunku do traktatów mniejszościowych, obecnie uciszyła się. Po pierwszych gwałtownych odruchach, przyszło zastanowienie, a wraz z nim i spokojniejsza ocena tego, co się stało, jak również tego, co spowodowało wystąpienie Polski.

Obecnie Polska, której postawa wywołała tak duże zamieszanie w spokojnej zazwyczaj i chłodnej Genewie, musi i dalej iść konsekwentnie po raz obranej drodze. Siłą rzeczy nasuwa się pytanie, jaka ma być dalsza taktyka Polski, po onegdajszym wystąpieniu, jakie będą kroki następne naszej dyplomacji, słowem: co dalej?

Trzeba jasno zdawać sobie sprawę z sytuacji, wytworzonej naszym wystąpieniem. Na terenie międzynarodowym w rezultacie wystąpienia mamy więcej przeciwników, niż sojuszników, gotowych poprzeć naszą inicjatywę. Ci ostatni bowiem zachowali się, jak dotąd, z całkowitą rezerwą. Jedynie kontrastowo wypadło wystąpienie Turcji. Francja, Anglia i Włochy w pierwszej chwili wystąpiły kategorycznie i wypowiedziały się przeciw naszej inicjatywie.

Poza państwami, które z niechęcią powitały wystąpienie Polski, również żydzi, choć z całkowicie innych powodów, odnieśli się do naszego wystąpienia wrogo, mimo, że jak zapewnia dzisiaj „Nasz Przegląd” w obecnej konstelacji politycznej w Polsce żydów, wymówienie traktatu o mniejszościach, niczem żydom nie grozi.

Niemcy, mając aż nazbyt wiele zastrzeżeń co do kroku Polski, starają się wyzyskać inicjatywę Polski, dla swoich celów i użyć, jako dowódnego, do podważenia obowiązujących traktatów.

W tym stanie rzeczy, jaka powinna być taktyka polska? Jest rzeczą jasną, że niemożliwym było uprzednie poszukiwanie sojuszników dla genewskiego wystąpienia, skoro już z założenia zaskoczenie przewidziane było, jako integralna część akcji, zmierzająca do uniemożliwienia stopniowania polskich projektów przez odsyłanie ich z komisji na komisję, odkładania i odwoływania decyzji. Wystąpienie Polski musiało być nagłe i stanowcze, proste i bezkompromisowe.

Obecnie należy jednak, orietując się w sytuacji, użyć wszystkich sił i środków, aby wytworzyć jednolity front wszystkich tych, którzy przeciwni są dzisiaj, nielogicznemu i niesprawiedliwym traktatowi mniejszościowym. Mądra polityka i dobra dyplomacja ma tu dużą rolę do odegrania. Przy właściwej taktyce możliwe jest nawet, w obecnej chwili, naprawienie rozluźnionych ostatnio stosunków polsko-francuskich.

Opinia francuska jest w znacznej obecnie części po naszej stronie, — po stronie słuszności. Rozmowy przedstawicieli Polski z rządem Francji wskazują, że możemy liczyć na zrozumienie i szczerą sympatię naszego sojusznika.

Mała Ententa, zbyt dobrze rozumie stanowisko Polski, znajdując się, jeżeli chodzi o traktaty mniejszościowe, w analogicznej sytuacji, ona też pewnością nie

Już 19 samolotów w Warszawie

Włodarkiewicz w drodze do Warszawy Balcer przymusowo ląduje w Mostach Wielkich

Pierwsza wiadomość w „ABC”

„ABC” było wczoraj jedynym pismem, które doniosło o wylądowaniu na lotnisku mokotowskim uczestników rajdu. Donieśliśmy o tem, że pierwszy na lotnisku w Mokotowie stanął Polak Gedgowd, donieśliśmy o kolejności przylotu następnych zawodników i o szczęśliwym wylądowaniu Bajana, prowadzącego dotąd w ogólnej punktacji, a więc szczególnie drogiego wszystkim sercem.

Numer „ABC”, który ukazał się w znacznie zwiększonym nakładzie, został formalnie rozchwytyany na miejscu. W wielu kioskach pisma naszego zabrakło. Ale bo też pismo nasze podczas trwania Challenge'u zdołało już sobie wyrobić w szerokich kręgach czytelników opinię, że przynosi ostatnie, najświeższe wiadomości. Warto tu zaznaczyć, że i przewidywana tabelka ogólna punktacji, jaką obliczyliśmy wczoraj, nie posiadając jeszcze meldunków z niektórych etapów włoskich, niewiele się różni od tej tabelki, którą dziś zakomunikowano prasie półoficjalnie. Pewne przesunięcia wywołane są jedynie przez wcześniejsze, do ogólnego rezultatu, wyników poszczególnych zawodników na nieznanych dotąd odcinkach trasy.

Tabela

Tabela, którą zamieszczamy dziś w numerze, sporządzona jest już na zasadzie ostatecznych obliczeń. Oficjalnie będzie podana do wiadomości po uchwaleniu jej przez komisję sportową, co nastąpi dziś wieczorem. Zmiany na tabelce mogłyby zajść tylko w tym wypadku, gdyby komisja sportowa uwzględniła protesty zawodników niemieckich, mianowicie, jak wiadomo, kilku spośród zawodników niemieckich aresztowano podczas przymusowego lądowania między Paryżem a Bordeaux i czas aresztowania liczy im się do lotu. Jakże stanowisko zajmie w tej sprawie komisja sportowa, dotąd niewiadomo.

Wczorajsze lądowania

W dniu wczorajszym wylądowało na lotnisku Mokotowskim ogółem 16 samolotów, w tem 6 niemieckich: Osterkamp, Hirth, Bayer, Seidemann, Hubrich i Pasewald; 2 włoskie: Franke i Sanzin; 3 czeskie: Zacek, Ambruz i Anderle, oraz 5 polskich: Gedgowd, Buczynski, Skrzypiński, Bajani i Płonezyński. Nadto wylądował również wczoraj Karpiński, który leci poza konkursem.

W Wilnie nocował pilot niemiecki Franke, we Lwowie nocowali: pilot niemiecki Junck oraz Polacy Balcer i Dudziński.

Leccy poza konkursem pilot Morzik zanocewał we Lwowie, leccy poza konkursem Grzeszczyk dotarł wczoraj do Katowic i tam przenocował.

prze stanowisko Polski.

Droga na którą weszliśmy jest słuszną. Musimy z całą bezwzględnością podtrzymać nasz punkt widzenia, ale musimy także użyć wszelkich środków taktycznego wzmocnienia naszej pozycji. Zaniedbanie tego byłoby ciężkim błędem.

cowat. Włodarkiewicz, którego samolot naprawiono w Moście, spędził noc w Krakowie.

Dzisiaj

Dzisiaj przeznaczony jest na odpoczynek dla przybyłych wczoraj zawodników, na kontrolę niezamienionych części maszyn i ogólne przygotowanie się do jutrzejszego wyścigu szybkości. Ale jeszcze lotnisko otwarte jest do godz. 17.30 wieczorem dla tych lotników, którzy wczoraj nie przybyli do Warszawy.

Franke i Junck

Zręca pierwszy przyleciał do Warszawy pilot niemiecki Franke, który z Wilna wystartował o godz. 6.29 rano, a o godz. 7.53 był już w Warszawie. Trasę pokrył on w znakomitym czasie, uzyskując chyżość średnią 280 na godzinę. Pilot niemiecki Junck wystartował ze Lwowa o g. 6.38 rano, w Wilnie wylądował o g. 8.42, wkrótce potem, bo o godz. 9.08, wystartował do Warszawy i o godz. 10.28 wylądował na lotnisku mokotowskim. Ustanowił on rekord odcinka Wilno — Warszawa, przeleciał go bowiem w tempie 295 km. na godzinę.

Przygoda Dudzińskiego

Dudziński wystartował ze Lwowa o godz. 6.01 a o godz. 8.40 był w Wilnie. Stąd odleciał o godz. 9.23 i o godz. 10.58 znalazł się na lotnisku mokotowskim. Dudziński, jak się okazało, po drodze musiał lądować przymusowo na punkcie kontrolnym w Lidzie, spowodował defektu rurki doprowadzającej oliwę. Uszkodzenie to zreparowano mu w przeciągu 15 minut tak, że wiele czasu na to nie stracił.

Wypadek Balcera

Sierż. Balcer wystartował ze Lwowa o godz. 6.10 w kierunku Wilna. Doleciał jednak tylko do Mostów Wielkich, gdzie zmuszony był lądować spowodowany defektem silnika. Natychmiast wysłano mu pomoc techniczną, ale w chwili oddania numeru na maszynę (t. j. do godz. 17-ej), niema wiadomości o jego wystartowaniu.

Czas przelotu w minutach

	Katowice Lwów	Lwów Wilno	Wilno Warszawa	Średnia chyżość na ostatnim odcinku
Czas potrzebny do chyżości 210 km.	101	156	112	
14 Osterkamp	57	132	85	277.2
15 Franke	90	140	84	280.5
16 Junck	84	124	80	294.5
17 Hirth	100	166	116	203.1
18 Bayer	93	151	89	264.7
19 Seidemann	93	151	95	248.0
21 Hubrich	93	151	93	253.4
22 Pasewald	97	151	93	253.4
42 François	110	180	105	225.4
46 Sanzin	110	181	106	222.3
51 Zacek	101	161	97	242.9
52 Ambruz	97	163	94	250.7
54 Anderle	98	161	98	240.4
61 Dudziński	100	159	95	248.0
62 Gedgowd	93	154	93	253.4
64 Balcer	291			
65 Włodarkiewicz	1639	171		
71 Bajani	97	153	96	245.4
72 Buczynski	98	161	93	253.4
73 Płonezyński	102	165	97	242.9
76 Skrzypiński	99	171	99	238.0

Co groziło Włodarkiewiczowi

Gdyby naprawa silnika potrwała dłużej — zostałby wyeliminowany

Epopeja

Godną osobnej uwagi jest epopeja Włodarkiewicza, który przez szereg dni leciał na czele rajdu, a pod sam koniec lotu okrężnego musiał wyteńczyć wszystkie siły, aby nie zostać eliminowanym z rajdu za — zbyt małą szybkość. Spędzenie nocy poza lotniskiem — podobnie jak to było z Karpińskim pod Berlinem — kosztowało

go utratę 60 punktów za regularność i podwyższyło niezmiernie czas przelotu z Katowic do Lwowa, który innym lotnikom zabrad tylko około 100 minut, a u niego wynosił 1639 minut, dając teoretyczną średnią chyżość na tym etapie — 13 km. na godzinę.

Włodarkiewicz miał jednak przeżyć półtorej godziny czasu zaoszczędzonego na poprzednich odcinkach trasy. Pozatem zaś, nie mogąc już zapobiec temu, że ogólna chyżość jego lotu na wszystkich odcinkach razem ogromnie zmalała, miał jednak szansę, że nie spadnie z nią poniżej 135 km. na godzinę — gdyż wówczas auto matycznie zostałby z Challenge'u eliminowany. W tym więc wypadku nie wedle szybkości maksymalnej, jak to czyniliśmy dotąd, ale wedle minimalnej (135 km. na godzinę) kalkulowały się jego szanse.

26 godzin czasu

Otóż z Warszawy do Katowic (8245) trzeba by przy szybkości 135 km. zużyć na lot 3822 minut. Włodarkiewicz zaś zużył na tym dystansie około 2250 min., miał więc zapasu około 1570 minut, t. j. 26 godzin. O ileby więc naprawa silnika pod Mościami nie zużyła więcej czasu, miał szansę, że lecąc dalej z chyżością nie mniejszą od 210 km., utrzyma swoją chyżość ogólną powyżej fatalnej granicy 135 km.

I rzeczywiście — niemal dokładnie w 26 godzin po wypadku silnika był gotów do dalszej drogi: szansa utrzymania się w gronie uczestników Challenge'u jeszcze pozostała. Dalszy jednak lot Włodarkiewicza odbywa się na samej krawędzi tej dolnej granicy. Nie mamy jeszcze wiadomości, o wyniku jego ostatnich etapów, na których niedotrzymanie chyżości 210 km. może spowodować, że mimo wszystko lecąc z Włodarkiewiczem nie osiągnie potrzebnej minimum. O ile jednak tego niebezpieczeństwa uniknie, z wyjątkiem z ilością 0 punktów za chyżość o raz 100 punktami za regularność (gdyż z 1000 punktów na początku lotu 160 punktów w tej rubryce skreśla się 60 za każdy noc spędzony poza lotniskiem), co mu razem z punktacją za próby techniczne (890) da ogólną punktację 990.

O ostatnią nagrodę

Przyspieszenie chyżości na trasie Lwów — Wilno nie jest w stanie przysporzyć mu żadnych punktów, gdyż chyżość 135 — 140 km. stanowi strefę „martwą”, w której punktów żadnych się nie zdobywa, a dopiero powyżej 140 km. zaczyna się zdobywać po 12 punktów za każdy kilometr. Jednakże nawet lecąc tak szybko jak najszybszy z pozostałych zawodników Junck, Włodarkiewicz mógłby co najwyżej dobiec do 139 i pół km. W każdym razie będzie miał triumf swego rodzaju, jeśli potrafi uniknąć dwukrotności.

Warto jeszcze zauważyć, że w regulaminie Challenge'u przewidzianych jest 20 nagród, ilość zaś zawodników wynosi obecnie 21 czyli, że bez nagrody wyjdzie tylko ostatni.

I tu waga się szanse między Włodarkiewiczem a Balcerem (który naprawia motor w Mostach Wielkich pod Lwowem). Jeśli Balcerowi nie udałoby się wystartować w ciągu popołudnia i przybyć do Warszawy nie później niż o godz. 18 min. 30 wieczorem, w której to porze zakończy się funkcjonowanie na lotnisku warszawskim kontroli lotu okrężnego, wówczas Włodarkiewicz, znajdując się na ostatnim miejscu tabeli ogólnej, byłby jednak 20-tym z rzędu i otrzymałby, jak i wszyscy poprzedzający go, od miejsca 5-go począwszy, 6.000 franków nagrody.

Macpherson

Smutnym cechem odbił się również wypadek dzielnego sportowca — pilota Anglika Macphersona, którego samolot przewieziony został do Lwowa, w stanie nie nadającym się do dalszego lotu. P. Macpherson wraz z towarzyszącym swym p. Reisse przybył dziś rano do Warszawy samolotem Polskich Linij Lotniczych „Lot”. Jest niepokieszony spowodowany wypadku, który spotkał go niemal u progu mety. Zarówno on, jak i jego towarzyszy, który o godz. 12-ej wystartował do Bukaresztu, proszą o danie publicznie wyrazu ich uznania dla organizacji pomocy i niezwyklej poświęcenia i życzliwości, których doznali na terytorjum Polski.

Tabela punktacji

No. samolotu	Pilot i maszyna	Ostateczna punktacja				
		Chyżość na całej trasie km. na godz.	Chyżość na próbach techn.	Regularność	Chyżość	Razem
71	Bajani (RWD 9—Sk.)	205.9	994	160	704	1858
75	Płonezyński (RWD 9—Sk.)	213.0	953	160	708	1821
19	Seidemann (Fieseler)	208.5	939	160	714	1813
32	Ambruz (Aero 200)	211.0	915	160	720	1795
54	Anderle (RWD 9—W.B.)	203.6	915	160	695	1770
22	Pasewald (Fieseler)	215.0	885	160	720	1765
72	Buczynski (RWD 9—Sk.)	199.6	920	160	677	1737
18	Bayer (Fieseler)	203.5	902	160	694	1756
61	Dudziński (PZL 26)	211.0	875	160	720	1755
51	Zacek (Aero 200)	201.2	890	160	685	1735
17	Hirth (Fieseler)	197.3	915	160	659	1734
14	Osterkamp (Messerschmidt)	206.5	854	160	706	1720
62	Gedgowd (PZL 26)	213.0	839	160	720	1719
15	Franke (Messerschmidt)	197.0	899	160	656	1715
76	Skrzypiński (RWD 9—W.B.)	198.2	883	160	666	1709
21	Hubrich (Fieseler)	190.7	936	160	606	1702
16	Junck (Messerschmidt)	174.2	895	160	571	1626
42	François (PS 1)	188.9	801	160	587	1548
46	Sanzin (Breda)	186.8	559	160	562	1281
65	Włodarkiewicz (PZL 26)		890	100		
64	Balcer (PZL 26)		899	160		
73	Karpiński (RWD 9—Sk.)		954	wycofał się		
74	Florjanowicz (RWD 9—W.B.)		919	wycofał się		
63	Grzeszczyk (PZL 26)		907	wycofał się		
24	Stein (Klemm)		891	wycofał się		
26	Morzik (Klemm)		840	wycofał się		
25	Krueger (Klemm)		815	wycofał się		
23	Eberhard (Klemm)		812	wycofał się		
81	Macpherson (Moth)		800	wycofał się		
43	Colombo (Breda)		722	wycofał się		
45	Tessore (Breda)		697	wycofał się		
44	de Angeli (Breda)		671	wycofał się		