

ABC

PISMO CODZIENNE

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIM

Por. Włodarkiewicz — wyeliminowany

Do Warszawy przybył poza konkursem

Przyłot

We wczorajszym numerze naszego pisma podaliśmy opis przygody por. Włodarkiewicza, który zmuszony był lądować pod Mościcami spowodu poważnego defektu silnika. Wiadomość, że Włodarkiewicz zdołał jednak w ciągu 26 godzin wyremontować maszynę i leci dalej, wywołała odruch radości wśród tych wszystkich, których entuzjazmował jego rekordowy lot. Toteż gdy dotarła na lotnisko mokotowskie wieść, że por. Włodarkiewicz wystartował z Wilna o godz. 15.51. rozpoczęło się gorączkowe oczekiwanie jego przybycia. Spodziewano się go mniej więcej koło godz. 17.30. I rzeczywiście o godz. 17.35 ukazał się na horyzoncie drobny punktik rosnący w szybkim tempie. Godz. 17.37 por. Włodarkiewicz wylądował na lotnisku. Towarzysz jego, p. Przysiecki, wyskoczył z samolotu, by odnieść książkę kontrolną zgromadzoną przy mecie komisji sportowej, a por. Włodarkiewicz zaczął rolować w kierunku hangarów.

Niestety, okazało się, że uszkodzenie motoru por. Włodarkiewicza było poważniejsze, niż to donosiły wiadomości wczorajsze. W samolocie jego pękł wał korbowy, który według regulaminu jest częścią niewymienną, wobec czego por. Włodarkiewicz został z challenge'u wyeliminowany i skończył wczoraj rajd — już poza konkursem.

Powitanie

Współpracownik nasz podał nam natychmiast w kierunku maszyny w ślad za matką pilota, która śpieszyła powitać syna po pełnych emocjach przeżyciach w okresie oczekiwania jego powrotu.

Młodziutki pilot wyskakuje lekko z maszyny w ubraniu tak zabrudzonym, że z trudem można się domyśleć, iż pierwotny kolor jego był biały. Na wstępie bierze go w ramiona dyrektor Polskich Zakładów Lotniczych, inż. Rumowicz. Włodarkiewicz ma tak strapioną minę, że powitanie zaczyna się od pocieszania go.

Zwierzania pilota

— Trzeba pecha. Tak świetnie szła maszyna i tu raptem, jak uciął! Motor staje na wysokości niemal 20 metrów nad ziemią i muszę lądować. Całe szczęście, że te krokodyle (klapy na skrzydłach) pozwoliły wylądować łagodnie, nie uszkadzając maszyny.

— W jakich warunkach terenowych pan lądował, panie poruczniku?

— Na zwykłym chłopskim polu tak, że jedno koło trafiło w brzołę i samolot pochylił się na lewą stronę. Dzięki temu Płoneczyński, który mnie minął, przypuszczał, że skapotałem. Towarzysz mój pobił natychmiast do telefonu, który na szczęście nie był daleko, i zaraz mogłem wezwać pomoc z Mościc. Zajęło się tam mną nadzwyczajnie troskliwie. „Mościce” dały swych robotników do przetransportowania samolotu. Niespodziewanie szybko przybył też inż. Dziwowski, z którym udałem się samolotem do Krakowa, do 2 pułku lotniczego po fachowców. I tegoż wieczoru powróciłem samochodem do Mościc. Niestety, okazało się jednak, że nie uda się przeprowadzić remontu maszyny bez naruszenia plomby. Zdałem więc sobie sprawę, że muszę być wyeliminowany z zawodów. Jednak zależało mi na tem, żeby dokończyć trasę.

— Czy to prawda, że pan porucznik miał identyczne uszkodzenie wału korbowego, co inż. Grzeszczyk?

— Tak. Pęknięcie jest tych samych wymiarów i w tym samym kierunku. Jednak wymieniono mi wał tak szybko i dokładnie, że obecnie maszyna jest w doskonałym stanie i bardzo możliwe, że poza konkursem wezmę jutro udział w wyścigu na szybkość maksymalną.

Strapionego pilota nie pociesza nawet wiadomość, że zdobył kilka nagród, m. in. nagrodę wojewody Grażyńskiego, który dla polskiego pilota, który pierwszy wylądował w Katowicach, oraz nagrodę, którą jedna z entuzjastek lotnictwa, ano

nimowo zadeklarowała właśnie dla niego.

Szczęśliwy traf

— Czy pan bardzo narzekał na warunki atmosferyczne w czasie lotu?

— Bynajmniej. Właśnie w tej (Dalszy ciąg na stronie 2-jej)

Dziś rozstrzygnie się zwycięstwo
w wielkim turnieju lotniczym

Ostatnia próba

A więc dziś o g. 3 min. 15 popołudniu rozpocznie się ostatnia próba challenge'u — próba maksymalnej szybkości — która zdecyduje, kto zostanie zwycięzcą wielkiego turnieju lotniczego!

Gdy w rajdzie chodziło przede wszystkim o próbę regularności lotu i utrzymywanie się w stałej, średniej szybkości — dziś każdy pilot będzie musiał ze swej maszyny wydobyć jej maksimum. Będzie to więc w znacznej mierze — wyścig motorów. Punkty, zdobyte w dzisiejszej próbie maksymalnej szybkości, doliczone do dotychczasowej ogólnej punktacji (patrz oficjalna tabelka na str. 1-jej dzisiejszego numeru) złożą się razem na punktację ostateczną.

Próba maksymalnej szybkości polegać będzie na przelecie w maksymalnym tempie trójkątnej trasy długości 297 kilometrów między punktami kontrolnymi Warszawa — Mokotów, Nowosolna, Głowaczów, Warszawa. Jest to ta sama trasa, którą zawodnicy musieli dwukrotnie przebyć przy próbie zużycia paliwa.

Start i meta w tej próbie znajdować się będą przed trybunami tak, że publiczność będzie mogła dokładnie widzieć moment odlotu i przylotu każdego zawodnika. Punktacja za szybkość maksymalną zaczyna się od górnej punktacji lotu okrężnego, a mianowicie od szybkości 210 kilometrów na godzinę wwyż. Każdy następny kilometr szybkości przynosi zawodnikowi 1 punkt.

Zgodnie z regulaminem wyścig ten jest pomysły w ten sposób, żeby zwycięzca zawodów, a więc zdobywca największej sumy punktów we wszystkich konkurencjach — z innymi łącznie — pierwszy przybył do mety. W tym celu zawodnicy będą

CAŁA POLSKA
UZYWA
CILZ

HERBEWO

startowali do wyścigu w kolejności klasyfikacji uzyskanej dotychczas i w odstęпах czasu wyrównujących różnicę szybkości ich maszyn. W ten sposób faktyczny zwycięzca całosci zawodów przyjdzie do mety pierwszy, choćby jego szybkość maksymalna była mniejsza, niż innych zawodników.

Tabelka orientacyjna

Dla pewnego zorientowania czytelników o szansach zawodników podczas dzisiejszego wyścigu, podajemy tabelkę, wykazującą najlepszą chyżość, jaką osiągnęli zawodnicy w czasie lotu okrężnego. Ma ona oczywiście znaczenie tylko orientacyjne, gdyż rajd nie był wyścigiem i tylko na niektórych etapach — głównie na półfinale przed Tunisem, a jeszcze bardziej na finale do Warszawy — przybierał on wyścigowe tempo, zresztą nie powszechnie. Należy najwazniejszą w czasie rajdu było uzyskanie najlepszej punktacji i uniknięcie straty punktów (błądzenia i przymusowe lądowania), a zawodnicy, o ile nie musieli nadrobić strat (jak np. Ambruz i Płoneczyński), nie potrzebowali rozwijać maksymalnej szybkości. Nie rozwijał jej także Bajani, który wyniósłszy znaczne fory z prób technicznych uważał za rzecz najwazniejszą takie ukończenie rajdu, aby kosztować nawet pewnej straty punktów jaknajmniej sfałgować maszynę. Oczywiście na dzisiejszym wyścigu rozwinęte będą szybkości większe.

Stan, w jakim znajdują się poszczególne motory, będzie w próbie dzisiejszej odgrywał bardzo ważną rolę, jednakże nikt (nawet może sami lotnicy i ich mechanicy) nie potrafiłby tu przeprowadzić dokładnej klasyfikacji. Moze my więc tylko orientować się wedle mocy poszczególnych maszyn i ich motorów — zarówno teoretycznej, jak praktycznej dotąd wykazanej.

Teoretycznie osiągają RWD po 275 km. na godzinę, Messerschmidty i PZL po 320 i nawet podobno więcej, Fieselerzy mówią o 300 (czego jednak dotąd nie pokazyli). Aero są mniej więcej równe z RWD, maszyny włoskie są najsłabsze. W ostatecznej punktacji szybkość PZL i Messerschmidów pozwoli zapewne na polepszenie punktacji w stosunku do innych Dudzińskiego, który ma obecnie 9-te miejsce, oraz Osterkampowi, Gedgowdowi i Franckemu (obecnie miejsca 12 — 14); mniejsze już ma szanse Junek z 1548 punktami, aby uzyskać potrzebne mu do wyprzedzenia Francois aż 83 punkty przewagi w wyścigu.

Kto będzie pierwszy?

Najwazniejsze jednak jest pytanie, kto zajmie pierwsze miej-

scę. Bajani, mający równy aparat z Płoneczyńskim, a nad Seidemannem uzyskaną dotąd przewagę 45 punktów czyli nie bojący się jego konkurencji nawet przy chyżości o 45 większej, zdaje się mieć zapewnione pierwsze miejsce. Seidemann musiałby, jeśli np. Bajani lecąc będzie z chyżością 270 km. rozwinąć 315 km., a to nie wydaje się prawdopodobne. Zupełnie niegroźni są dla Bajana Płoneczyński i Ambruz, a jeszcze mniej konkurencji na PZL i Messerschmidach, zbyt od niego oddaleni w punktacji.

Walka o następne miejsca

Natomiast o drugie miejsce rozegra się zafarta walka między Płoneczyńskim a Seidemannem. Roznią się oni od siebie tylko 3 punktami i każdy z nich będzie się starał wyciągnąć ze swego motoru jaknajwięcej.

Ambruz pozostanie zapewne na czwartym miejscu, ale tylko o tyle, o ile nie zepchnie go z niego ktoś z szybszych maszyn. Największe szanse po temu ma Dudziński na PZL oraz Pasewald i

Przy ostatecznej punktacji może się zdarzyć, że dwaj, a może i trzech zawodnicy będą mieli taką samą ilość punktów. Jak wtedy będzie z kolejnością, otóż regulamin challenge'u przewiduje, że pierwszeństwo ma ten, kto osiągnął lepszą punktację za lot okrężny. O ileby obaj zawodnicy mieli w rajdzie wyniki jednakowe, rozstrzyga kto ma lepszy rezultat w próbach technicznych. Gdyby zaś i tu panowała równość, wtedy rozstrzyga większa suma punktów wszystkich łącznie w próbach startu i lądowania.

Bayer na Fieselerach

Kolejność startu

Dziś już od godziny 8-jej rano odbędzie się ponowna kontrola wszystkich części niewymiennych, o godz. 11-jej komisja ustali czas startu każdego z zawodników, o godz. 15.25 dany będzie sygnał do startu, a punktualnie o godz. 15.31 winien nastąpić start pierwszego zawodnika. Prawdopodobnie więc pierwszy wystartuje Bajani, za nim Płoneczyński, dalej Seidemann i czeski pilot Ambruz i przypuszczalnie między tą czołową czwórka rozegra się zawzięta walka o palmę pierwszeństwa.

Przewidywane jest zakończenie próby o godz. 17.45, poczem międzynarodowa komisja sportowa zajmie się obliczaniem zdobytych przez zawodników punktów, a o godz. 18.30 nastąpi uroczyste ogłoszenie imienia zwycięzcy, poczem odegrane będą hymny narodowe państw biorących udział w zawodach w kolejności zwycięzców każdej z poszczególnych ekip.

Nagrody

Według regulaminu przewidziane jest 19 nagród dla zawodników Challenge'u 1934 r. poza puhaem Challenge'u, przechodzącym na własność Aeroklubu, którego członkiem jest zwycięzca, aż do następnego Challenge'u, który odbywa się w odstęпах 2-letnich z tem, że trzykrotnie zdobywca puharu przez jedno państwo zamienia Challenge, pozostawiając puhar jako definitywną własność danego Aeroklubu. Dotąd dwa razy puhar zdobyli Niemcy, raz — Polska. Jutro mamy szansę zdobyć go po raz drugi.

Pierwsza nagroda regulaminowa wynosi nadto 100.000 fr. francuskich, druga 44.000 fr. francuskich, trzecia 21.500 fr. fr., czwarta — 10.500 fr. fr., a pozatem regulamin przewiduje 15 nagród po 6.265 fr. fr., czyli łącznie 269.975 fr. fr. Niezależnie od tego zadeklarowano szereg nagród honorowych, wśród nich nagrody Prezydenta Rzeczypospolitej, marsz. Piłsudskiego, min. Becka, min. Butkiewicza, min. Goebbelsa, prezydenta Gdańska, prezydenta m. Warszawy i t. d., i t. d.

Dotychczasowa maksymalna szybkość
osiągnięta przez uczestników challenge'u

| Lotnik | Samolot | Motor | Szybkość km. na godz. | Na etapie |
|----------------------|---------------|-------------|-----------------------|----------------|
| 13 Junek | Messerschmidt | Hirth | 294.5 | Warszawa—Wilno |
| 14 Osterkamp | " | " | 291.3 | Biskra—Tunis |
| 15 Francke | " | Argus | 280.5 | Wilno—Warszawa |
| 61 Dudziński | PZL 26 | Menasco | 290.7 | Sidi—Algier |
| 62 Gedgowd | " | " | 263.8 | Biskra—Tunis |
| 19 Seidemann | Fieseler | Argus | 279.0 | Brno—Praga |
| 21 Hubrich | " | " | 259.0 | Biskra—Tunis |
| 13 Bayer | " | Hirth | 264.7 | Wilno—Warszawa |
| 22 Pasewald | " | " | 253.4 | Wilno—Warszawa |
| 17 Hirth | " | " | 241.1 | Biskra—Tunis |
| 76 Skrzypiński RWD 9 | Walter Bora | " | 268.9 | Biskra—Tunis |
| 54 Anderle | " | " | 242.6 | Brno—Praga |
| 72 Buczynski | " | Skoda | 253.4 | Wilno—Warszawa |
| 71 Bajani | " | " | 247.5 | Biskra—Tunis |
| 75 Płoneczyński | " | " | 247.5 | Biskra—Tunis |
| 52 Ambruz | Aero 200 | Walter Bora | 259.7 | Wilno—Warszawa |
| 51 Zaeck | " | " | 242.9 | Wilno—Warszawa |
| 42 Francois | PS 1 | Fiat | 224.4 | Wilno—Warszawa |
| 46 Sanzin | Breda | Colombo | 222.3 | Wilno—Warszawa |

Nr. konkursowy

| Pilot, samolot | | IŁOŚĆ PUNKTÓW | | | | | | |
|---------------------------------|--|-----------------------|---------------------------|---------------|------------------|--------------------|--------------|--------------|
| i motor | | Próbę lotu | Próbę szybkości | Próbę zużycia | Próbę techniczną | Próbę orientacyjną | Próbę łączną | Próbę łączną |
| | | Czas przelotu g. min. | Średnia szybkość km/godz. | Za 100 km. | Za 100 km. | Za 100 km. | Za 100 km. | Za 100 km. |
| 71 Bajani (RWD 9. — Sk.) | | 46.20 | 205.88 | 704 | 160 | 364 | 994 | 1858 |
| 75 Płoneczyński (RWD 9. — Sk.) | | 44.41 | 213.49 | 708 | 160 | 368 | 953 | 1821 |
| 19 Seidemann (Fieseler — A.) | | 45.48 | 208.28 | 714 | 160 | 374 | 939 | 1813 |
| 52 Ambruz (Aero 200. — W. B.) | | 45.11 | 211.12 | 720 | 160 | 380 | 915 | 1795 |
| 54 Anderle (RWD 9. — W. B.) | | 46.50 | 203.69 | 695 | 160 | 355 | 915 | 1770 |
| 22 Pasewald (Fieseler — H.) | | 44.18 | 215.93 | 720 | 160 | 380 | 885 | 1765 |
| 72 Buczynski (RWD 9. — Sk.) | | 47.48 | 199.57 | 677 | 160 | 337 | 920 | 1757 |
| 18 Bayer (Fieseler — H.) | | 46.53 | 203.47 | 694 | 160 | 354 | 902 | 1756 |
| 61 Dudziński (PZL 26 — M. B.) | | 45.12 | 211.05 | 720 | 160 | 380 | 875 | 1755 |
| 51 Zaeck (Aero 200 — W. B.) | | 47.24 | 201.25 | 685 | 160 | 345 | 890 | 1735 |
| 17 Hirth (Fieseler — H.) | | 48.20 | 197.37 | 659 | 160 | 319 | 915 | 1734 |
| 14 Osterkamp (Messerschmidt—H.) | | 46.12 | 206.48 | 706 | 160 | 366 | 854 | 1720 |
| 62 Gedgowd (PZL 26 — M. B.) | | 44.46 | 213.08 | 720 | 160 | 380 | 839 | 1719 |
| 15 Francke (Messerschmidt — H.) | | 48.26 | 196.96 | 656 | 160 | 316 | 899 | 1715 |
| 76 Skrzypiński (RWD 9. — W. B.) | | 48.07 | 198.25 | 666 | 160 | 326 | 883 | 1709 |
| 21 Hubrich (Fieseler — A.) | | 50.01 | 190.72 | 606 | 160 | 266 | 936 | 1702 |
| 42 Francois (PS. 1 — F.) | | 50.31 | 188.84 | 587 | 160 | 247 | 901 | 1548 |
| 16 Junek (Messerschmidt — A.) | | 54.46 | 174.18 | 411 | 160 | 211 | 895 | 1466 |
| 46 Sanzin (Breda — C.) | | 51.06 | 186.68 | 561 | 160 | 221 | 559 | 1281 |

UWAGA: Skróty nazw motorów: Sk. — Skoda Gr. 760; A. — Argus As 17; W. B. — Walter Bora; M. B. — Menasco-Bue cancer B C S-3; H. — Hirth H M 8; F. — Fiat A 70 S; C. — Colombo S 63.