

# A E C

PISMO CODZIENNE

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIM

## NASZE ABC

### Nie wolno zmarnować

Dwieście tysięcy ludzi na lotnisku i milion, jeśli nie więcej słuchaczy radia. Zbiorowe napięcie nerwów całego społeczeństwa i taki porwy entuzjazmu, jaki trudno znaleźć w pamięci. Jedynie powrót s. p. Żwirki i Wigury z Berlina przed dwoma laty da się pod tym względem porównać z dniem wczorajszym.

Społeczeństwo udowodniło, że istnieje w nim całkowite zrozumienie znaczenia, jakie w dobie obecnej posiada lotnictwo. Pod tym względem rozporządza Polska kapitałem olbrzymim, kapitałem siły moralnej. I dlatego obecnie rzecz najwazniejszą powinna być troska, aby kapitał ten nie zmarnować.

Samo zwycięstwo w międzynarodowych zawodach, to zaspokojenie dumy narodowej, ale w gruncie rzeczy to tylko forma, a nie treść. Treścią jest — siła.

Miljony ludzi w Polsce wprost instynktownie wyczuwają niesłychaną doniosłość lotnictwa dla naszej przyszłości i dla naszego bytu, zdając sobie sprawę, że bez niego bardzo-mogłoby być kruchą z obroną kraju w razie wojennego starcia. Te miliony są też gotowe uczynić wszystko, aby naszemu lotnictwu dać siłę, jakiej mu potrzeba. Chodzi więc tylko o to, aby ten kolosalny potencjał przemienić w wartość realną.

Byłoby złudzeniem, gdybyśmy z faktu, że posiadamy znakomite maszyny i pierwszorzędnych lotników, wysnuli wniosek, że także pod względem siły w powietrzu zajmujemy to samo miejsce, co pod względem jakości. Nie trzeba udowodniać, że jest właśnie przeciwnie i że mamy sporo jeszcze do odrobienia, aby wyrównać się z Niemcami, Włochami lub sowiecką Rosją. Główną podstawą siły jest masa — i Polska musi uczynić wszystko, aby dalszy rozwój lotnictwa przybrał u nas masowe rozmiary.

A zatem w pierwszej linii — nauka modelarstwa w szkołach. Jedna lub dwie godziny tygodniowo, obowiązkowo dla wszystkich. Cała nasza młodzież musi być z lotnictwem jaknajbardziej „za pan brat“.

Potem zaś — nauka pilotażu. Jesteśmy społeczeństwem ubogim i bez zorganizowanej akcji zbiorowej, bez wydanej pomocy państwa, nie potrafimy zorganizować masowego szkolenia pilotów. Nie możemy na razie mieć zbyt wielkiej ilości kosztownych aparatów, ale powinniśmy i musimy mieć jaknajwięcej ludzi umiających latać. Zwrócenie specjalnej uwagi na lotnictwo sztabowe — również nie w eksperymentalnej tylko skali, ale w masowym kalibrze — zdaje się być najlepszą do tego drogą.

Trzecim czynnikiem podstawowym jest przemysł samolotowy. Aby się rozwinął do skali potężnej, musi mieć popyt na rynku wewnętrznym. Aby ten popyt istniał, trzeba ludzi, którzy będą już posiadali kurs pilotażu, umożliwić nabywanie własnych aparatów — siłami zbiorowymi, na raty, za specjalnymi ulgami i t. p.

Wszystko to razem powinno stanowić jednolity plan pod hasłem: Nasza przyszłość i jej ochrona — w powietrzu! Inaczej doprowadzimy do zmarnowania olbrzymiego kapitału moralnego,

## Po wczorajszym zwycięstwie Jerzego Bajana Polska — Niemcy 2 : 2

Następny challenge zdecyduje o zdobyciu pucharu

Puchar Challenge'u pozostał w ręku Polski i mamy w stosunku do Niemiec rezultat 2:2. Challenge 1936 roku, który również odbędzie się w Warszawie, zadecyduje, kto zdobędzie tę cenną nagrodę po raz trzeci, t. j. na trwałe.

Oto krótko ujęty wynik dnia wczorajszego. Zwycięstwo Bajana i Pionczyńskiego było zarazem zwycięstwem polskiej ambicji narodowej i dlatego z tak niezmiernym entuzjazmem przyjmowano naszych triumfatorów powietrza. Dlatego aż do ostatniej chwili z tak drżącymi sercami śledziliśmy wszyscy, czy jakieś fatum nie przekreśli naszych nadziei. Chwała Bogu, wszystko zakończyło się pomyślnie.

Opis wczorajszego dnia na lotnisku mokotowskim znajduj czytelnicy na 3-ciej stronie dzisiejszego numeru.

### Triumf polskiego motoru

Jeśli zaś pod kątem sportowo-technicznym ocenić dzień wczorajski, to nie zwycięstwo Bajana stanowiło najważniejszą jego sensację. Wszelkie obliczenia prawdopodobieństwa mówiły, że Bajana powinien być pierwszy i jedynie złośliwy przypadek mógł te rachuby obalić. Natomiast wcale już nie tak pewne było zdobycie dla Polski także i drugiego miejsca. Wprost zaś niespodziankę przyniosły rezultaty próby szybkości maksymalnej, o ile chodzi o polskie motory Skoda, dzięki którym RWD pod względem szybkości znalazły się na drugim miejscu w klasyfikacji ogólnej, zaraz po Messerschmidtach. W wczorajszym numerze zamieściliśmy tabelkę, zawierającą najlepsze szybkości, jakie osiągnęli uczestnicy zawodów w poszczególnych etapach lotu okrężnego. Tabela ta miała na celu zorjentowanie czytelników w możliwościach maszyn. Oczywiście przypuszczać należało, że w ostatecznej próbie maksymalnej szybkości piloci wydobyc się będą starali z maszyn szybkości jeszcze lepsze od tych, które uzyskali w locie okrężnym, boć przecie lot okrężny nie był wyścigiem szybkości.

W tabelce, którą podajemy obok, znajdują czytelnicy porównanie najlepszych szybkości, osiągniętych przez zawodników w czasie lotu okrężnego z szybkością wykazaną na wczorajszej próbie. Pokazuje się z niej, że wszystkie maszyny leciały wczoraj o wiele wolniej, niż podczas najlepszych swoich etapów rajdowych i tylko wszystkie trzy RWD z motorem Skoda, a poza nimi jeden tylko Francke na Messerschmidcie, uzyskały rezultaty lepsze!

### Sfatygowane maszyny

Wynika stąd, że naogół maszyny były pod sam koniec Challenge'u potężnie sfatygowane i nie można było więcej z nich wyciągnąć — przynajmniej bez bardzo poważnego ryzyka, którego starano się uniknąć. Wyścig w praw-

dziwem tego słowa znaczeniu odbywał się wczoraj właściwie tylko między Pionczyńskim i Seidemmannem, jak to wynika z faktu, że każdy z nich miał w swojej grupie maszyn największą chyżość, pozbawioną starą się „pokazać fason“ chyba jedne tylko Messerschmidty, ale i one nie doszły do swego maximum rajdowego (294 km.). Ale w tem właśnie świetle tem bardziej zwraca uwagę, że motory polskie potrafiły w tym dniu dać prawdziwy (choć prawdopodobnie także ze względu na ostrożność nie maksymalny) wysiłek finiszowy.

Ogólne ujęcie wyników Challenge'u, o ile chodzi o jego całość i rolę w nim zarówno poszczególnych typów maszyn jak i lotników, podamy w numerze jutrzejszym. Na razie podkreślić trzeba parę najciekawszych i najważniejszych momentów.

### Sukces Messerschmidtdów

A zatem, jeśli o punktację chodzi, na uwagę zasługuje potężne polepszenie się, w wyniku próby szybkości maksymalnej, sytuacji trzech lotników niemieckich na Messerschmidtach, którzy z 12-go 13-tego i 15-miejsca podnieśli się do 5-go, 6-go i 10-go. Poza nimi przesunął się także o jedno miejsce w górę Buczyński, mijając Anderlego. Natomiast przesunęli się

na dalsze miejsca Czesi oraz wiek szosć Fieselerów — jedynie czolowi lotnicy zdołali obronić sytuację, jaką poprzednio zdobyli.

### Z 34 — zostało 17

Na 34 maszyn, które rozpoczął Challenge, dotarło do mety wczorajszej tylko 17, reszta odpadła — jakkolwiek dwa defekty wczorajsze już nie pociągnęły za sobą wyeliminowania lotników z turnieju. Odpadło 5-ciu Włochów spośród ogólnej cyfry 6-ciu, odpadł (jeden) Anglik, liczba Niemców zmniejszyła się z 13-tu do 8-miu, liczba Polaków z 11-tu do 5-ciu, zupełnie obronną ręką wyszli jedynie Czesi. O ile więc o wyniki zespołowe chodzi, rezultat nie jest dla Polaków zbyt pomyślny.

Warto dalej podkreślić, że jedynie czeskie Aero i niemieckie Fieseler dotarły do ostatecznej mety w nieuszczerplonej liczbie. Po nich najmniejsze straty poniosły również niemieckie Messerschmidty, z których odpadł tylko jeden (Brindlinger), strząskawszy maszynę przy próbach technicznych (lądowanie). Natomiast z 4-ch Klemów, które wyruszyły w rajd, nie ostał się w trzecim dniu ani jeden, tak samo ostatnia z 4-ch Bred włoskich utknęła w czasie ostatecznej próby Challenge'u, z 2-ch aparatów Pallavizino uko-

### Tabela szybkości

Chyżość w km/godz.

Lotnik	Samolot	Motor	w locie okrężnym	w próbie szybkości	Różnica
Osterkamp	Messerschmidt	Hirth	291	291	0
Junk	"	"	294	283	-11
Francke	"	Argus	280	287	+7
Pionczyński	RWD 9	Skoda	247	255	+8
Buczyński	"	"	253	254	+1
Bajan	"	"	247	251	+4
Dudziński	PZL 26	Menasco	290	241	-49
Seidemmann	Fieseler	Argus	279	243	-36
Hubrich	"	"	239	239	-0
Pasewald	"	Hirth	253	239	-14
Hirth	"	"	241	237	-4
Rayer	"	"	264	236	-28
Skrzypiński	RWD 9	Walter Bora	268	243	-25
Anderle	"	"	242	237	-5
Ambruz	Aero 200	"	250	237	-13
Zacek	"	"	242	224	-18
François	PS 1	Fiat	224	223	-1

### Tabela oficjalnej punktacji

IŁOŚĆ PUNKTÓW

Pilot, maszyna, motor	Próby techniczne	Lot okrężny	Szybkość maksym.	Razem
1. Bajan (RWD 9 — Sk.)	994	861	41	1896
2. Pionczyński (RWD 9 — Sk.)	953	868	45	1866
3. Seidemmann (Fieseler — A.)	939	874	33	1846
4. Ambruz (Aero 200 — W. B.)	915	880	27	1822
5. Osterkamp (Messerschmidt — H.)	854	875	81	1810
6. Junk (Messerschmidt — A.)	895	838	73	1806
7. Buczyński (RWD 9 — Sk.)	920	836	44	1800
8. Anderle (RWD 9 — W. B.)	915	855	27	1797
9. Pasewald (Fieseler — H.)	885	850	29	1764
10. Francke (Messerschmidt — H.)	899	816	77	1792
11. Dudziński (PZL 26 — M. B.)	875	880	31	1786
12. Bayer (Fieseler — H.)	902	854	26	1782
13. Hirth (Fieseler — A.)	915	819	27	1761
14. Zacek (Aero 200 — W. B.)	890	845	14	1749
15. Skrzypiński (RWD 9 — W. B.)	883	826	33	1742
16. Hubrich (Fieseler — A.)	936	763	29	1728
17. Gedgowa (PZL 26 — M. B.)	839	880	0	1719
18. François (PS 1 — F.)	801	747	13	1561
19. Sanzin (Breda — C.)	559	723	0	1282

## Start Hausnera odłożony do jutra W środę około godz. 10 wiecz. w Warszawie?

Znany lotnik polsko-amerykański, Stanisław Hausner, przed dwoma dniami zakomunikował konsulowi polskiemu w Detroit, że w dn. 16 b. m., po zakończeniu zawodów lotniczych w Detroit, w których Hausner bierze udział, zamierza on startować do lotu bezpośredniego do Detroit — Warszawa.

Trasa lotu w linii powietrznej wynosi około 8040 km.

Według ostatnich niesprawdzonych dotąd wiadomości start Hausnera, wyznaczony na wczoraj wieczór, spowodu złych warunków atmosferycznych, nie odbył się i lot został odłożony do jutra.

Start ma w razie poprawienia się warunków atmosferycznych, nastąpić jutro o godz. 5 rano, to znaczy według naszego czasu około 12-cj w południe. Czas lotu ma wynieść, wed-

ług obliczeń Hausnera, około 34 godzin, tak że lądowanie w Warszawie w szczęśliwym wypadku nastąpiłoby dnia 19 w środę, około godziny 10 wieczór.

Polskie kółka lotnicze uważają za wątpliwe udanie się przelotu z Detroit do Warszawy bez lądowania. Powszechnie przypuszcza się, że Hausner, jeżeli nie posiada zupełnie specjalnego aparatu, umożliwiającego pokonanie tak wielkiej odległości, będzie musiał odbyć lot w dwu etapach, z lądowaniem na Nowej Fundlandji.

Hausner, mimo odłożenia lotu, czuje się podobno doskonale i jest jaknajlepszej myśli. Samolot swój uważa on za dobry i należyte wypróbowany.

Dzielny lotnik nie zrezygnował ze swego zamiaru, chociaż kilkakrotnie próby startu, zarówno przed dwoma laty, jak i teraz, kończyły się niepowodzeniem, a próba przelotu w czerwcu 1932 r. ostatecznie zakończyła się tragicznie. Hausner spadł na morze („wodował“) i dopiero po ośmiu dniach, niemal umierając z pragnienia i wycieńczenia, został uratowany przez statek transportowy.

Nie zraziło to, jak widać, bohater-skiego lotnika do podjęcia nowej próby przebiecia Atlantyku i dotarcia „jednym skokiem“ do Warszawy.

Należy dodać, że wszystkie wiadomości o zamiarach Hausnera, napływające do Warszawy, należy przyjmować z dużą rezerwą, gdyż są dość niejasne.

## Kpt. Bajan zostanie majorem i otrzyma na własność samolot

Zwycięzca Challenge'u, kpt. Bajan, przedstawiony ma być w czasie najbliższych awansów „oficerów lotnictwa do awansu na majora W. P. W tym celu odbędzie on prawdopodobnie specjalny kurs 3-miesięczny.

Kpt. Bajan otrzymał ma tak, jak jego poprzednik, zwycięzca poprzedniego Challenge'u, s. p. kpt. Żwirko, dar w postaci samolotu, na którym zdobył pierwsze miejsce.

## Najcięższą zimę w swych dziejach przeżywać będą St. Zjednoczone

NOWY JORK, 17. 9. (PAT.). Przemawiając na zebraniu publicznym w mieście Wichita w stanie Kansas, przewodniczący amerykańskiej federacji pracy, Green, oświadczył, że nadchodząca zima będzie dla Stanów Zjednoczonych najcięższą pod względem ekonomicznym w całej ich historii.

Jego zdaniem rząd będzie musiał dawać zapomogi czterdziestu milionom ludzi, wliczając w to rodziny bezrobotnych. Aby temu zaradzić, Green wystąpił z żądaniem przyspieszenia 30-godzinnego tygodnia pracy oraz zwiększenia programu robót publicznych.

## Krwawe starcia w Irlandji

BELFAST, 16. 9. (PAT.). W ciągu niedzieli doszło do poważniejszych starć między wrogimi ugrupowaniami politycznymi. W rozruchach uczestniczyło około 800 osób. Policja rozprędziła tłum przy użyciu pałek gumowych i wystrzałów rewolwerowych.

Około 12 osób odniosło rany. Na jednej z ulic wybito kamieniami wszystkie szyby i ograbiono

sklep kolonialny. Wieczorem panował już całkowity spokój, do którego przyczynił się w znacznej mierze ulewny deszcz.

## Paderewski wyprzedaje swe posiadłości w Kalifornji

PROCES CZŁONKÓW O. N. R.

Odział 12 Sądu Grodzkiego w Warszawie wyznaczył na nadchodzącą środę, dn. 19 bm. ciekawy proces o zdemolowanie aresztu przy stołecznym urządzie śledczym. Na ławie oskarżonych zasiądzie 20 osób, z p. Jerzym Bochińskim na czele. Oskarżeni są b. członkami rozwiązanego Obozu Narodowo Radykalnego. Po osadzeniu ich w areszcie pod zarzutem zakłócenia spokoju publicznego, wybili oni okna, zdemolowali drzwi i poniszczyli ściany przez umieszczenie demonstracyjnych napisów. B. członkowie O. N. R. pociągnięci zostali do odpowiedzialności z art. art. K. K., przewidujących kary za wszczęcie tumultu i zniszczenie mienia państwowego, za co grozi kara do 2-ch lat więzienia.

San Francisco donoszą, że Paderewski sprzedał swą posiadłość w Paso Robles, liczącą 2600 akrów (ponad tysiąc hektarów) obszaru, niejakie-mu Dollingowi. Posiadłość Paderewskiego na Zachodzie były o wiele większe przed laty, ale po wojnie stopniowo ich się pozbywał.

## Krople krwi zamiast łez Niezwyczajna choroba

KANSAS CITY, 17. 9. (PAT.). Lekarze w tutejszym szpitalu powszechnym zaintrygowani są niebywałym wypadkiem niejakiej Bula Santa Marina, która cierpi na dziwną chorobę. Kobieta ta, licząca lat 28, niemal codziennie pod wieczór dostaje bólów głowy, poczem z oczu jej poczynają płynąć, jak łzy, krople krwi. Pacjentka cierpi na tę niezwykłą chorobę już od sześciu miesięcy.