

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE W WARSZAWIE

PŁATOWCE POŚCIGOWE

O ROZSZERZONEM POLU WIDZENIA

P. I I P. VIII P. VI I P. VII

Z SILNIKIEM CHŁ. Z SILNIKIEM CHŁ.
DZONYM WODĄ DZONYM POWIETRZEM

PŁATOWCE SPORTOWO- TURYSTYCZNE P. Z. L. 5

NAJŁATWIEJSZE W PILOTAŻU
NAJPROSTSZE = NAJTAŃSZE

PŁATOWCE KOMUNI- KACYJNE = WSZELKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

AMORTYZATORY OLIWNO-POWIETRZNE

ŚLIZGOWCE

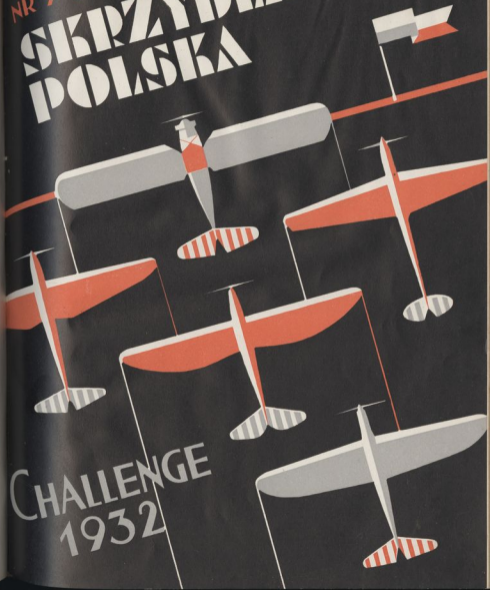
ŚCIEGNA PROFILOWANE

WARSZAWA, UL. PUŁAWSKA 2a
ADRES TELEGRAFICZNY: „PEZETEL”
TELEFONY: Dyrekcji 848.24, Biura zakupów 850.25

Konto czekowe w Banku Gospodarstwa Krajowego Nr. 1542, w P.K.O. Warszawa Nr. 39.603

WRZESIEŃ
NR 9-95

SKRZYDŁATA POLSKA



CHALLENGE
1932

WARTACEMUMIĘSIĘCZNIK SKRZYDŁATA POLSKA

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwóm ministerstwom. Cywilno-Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M.S. Wojsk... Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny, studiów oraz samodzielnie relacyjne; balonowy i personalny. Przew. Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 352-07. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnik i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rady Główny i Zarząd Główny. Placówki miejscowe. Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz kółka przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-49 i 713-11.

Komitety wojewódzkie: Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14. Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77. Bielskiostowski — Warszawa 17. Kielecki — Sienkiewicza 11. Krakowski — Baszta 22. Lubelski — Powatołowa 1. Łódzki — Smółki 3. Łódzki — Dobrowskiego 5, Śad. pok. 113. Nowogródzki — 3 Maja 1. Poleski — Brześć, 3-go Maja 28. Stanisławowski — ul. F. K. P. Słaski — Katowice, Woiewództwo. Tarnopolski — Woiewództwo. Wileński — Marii Magdaleny 4. Wolyński — Luck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich: Dyrekcji P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P. pokój 620. Dyrekcji P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P. Dyrekcji P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P. Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyki: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Półki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Łodzi, 6-ty w Łowiczu.

Morski Dywizjon Lotniczy — Pucko. Bronie balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dębina.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnictwa Strzelania i Bombardowania — Grudziądz. Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małocześnie — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badaw Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-30-00.

Instytut Aeronautyki — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25. Instytut Techniki Sygnalizacji — Warszawa, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98. Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współprac).

Laboratorium Aeronautyczne przy Politechnice Łwowskiej — Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym. Politechnika Łwowska — studium lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inst. szkoły techniczne: Instytutów Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Kształcenia inż. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów Centrala przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, w Łowiczu i w Lucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozostłe szkoły pilotażu przy Klubach Szkoła Mechaniki Cywilna Szkoła Mechaniki L. O. P. P. w Łowiczu.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — ul. F. K. P. Nowowiejska 50.

Tow. inż. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedzin lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inst. P. Drzewiecki).

Szkoła Lotnicza Kola Mechaników Stud. Politi. Wars. — Warszawa, Polna 3. Związek Awiatyżerów Stud. Politi. Lwowski — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszeń, Hesteranżer 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczymi, które są dot. allionowe. Przew. A. P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz prezentacja klubów — Rada Klubów Afiliowanych do A. R. P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krak. Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiliowanych — Warszawa, Chmielna 27, 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa: Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotniko — Wesoła, tel. 8-50-08.

Kraków: Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów: Aeroklub Łwowski — Kalczaka 20-a, tel. 106-84.

Poznań: Aeroklub Poznański — Marcinowski 18.

Wileń: Aeroklub Wileński — Jagiellońska 9 m 12.

Katowice: Aeroklub Śląski — szpr. post. 391.

Łódź: Łódzki Klub Lotniczy — Dobrowskiego 5, Śad. szpr. pokój 118.

Lublin: Lubelski Klub Lotniczy — Powatołowa 1.

Szkoła Półkloska. Klub Lotniczy Podkarpacie Wytwórni Samolotów Włocławic.

Gdańsk: Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszeń (Langfuhr), Hesteranżer 11; lotniko — Kunia pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentacje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-30-30.

Wytwórnie płatowców: Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podłaka Wytwarzania Samolotów S. A. — Biła Podlaska, Zarząd Warszawa, Nowotolska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Łaskawicz Lublin, Fabryczna 24-26.

Biurowarszawskie Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników: Polskie Zakłady Silników — Warszawa-Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia” — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

J. Liefeld, S. Schiller sp. z o.o. — Warszawa, Włodowska 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linie Lotnicze „LOT” — przedsiębiorstwo państwowe — samorządowe. Przewoźnicy lotniczy pasażerski, pocztowy i towarowy. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-48-50 i 8-98-40.

Oddziały: Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.

Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.

Kraków — Szpitalna 32, tel. 133-22 i 123-45 — port lotniczy.

Lwów — pl. Marijski 5, tel. 45-71 i 29-36 — port lotniczy.

Poznań — port lotniczy — 67-11 i 74-45.

Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.

Beno port lotniczy, tel. 38-266.

Białystok — Tade Jancuski 39, tel. 235-97.

Czerniewo — port lotniczy, tel. 537.

Gdańsk — „Hinterhofstr.”, Karłowicza 3, tel. 28-1-21.

Sofia — Benkowski 8, tel. 463.

Salonki — Gr. Aleksander 5, tel. 11-31.

SKRZYDŁATA POLSKA

MIESIĘCZNIK
POŚWIĘCONY GŁÓWNIEM LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCZNE POWIETRZNEJ

LOTNICZY

WYDAWNICTWO

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI



ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

WARSZAWA, CHMIELNA 27, m. 7, TEL. 654-75, KONTO P.K.O. 9511

SKRZYDŁATA POLSKA JEST DALEJ SZYBĄCIEM MŁODEGO LOTNIKA
ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEMIEM 1 LIPCA 1932 ROKU
PO WŁĄCZENIU DO MŁODEGO LOTNIKA „PILOTA”

Zwycięski samolot polski RWD-6 por. ŻWIRKI
oraz wszystkie
samoloty polskie
W CHALLENGE 1932

wyposażone były w

GAŚNICE LOTNICZE AUTOMATYCZNE

POLSKI KNOCK-OUT

WARSZAWA, TRĘBĄSKA 13

telefon 322-35

typu przyjętego przez M. S. Wojsk. (Departament Aeronautyki)
i szeroko stosowane w lotnictwie światowym
CAŁKOWITIE WYKONANE W POLSCE Z KRAJOWYCH MATERIAŁÓW

Aeroplanowe KOŁA PNEUMATYKI HAMULCE pneumatyczne DUNLOP

w koła i pneumatyki „DUNLOP” zaopiniony
był zwycięski samolot polski RWD-6 por. ŻWIRKI

PRZEDSTAWICIELSTWO

DUNLOP-„ANPOLGUM”

WARSZAWA, AL. UJAZDOWSKIE 49, TELEFONY: 8.93-16, 8.03-88

**POLSKIE
ZAKŁADY**

ZNAK FIEMY



SKODY

SPÓŁKA AKCYJNA
wyrabiają

WŁASNEJ KONSTRUKCJI

LICENCYJNE

LORRAINE 400 i 450 KM
WRIGHT 220 KM
JUPITER 500 KM
MERCURY 550 KM

**SILNIKI
LOTNICZE**

S-29 550 KM
G-594 120 KM

MOTORY I APARATY ELEKTRYCZNE
TABLICE ROZDZIELCZE I TRANSFORMATORY

ZARZĄD I FABRYKI: WARSZAWA-OKĘCIE

SKRZYŃKA POCZT. 418. TELEFONY: 915-61, 920-49, 952-75, 974-84, 914-28, CENTRALA 8.02-53

ADRES TELEGRAFICZNY: SKODALOT - WARSZAWA

AVIA

WYTWÓRNIĄ MASZYN
PRECYZYJNYCH

UL. SIEDLECKA 63
TELEFONY: 10-19-41, 10-58-41

AVIA

FABRYKA CELLONU
I LAKIERÓW CELLONOWYCH

UL. SIEDLECKA 68

FABRYKA ŚMIGIEŁ

W. SZOMAŃSKI i S-ka

Sp. z o.o.

FABRYKA: UL. KAMEDULÓW 71, TELEFON 11-02-68

BIURA ZARZĄDU: WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 7

TELEFON 654-70



Burza nad morzem!

Ten tylko, któremu nieobca jest walka rozpetanych żywiołów, ten, który raz przeleciał niezliczone rzędy huczących balwanów — sam jeden poprzez niekończący się ocean — ten tylko wie co znaczy absolutna niezawodność maszyny wzgl. jej silnika, co znaczy stosować Mobiloil, Lindbergh stosował „Mobiloil”!

Mobiloil
“Aero”
WYTWÓRNIĄ NAFTEJ MOBIL

VACUUM OIL COMPANY S. A.

Oleje lotnicze

AEROSHELL



GOLDENSHELL

zdobywają rekordy



POLSKA FABRYKA EKSTRAKTÓW GARBARSKICH
WYDZIAŁ „SHELL”

UL. SMOCZA 43

WARSZAWA

TELEFON 12.09.51

Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie

PLATOWCE POŚCIGOWE
O ROZSZERZONEM POLU WIDZENIA
P. I I P. VIII P. VI I P. VII
Z SILNIKIEM CHŁO- Z SILNIKIEM CHŁO-
DZONYM WODĄ DZON. POWIETRZEM



PLATOWCE SPORTOWO-
TURYSTYCZNE P. Z. L. 5
NAJŁATWIEJSZE W PILOTAŻU
NAJPROSTSZE ——— NAJTANSZE

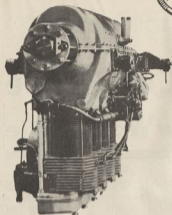
PLATOWCE KOMUNIKA-
CYJNE • WSZELKIE KON-
STRUKCJE LOTNICZE

AMORTYZATORY
OLIWNO-POWIETRZNE

SLIZGOWCE • SCIEGNA
PROFILOWANE

Warszawa, Puławska 2a

Adres telegraficzny: „Pezetel”. Telefon: Dyrekcji 848-24, Biura zakupów 850-25
Konto czekowe w Banku Gospodarstwa Krajowego Nr. 1542, w P.K.O. Warszawa Nr. 39.603



Silniki lotnicze

HERMES IV

120-130 M.K.

wyrobu firmy

CIRRUS HERMES ENGINEERING Co., Limited

Giętkie przewody do benzyny i smarów

PETRO-FLEX

zastosowane do słynnych samolotów RWD

w Challenge de Tourisme International 1932

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

DOM HANDLOWY PROLABOR

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 40, TELEFON 873-15



ODPORNA
NA WYSOKĄ KOMPRESJĘ
PRZECIWDZIAŁAJĄCA
SZUKANIU

**BENZYNA
BŁĘKITNA**

PROSPEKTY WYSYŁA
GALICJA 1/4 LWÓW KOŚCIUSZKI 8

SPÓŁKA AKCYJNA
PRZEMYSŁU I HANDLU
PAPIERNICZEGO

**DAWIDOWICZ,
KEMPIŃSKI
i S-ka**

WARSZAWA
UL. CHMIELNA 43
TELEFONY: 046-55, 253-55

No składzie papiery wszystkich gatunków

Adres telegraficzny: DEKAPAPER
Konto oszczędnościowe w P. K. O. 846
Rachunek bieżący w Banku Państwa



Wszystkie instrumenty
do zwycięskiej RWD-6

dotyczyła firmy

ASKANIA-WERKE
W BERLINIE

85% nagrodzonych samolotów wyposażone były w przyrządy ASKANIA.

Inżynierzy przedstawiciele na Polskę

Inż. B. HOPPFELD

ul. Wesoła, str. post. 711, tel. 12.21.50.

Galtol



NAJLEPSZEJ
JAKOŚCI

WSZĘDZIE
DO NABYCIA

OLEJE i SMARY
SAMOCHODOWE
Z RAFINERJI GALICJA

CASTROL

zwyciężył w Challenge 1932

W opinii najpoważniejszych fachowców świata oleje Castrol uchodzą za produkt, tworzący jakościowo zupełnie odrębną klasę...

Gdy wymagana jest najwyższa sprawność silnika, wydobycie maximum siły i szybkości - Castrol dominuje i jest bez konkurencji...

Ekipa Polska (5 samolotów) stosowała przede wszystkim podczas Challenge'u 1932 wyłącznie oleje CASTROL.

Wynik?

1-sze miejsce uzyskane na samolocie RWD 6 przez por. Żwirkę.

Wakefield

CASTROL

Motor Oil

wybrany przez Mollisona podczas przelotu przez Atlantyk

Jener. Reprez. J. SZYLIT, WARSZAWA, ul. Zielna 47

SKRZYDLATA » POLSKA «



*Zwycięstwo odniesione w tegorocznym „Challenge'u” zmusza całe polskie lotnictwo do jeszcze bardziej wytężonej pracy. Nie wolno nam zmaromować tego, co już zostało zdobyte. Musimy się skupić wszyscy pod hasłem „Zwyciężyć w Challenge'u 1934. Skrzydlaty Polsce”
Fr. Żwirka
2. 9. IX. 1932.*



ROK • III • IX WRZESIEŃ • 1932 NR • 9 • 95

NA WIDNOKRĘGU

Lotniczy miesiąc Polski. — U źródeł zwycięstwa w Challenge 1932

PRZEŻYLIŚMY dni najwyższego tryumfu a potem smutku. A z nami cały Naród. Nigdy bardziej entuzjastycznie społeczeństwo nie manifestowało swojego radoznego uczucia, jak po zwycięstwie Żwirki w Challenge'u, i nigdy smutku nie był bardziej głęboki i powszechny, jak po katastrofie pod Cierksiem.

Przez miesiąc Polska była lotnicza. Lotnictwo było na ustach całego Narodu. Ci, co je popierali, mieli dużo osobistego zadowolenia. Ale i lacy, którzy dotąd obojętnie odnosili się do hasła L. O. P. P. — teraz, patrząc na zwycięstwo Polski w największym turnieju lotniczym, spieszli z dawkami na uczeczenie imion bohaterów lotnictwa.

Żwirko i Wigura dokonali wielkiego dzieła. Przez zwycięstwo w Challenge'u a potem przez śmierć bohaterką zdobyli dla lotnictwa serce Naroda.

Nie będziemy rozwodzić się szeroko na temat sukcesu odniesionego przez polski zespół na konkursie międzynarodowym. Ogólne umiarki, jakie z tego można wysunąć są już dziś sprzeczne; a inne — łatwiej są do odgadnięcia z danych, które podajemy dalej. Jednak kilka zestawień i podkreśleń jest konieczne, aby dokładnie zdać sobie sprawę z rozmiarów i charakteru zwycięstwa odniesionego w Berlinie.

Od pierwszego latawa Dabrowskiego, niedołatwego do lotu, do RWD-6 zaledwie 8 lat minęło. Sięgając pamięcią do tych jeszcze nieodległych czasów. Jakim szybko postępował rozwój!

Rok 1924 — 1926. Pojawiają się pierwsze prototypy krajowych samolotów turystycznych. Budują je Dabrowski, Drzewiecki, bracia Działowscy i in. Cieszymy się, gdy latają... A za granicą istnieje już serjyna produkcja.

Rok 1927. L. O. P. P. organizuje I-y konkurs krajowy. Start 5 samolotów. Ilość już spora — jakoś mierzna. Konkurs na jednak spełnić zadanie propagandowe, pobudzić konstruktorów do pracy. To zostaje osiągnięte, bo coraz więcej mamy prototypów.

Młodzieży tworzy aeroklub akademicki.

Rok 1928. II-gi konkurs — 14 samolotów. Mamy już pierwsze typy powstające użytkownicy. Za granicą samolot turystyczny świetnie trumfi.

Rok 1929. Najlepszy płatowiec — RWD-2 — wyrusza na pierwszy raid dookoła Polski. 1300 km w 10½ godz. przebywa w dobrej formie. Przelatuje już wówczas samoloty Sekcji Lotniczej wchodzą do klubów. Coraz więcej przelotów na krajowym sprzęcie. Mija niedowierzanie.

I-y Challenge. Zadani jesteśmy, aby brać w nim udział. Jednak RWD-2 ze Żwirki i Wigura wykonywał lot 5000 km dookoła Europy, na trasie zbliżonej do challenge'owej, lądując w Paryżu podczas konkursu. Lot udaje się. Jesteśmy nieoficjalnie obecni już na I Challenge. Pierwszy występ międzynarodowego płatowca turystycznego jest odrzuca udany.

Wkrótce Żwirko bije na RWD-2 międzynarodowy rekord wysokości.

Rok 1930. II Challenge. Decydujemy się na udział oficjalny z takim sprzętem, jaki mamy. Mamy nie są zupełnie przygotowane do konkursu. To też ogólny wynik: dla całego zespołu, wypadła słabo. Ale RWD-2, jedyny samoloty przedtem wypróbowane, kończą konkurs wszystkie i 2 z nich zajmują środkowe miejsca w ogólnej klasyfikacji. Wynosimy z Challenge wiele doświadczenia. Odład tempo pracy podajemy się.

Wkrótce po Challenge'u, w październiku 1930 r., odbywa się III K. K. S. T. Stanowi on przelot w rozwoju płatowca turystycznego. Praca konstruktorów za ostatnie 2 lata, doświadczenie challenge'owe dają uświadomienie, nadspodziewane wyniki. Bezkonkurencyjne przeloty okazują się RWD. Wszystkie one kończą konkurs i klasyfikują się na pierwsze miejsca.

Teraz następują liczne loty zagranicą, szereg lokalnych zawodów. Tryumfują wciąż RWD-y.

1931. Przygotowujemy się do Challenge 1932 r. Przedtem jeszcze próba generalna — IV K. K. S. T. Potwierdzają się rezultaty konkursu III-go. Znowu doskonałe wyniki techniczne. Wszystkie RWD kończą zawody, zajmując znowu pierwsze miejsca.

Ponawia się rekord wysokości, ustanawia rekord szybkości. Dłuższe raidy.

Intensywna przygotowania do Challenge.

1932. III Challenge. Zwycięstwo.

Czy nie zastaniecie! Mogliśmy nie spodziewać się pierwszego miejsca, wiedząc o groźnej konkurencji, ale czy osiągnięte podczas Challenge'u wyniki — abstrahując od kwestji klasyfikacji — nie były do przewidzenia, a raczej, czy nie powinny być spodziewane?

Na ile tego uświadomienia rozwoju wydatnia się doniosła rola, jaką spełnia w Polsce L. O. P. P.

Liga postawiła sobie jako jedno z głównych zadań popieranie prac konstruktorów lotniczych oraz sportu lotniczego. L. O. P. P. finansuje budowę prototypów, urządza konkursy samolotów, stwarza podstawowe warunki dla pracy naukowe. Tej planowej i stałej pomocy zawodniczy szybko rozwój abstrakcji samolotu turystycznego. Szczególnie wydawnictwo przyczynił się do tego Komitet Stołeczny, który opiekował się pracami studentów Politechniki Warszawskiej, dzisiejszych tryumfatorów Challenge'u.

Zwycięstwo w Berlinie wykracza daleko poza zwykły sukces, odniesiony na terenie zagranicznym.

Zdobyl je nie zasobny przemysł, lecz organizacja naukowa, grono ludzi zdolnych i miłujących lotnictwo nadeszły.

Przyczyniło się do zwycięstwa całe społeczeństwo, popierające L. O. P. P.

To też niema przesady w holdzie społeczeństwa dla zwycięskiej załogi. Bo symbolizuje ona to, co w Narodzie jest najlepsze.

RZ.

CHALLENGE DE TOURISME » INTER « NATIONAL X 1932 X



ZWYCIĘSKI RWD-6 PODCZAS PROBY STARTU



ZADANIEM Międzynarodowego Konkursu Samolotów Turystycznych jest pobudzenie rozwoju sportu lotniczego i, przez eliminację nasamprzód krajową, a następnie międzynarodową, — wskazowanie najbardziej odpowiadającego swemu przeznaczeniu sprzętu.

Czy Challenges spełniają swoją rolę?

Takie pytanie należałoby postawić przed wszystkim. Przypominamy sobie, że po każdym Challenge'u rozwijała się gorąca dyskusja na ten temat. Poddawane były krytyce nie tylko postanowienia regulaminu, lecz także sama zasada eliminacji wyznaczony, jako niesอดpowiadająca — zdaniem wielu — zadaniom Challenges.

Jakkolwiek będziemy zapasywali się na tę kwestję, musimy przyznać, że warunki regulaminowe są coraz bardziej zgodne z panującą opinią publiczną i przeto dają coraz mniej powodów do krytyki.

Zanalizujmy tabelę porównawczą Challenges, zamieszczoną da-

lej. Widać z niej ten dodatni postęp. Wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu, ewolucja idzie po drobnej drodze, w kierunku podkreślenia przydatności, a nie cech wyczynowych. Stanie się to dla nas jeszcze bardziej oczywiste, jeżeli równocześnie pamięć będziemy o właściwościach technicznych, wymaganych od maszyn challenge'owych przy dopuszczaniu ich do

konkursu poprzednim, w r. 1930, przylotowanie zwycięzkiego samolotu do turystyki było również kwestionowane. Obecnie nagrodzony został samolot posiadający najlepszą punktację za wyposażenie i najlepszą średnią wartość pozostałych właściwości, bez specjalnej przewagi którejkolwiek z nich. Ma to duże znaczenie. Dotychczas nie spotykaliśmy takiej idealnej

Dругим poważnym minusem było dopuszczenie do akrobatyki podczas próby startu i lądowania. To, co działo się dwa lata temu, powtórzyło się i obecnie, tylko — zgodnie z postępem — w jeszcze głośniejszej krótkiej formie. Próby te porwalały poznać klasę pilota i maszyny, ale z punktu widzenia przydatności powściągnięty sposób ich przeprowadzenia był wadliwy.



SAMOŁOT FELIX — PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW LOTNICZYCH

zawodów. Wymagania te stale rosły. Niektóre właściwości, jak np. składowanie skrzydeł i mechaniczny ruch, które były w poprzednim konkursie dość dobrze nagradzane, obecnie wchodziły do regulaminu jako urządzenia obowiązkowe, bez punktacji. Punktuje się tylko czas demontażu i rozruchu. Wrosło natomiast wydatnie nagradzanie wydoby (31 pkt.), bezpieczeństwa (28 pkt.), widoczności (18 pkt.) oraz przybyło szereg nowych wymagań, zbliżających samolot do samochodu.

Jeżeli bardziej niż analiza regulaminów przekonywują nas o odpowiedniej drodze rozwoju Challenge'ich wyniki. W roku 1929 pierwsze miejsce zdobył samolot wzbicie wyciągowy, bez większego praktycznego znaczenia. Był to, zresztą, wynik przypadkowy. W

równowagi. Zawsze zwycięski samolot zawdzięczał swój tryumf zdecydowanej przewadze w jednej z prób.

Nie zdołał jednak tegoroczny regulamin utrzymać konkursa przed wszytkimi zarzutami, stawianymi już po poprzednich Challenge'ach.

Wprowadzona po raz pierwszy próba szybkości maksymalnej, dająca, teoretycznie, nieograniczoną ilość punktów, zachęcała jeszcze bardziej do powiększenia mocy silnika. A że równocześnie waga samolotu pozostała prawie niezmienną (zrosła tylko o 5%), a wyposażenie było znacznie bogatsze — ucierpiała znowu solidność budowy.

Skutki tego były bardzo przykre, zwracając się ostrze przeciwko konkursowi.

Warunki tegoroczne

Challenge 1932 postawił zarówno konstruktorom, jak i pilotom, bardzo trudne warunki.

Fenomenalne wyniki, uzyskane podczas prób przez Messerschmitty, okazały się złudnem. Samoloty te wogóle udziału w konkursie nie wzięły.

W radzie odpadły Bredy. Stosunkowo niewielka ilość kończących zawody, wyrażająca się liczbą ca 58%, utrzymała się i w tegorocznym konkursie, mimo, że wypadki spowodowane wadą silnika w r. h. prawie nie istniały.

Próby techniczne, a zwłaszcza szybkości minimalnej, wymagały od pilota nadzwyczajnego wysiłku, znaczącego się niekiedy omdleniem. Należy przytem wspomnieć, że podczas konkursu w Berlinie

ZWYCIĘZCY CHALLENGE 1932



PILOT POL. P. SWIRKO
W TOWARZYSTWIE KON-
STRUKTORÓW RWDA: INZ.
ST. TIGURY, INZ. J. DEZŁ-
WIECKIEGO I INZ. ST. RO-
GALSKIEGO ORAZ KIEŁ-
KOWSKA I LOTNICZYCH
WARSZTATÓW DOŚWIAD-
CZALNYCH INZ. J. WĘ-
DEYBROWSKIEGO (STOJ-
Z PRAWY),
W KOLE PRZEŁ. CZ. WITKO,
SEYSEK, NIESTRUDZONY
OPIEKUN I DORADCA METO-
DYCH KONSTRUKTORÓW—
„DUCHOWY OJCIEC ZWY-
CZYSTWA”.



OGÓLNY WIDOK LOTNISKA TEMPELHOF PODCZAS PRÓBY SZYBKOŚCI MAKSYMALNEJ.

TABELA PORÓWNAWCZA CHALLENGES

I—1929, II—1930, III—1932.

	I KATEGORIA SAMOLOTÓW			II KATEGORIA		
	1929	1930	1932	1929	1930	1932
Dopuszczalny ciężar wł. samolotu kg.	440	460	480	308	322	336
Moc silnika najmniejsza KM	70	80	95	40	40	45*)
„ „ największa KM	95	120	160	80	100	106
Najmniejsza szybkość raidowa punktowana	75	80	131	60	60	106
Największa szybkość raidowa punktowana	143	175	200	128	155	175
Sposób punktowania szybkości	progres.	degres.	degres.	progres.	degres.	degres.
Długość raidu km.	6042	7562	7362			
„ odcinka dziennego km.	431	667	1227			
PROCENTOWY PODZIAŁ PUNKTACJI:						
1. Raid razem:	64%	54%	47.5%			
a) szybkość podróżna	43%	39%	34%			
b) regularność	21%	15%	7.5%			
2. Próby techniczne — razem:	12%	18%	37%	W obu kategoriach		
a) start	—	6%	7.5%	jednakowo		
b) lądowanie	—	6%	7.5%			
c) szybkość minimalna	—	—	6%			
d) „ maksymalna	—	—	10%			
e) zużycie paliwa	12%	6%	6%			
3. Przydatność praktyczna — razem:	24%	28%	22.5%			
a) demontaż i montaż	3%	6%	1.4%			
b) rozruch silnika	2%	2.4%	1.1%			
c) wyposażenie, komfort i t. p.	19%	19.6%	20%			
ŚREDNIE WYNIKI UZYSKANE PRZEZ TRZECH ZAWODNIKÓW NAJLEPIEJ SKLASYFIK.						
Szybkość średnia raidowa	151,3	171,3	196	126	147,3	—
„ „ maksymalna	—	—	225,4	—	—	—
„ „ minimalna	—	—	62,5	—	—	—
Start na przeszkodę 8 m. m.	—	164,6	113,4	—	138,2	—
Lądowanie z 8 m. m.	—	202,9	110,8	—	172,7	—
Zużycie paliwa na 100 km. — kg.	—	10,69	8,69	—	7,6	—
Czas montażu i demontażu	2'	1' 02"	1' 30"	—	4' 26"	—
Czas rozruchu silnika	—	18"	—	—	22"	—
Przydatność praktyczna według punktacji Challenge 1932 z.	—	—	75	—	—	—

*) W r. 1932 tylko 1 samolot.

panowały silne upały. Raid żądał w tym roku 1.200 km dziennie, gdy 2 lata temu tylko 657 km. [mimo to znaleźli się tacy, którzy etap dwudzienny pokonywali w ciągu jednego dnia].

Uczestnicy

Do zawodów zgłosiło 67 samolotów. Rozpoczęło próby techniczne 41, a raid 39. Sklasyfikowanych zostało 24 zawodników.



Na poszczególne ekipy przypada:

	Zgłoszono	Rozpoczęło	ukończono	czekało	czyło
Niemcy	32	15	12		
Francja	12	7	4		
Włochy	8	8	—		
Polonia	6	5	4		
Szwajcaria	2	2	1		
Czechosłowacja	7	4	3		
	67	41	24		

W roku bieżącym wystąpiła stosunkowo mała ilość typów maszyn. Jedyne Francuzi mieli w swoim zespole wielką różnorodność.

Z wyjątkiem francuskiego „Caudron-Luciole”, wszystkie samoloty należały do kat. I-ej. Również ilość 1wów silników była niewielka.

Przebieg konkursu

Konkurs rozpoczął się 14 sierpnia od prób technicznych, które trwały do 20.VIII, poczem odbył się lot okrężny (21—27.VIII) oraz,

POZOSTALI SKLASYFIKOWANI ZAWODNICY POLSCY W CHARAKTERZE RYSTYCZYŃCZYCH POZACZ.

L. TADUSZ KARPISKI, PILOT L. L. „LOT” —STY W OG. KLAS.

L. KPT. JERZY BALAN—II TY.

L. KPT. IGNACY GRIGGOWD — I STY.

OGÓLNA PUNKTACJA ZAWODNIKÓW CHALLENGE 1932

Nr. kolejny w klasyfikacji	PILOT	NARODOWOŚĆ	SAMOŁOT	Ilość punktów								RAID	OGG. LEW.
				PRÓBY TECHNICZNE									
				Wyższe prędkość	Prędkość maksymalna	Prędkość średnia	Skraj zakręsy	Manewry techniczne	Zagłębienie podłogi	Prędkość i wysokość	Razem		
1	Zwirko	Polak	RWD-6	86	50	5	75	23	11	250	211	461	
2	Poss	Niemiec	Klemm-32	72	42	7	79	30	11	241	217	458	
3	Morzik	Niemiec	Heinkel-64	66	48	14	69	30	11	238	220	456	
4	Stein	Niemiec	Heinkel-64	66	44	12	69	30	12	233	220	453	
5	Fretz	Sewajcar	Klemm-32	72	44	4	77	27	11	235	217	452	
6	Hirth	Niemiec	Klemm-32	71	44	—	77	27	11	230	220	450	
7	Cuno	Niemiec	Klemm-32	71	42	5	69	30	12	229	218	447	
8	Seidemann	Niemiec	Heinkel-64	66	50	13	58	29	11	227	220	447	
9	Karpitski	Polak	RWD-6	86	50	5	66	25	11	243	200	443	
10	Losser	Niemiec	Klemm-32	72	40	5	66	29	12	224	213	437	
11	Bajan	Polak	PZL-19	84	40	4	63	25	11	227	206	433	
12	Kalla	Czech	Praga-111	80	22	5	51	28	11	197	211	428 ⁷	
13	Passewaldt	Niemiec	Klemm-32	71	40	5	69	27	12	224	200	428 ⁷	
14	Osterkamp	Niemiec	Klemm-32	72	38	3	68	30	11	222	204	426	
15	Junck	Niemiec	Heinkel-64	66	50	13	68	30	11	238	186	424	
16	Massenbach	Niemiec	Heinkel-64	66	48	12	30	30	9	195	220	415	
17	Marlenfeld	Niemiec	Darmstadt-22	54	12	10	42	30	7	155	220	375	
18	Giedgowd	Polak	PZL-19	84	24	5	50	25	9	203	142	345	
19	Anderle	Czech	Breda S-15	53	18	—	42	20	10	143	130	273	
20	Delmotte	Francuz	Caudron	44	48	—	62	26	12	192	73	265	
21	Klepacz	Czech	Praga-111	80	22	—	56	27	11	196	25	221	
22	Duroyon	Francuz	Potez-43	66	32	—	63	19	—	171	43	214	
23	Arnoux	Francuz	Farman-234	46	10	—	23	25	—	89	73	162	
24	Nicotte	Francuz	Mauboussin 12	44	32	—	21	25	—	111	40	151	

na zakończenie, próba szybkości maksymalnej (28 VIII).

Wyniki ogólne podaje tabela na str. poprzedniej, zaś szczegółowe—tabela następną.

Najlepszą ocenę za wyposażenie i przydatność praktyczną otrzymały nasze RWD-6; po 86 pkt. Uzyskały one maksimum punktów możliwych praktycznie do zdobycia. Następnie miejsce zajęły również polskie PZL-19 — 84 pkt, dopiero na trzecim miejscu znalazły się Bredy.

W próbie szybkości minimalnej pierwszym był Zwirko. Uzyskał on początkowo 59 km/godz., później poprawił ten wynik na rekordowy — 57,6 km/godz., uzyskując całe 50 pkt. Za Zwirka znalazł się Karpitski z 60 km a następnie Włosi.

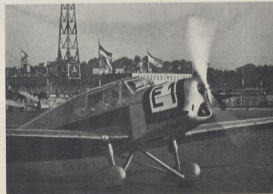
Najszybszy demontaż miały niemieckie Heinkle. Stein złożył swój samolot w 50 sek. RWD Zwirki zdemontowana była w 2 min. 27 sek. uzyskując o 1 pkt mniej. Samoloty, które nie wykonały prób demontażu w ciągu 15 min. otrzymały po 15 pkt. karnych.

W próbie rozruchu silnika, dającą, zresztą, niewielką ilość punktów, górowały znowu samoloty niemieckie.

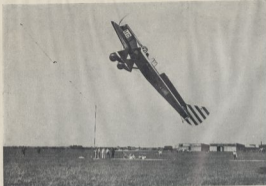
Start przyniósł najlepszą punktację Klemmom (Hirth 91,5 m) i włoskim Bredom (Lombardi 97,5). Następne miejsca zajęły RWD (Zwirko 115 m). Próba ta wykonywana była w sposób następujący: zawodnik obierał sobie dowolną odległość od bramki o wysokości 8 m. i z tego miejsca startował tak, by przejść nad bramką. Punktowany był dystans od 100 do 300 m. Próba ta, wymagająca wielkiej zręczności, mogła być powtórzona.

W próbie lądowania pierwsi byli: p. Spooner na Bredzie (92,4 m) i Poss na Klemmie (97,8 m). Zwirko osiągnął 105,8 m wskutek instynktownego dodania gazu przy zniżaniu maszyny. RWD uzyskała w Warszawie o wiele lepsze wyniki. Karpitski zatrzymał swój RWD na 152 m. Próba lądowania odbywała się w warunkach takich samych, co start. Trzeba było przechodzić nad 8 m. bramką i zatrzymać samolot w jak najbliższej od niej odległości. Ktoś słusznie wyraził się, że była to raczej próba wytrzymałości podwozi. Rzeczywiście ucierpiały one w tej próbie.

Zużycie paliwa dało przewagę Niemcom na samolotach z Argu-



RWDa, PZL-19 I KLEMM Z SILNIKIEM HIRTH 100 HK.

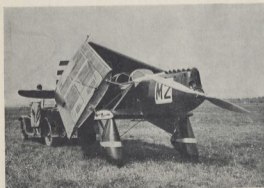


BREGA 33 LOMBARDIEGO PODCZAS REKORDOWEGO STARTU.

Ogólne wyniki

III Challenge wykarzał w porównaniu z poprzednimi olbrzymi postęp w konstrukcji płatowców. Trzeba dodać, że tylko I-iej kategorii, gdyż kat. II (lżejsze dwumiejscowe, o wadze nominalnej 280 kg) była — jak to już zaznaczyliśmy — reprezentowana zaledwie przez 1 francuskiego Caudron-Luciole.

Konstatujemy zmierzch samolotów lżejszych, prawdziwie turystycznych. W roku 1929 na 55 uczestniczących samolotów było kat II 15, a w r. 1930 stosunek był jeszcze lepszy, bo na 60 — 20.



BREGA ZE SKRYDŁAMI ZŁOŻONEMI.

Poszczególne rekordowe wyniki Challenge 1932 przedstawiają się w porównaniu z takimi samymi rezultatami konkursu poprzedniego jak następuje:

	1930	1932
Szybkość raidowa km/g.	175	213
Start m.	125	91,5
Ładowanie m.	127	92,4
Zużycie paliwa na 100 km/godz., kg	8	6,75

O tem, że nie sa to wyczyni odosobnione, przekonywa nas zestawienie średnich wyczynów trzech zawodników sklasyfikowanych najlepiej w poszczególnych Challenge (tabela na str. 184).

Charakterystycznym dla roku bieżącego jest obok wzrostu szybkości (raidowej i maksymalnej) zmniejszenie bardzo wydatne szybkości minimalnej oraz długości startu i lądowania, do czego przyczyniło się prawie powszechne stosowanie szczelin i klap. Jedno z pism nadmienia żartobliwie: „Metoda osiągnięcia bardzo krótkiego lądowania jest już dziś bardzo prosta, jeżeli rozporządza się odpowiednim samolotem. Na osiem metrów nad ziemią ściągają się drążek sterowy na siebie i... czeka się. Samolot zadiera łeb pod kątem 45°, przepada, podciera się o stroga o ziemię, uderza kołami, podskakuje, opada znowu i po dobiegu kilkumastocentymetrowym stoi już nieruchomo. Potrzebne są do tego tylko dwa warunki: słoty i mocne podwozie”.

Następnie widzimy powszechne zastosowanie statecznika przestawialnego w locie.

Typowy samolot turystyczny z Challenge 1932—to dolnopłat wolnonośny, limuzyna ze składanymi skrzydłami, z silnikiem rządowym odwróconym i chłodzonym powietrzem. Znacznie mniej samolotów było z silnikami gwiazdowymi. Taki silnik, wbudowany na naszym RWD, pozwolił na umieszczenie miejsc obok siebie i dał o wiele większą wygodę w kabinie.

Jeżelibyśmy chcieli dalej badać wyniki konkursu statystycznie, to łatwo byłoby nam znaleźć średnie dane przeciętnego płatowca reprezentowanego w Challenge'u. Otrzymałibyśmy wtedy następujące cechy charakterystyczne: Samolot wagi 480 kg, z silnikiem 140 MK, dwumiejscowy, limuzyna ze składanymi składanymi, wygodny, demontujący się w ciągu 2 min. przez 1—2 ludzi, zużywający 10 kg benzyny na 100 km/godz. (przy szybkości 140 km/godz.), posiadający szybkość maksymalną 214 km/godz., raidowa 180, minimalna 70, start 130, lądowanie 140 m.

A teraz kto porówna te dane z wynikami, osiągniętymi przez Zwirkę na RWD-6. będzie miał najbardziej przekonujący dowód wyższości zwycięskiej RWD-y.

Wynik dla Polski

Przystępując do konkursu byliśmy niepewni naszych szans. Spodziewaliśmy się wejść do pierwszej dziesiątki na końcówce miesiąc



DARNSTADT D-2 GRUPY LOTN. STUD. POLIT. W DARNSTADTFC.



CZEKA PRAGA B. R. III Z SILNIKIEM GIPSY III.



MONOCOUP III PRODUKCJI AMERYKANSKIEJ.



SEWJACARSKI CONTE AC-II, KTÓRY ULEGŁ WYPADKOWI.



FRANCUSKI POTEZ-6 Z SILNIKIEM POTEZ 80 HK



FARMAN 2M Z SILNIKIEM SALMONSON 85 HK.



**W PRZYLOTACH
W PRZELAZIE
WARSZAWIE**

FRIEZ NORZIK - III MIEJSCE.

Konkurenci Żwirki

REINHOLD POSS - II MIEJSCE.



NA POPRZEDNIEJ STRONIE: 1.-J. HEINKEL I SWD.
2. ŻWIRKO WITA SIĘ Z
DONĄ I SYNKIEM.
3. KARPINSKI W KOZMO-
WIE Z INŻ. ROGALSKIM.
4. PRZELOT ŻWIRKI.
5. COLOMBO Z MECHA-
NIKIEM. 7.-A. PUBLICZ-
NOSC I PRASA ŚLEDZĄ-
CA PILNIE PRZELOT.
8. HEINKLE PRZED STAR-
TEM, B. ORLIŃSKI.

SYMPATYCZNY NORZIK SKŁADA POR. ŻWIRKIE GRATULACJE. PO DRUGIEJ STRONIE
STOI POSS, ZA NORZIKIEM - POK. FILIPOWICZ.

PRASA O ZWYCIĘSTWIE

TYTUŁY ARTYKUŁÓW GAZETOWYCH

Wspaniały tryumf polskiego lotnictwa sportowego
Zwirko zwycięzca europejskiej olimpiady lotniczej

**Porucznik Żwirko zwycięzcą
w locie nad Europą.**

"Jeszcze Polska nie zginęła" rozbrzmiało na lotnisku berlińskim.
Owocnie przyjęcie polskiego lotnika przez publiczność niemiecką.
(Tytułom od naszego korespondenta)

Radosne
Sukcesy młodego pokolenia polskiego

Zagranicą podziwiał polskie samoloty

Tryumfalny powrót zwycięzcy

Owocem 50.000 ludzi na czasi por. Żwirki w stolicy



Niech żyje porucznik Żwirko!

Żwirko Cała Warszawa zamieniła się w uśmiech

Żwirko
Żwirko
Żwirko
Żwirko-
zwycięski RWD

Porucznik Żwirko porwany przez tłumy

Dreszcz entuzjazmu wstrząsnął Warszawą

Już wylądował około 300000.

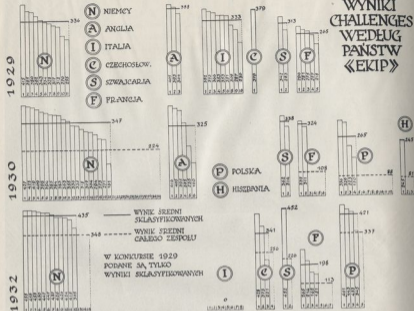
Dar Warszawy dla por. Żwirki

Na apel „Wieczoru Warszawskiego” posypały się składki na samolot dla zwycięzcy

STOLICA WITA ZWYCIĘZCÓW



WYNIKI CHALLENGES WEDŁUG PAŃSTW «EKIP»



ZESTAWIENIE CECH CHARAKTERYSTYCZNYCH WAŻNIEJSZYCH SAMOLOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W CHALLENGE 1932

TYP PLATOWCA	NAZWA I MOC SILNIKA	Ilość uczestników w Challenge	Średnia punkcja	Cechy charakterystyczne								Średnie wyczyny w Challenge ¹⁾				Rodzaj konstrukcji ²⁾	Słoty - Klasy ³⁾				
				Biegłość		Wzrostachłania nośna		Ciężar własny		Ciężar całkowity		Obciążenie powrotności		Obciążenie mocy				Szybkość		Start	
				m	m	kg ⁴⁾	kg	kg/m ³⁾	kg/MK	km/g	km/g	m	m	m	m						
RWD-6	Genet 140	2	468	11,6	16	474	750	46,9	4,94	215	59	113	129	Gz	SK						
Klemm-32	Argus 150 Siemens 135 Hirth 160	3	442	12	17	475	780	45,8	5,03	215	67	104	134	Dw	K						
		1		475	780	45,8	5,20	214	67	108	144										
Heinkel-64	Argus 150	5	439	9,8	14,4	470	750	52	4,84	238	64	136	117	Dw	SK						
		1		479	780	45,8	4,68	—	65	91	111										
PZL-19	Gipsy 120	2	389	10,4	16	478	792	49,5	6,40	214	72	130	169	Dw	S						
Praga-111	Gipsy 120	2	324	10,5	15,1	476	776	51	4,94	214	76	159	168	Dw	S						

¹⁾ Dw — dolnopłatowiec wolnonośny, Dz — dolnopłatowiec z zastrzałem, Gz — górnopłat z zastrzałem
²⁾ S — sloty, K — klapy.

wobec znanej podówczas przewagi Niemców i Włochów. Rzeczywiście konkurencja przed zawodami wydawała się bardzo groźna.

Dotąd jeszcze nie posiadamy sprawdzonych wyników, jakie dały niemieckie Messerschmitty. Z tego jednak, co podawała prasa, mogliśmy się obawiać, że jesteśmy wogóle bez szans do pierwszych miejsc. Jak podaje ostatnio „Les Ailes”, Messerschmitty 29, utrzymujące się w II kat. samolotów turystycznych (336 kg.), posiadały silnik o mocy 190 MK i miały dać 255 km/godz. maksymalnej szybkości przy 55 km/godz. minimalnej (a więc stosunek 4,6, gdy w Challenge'u osiągnięto 3,7). Jeden z tych samolotów wykonał przed wypadkiem przeszło 100 godz. lotu; inny — podobno — 20 godz. na pełnym gazie. Przy tych fantastycznych wprost wynikach (pamiętajmy, że to II kat.), które później okazały się bezwartościowymi, trudno było spodziewać się większych sukcesów.

Groźnym konkurentem były tak. że Bredy, mające za sobą świetne wyniki w Giro Aereo d'Italia 1931,

k którego regulamin upodobnił był do challenge'owego. Samoloty te zdobyły podczas prób technicznych nieznamaczną przewagę nad RWD-6, ale następnie odpadły podczas rajdu wskutek dwóch wypadków oderwania skrzydeł.

Należy podkreślić, że Włosi starali się za wszelką cenę zająć pierwsze miejsca, zaś Niemcy — ponieważ chodziło o zatrzymanie



NIEMIEC WOLF HIRTH — 61.



SZWAJCAR ROBERT FREZ — SKLASYFIKOWANY JAKO 5-3.



PIK. KALLA, NAJLEPIJ SKLASYFIKOWANY ZAWODNIK CZECHOSŁOWACKI.

puharu na własność — bronili się zaciekle. Walka była jeszcze ostrzejsza przy końcu zawodów, kiedy okazało się, że zdecydowanymi rywalami Niemców są Polacy. Szalę zwycięstwa przechylił ostatecznie mełwo i dobra taktyka załogi RWD.

	STATYSTYKA ZAWODNIKÓW								
	1929			1930			1932		
	I kat.	II kat.	Razem	I kat.	II kat.	Razem	I kat.	II kat.	Razem
Zgłoszono samolotów	61	21	82			98	54	13	67
Rozpoczęło zawody	40	15	55	40	20	60	40	1	41
Opadło podczas prób i rajdu . . .			24			23			17
Ukończyło zawody . . .	22	9	31	21	14	35	23	1	24
Procent kończących zawody			36,3%			36,3%			56,3%
Był oślar (wyp. śmiert.)			1			3			1

Polska zdobyła pierwsze miejsce nie tylko w rozgrywce indywidualnej, lecz także w walce ekip. Średnia ilość punktów na zawodnika zgłoszonego wypadła dla nas najlepiej, dzięki czemu Polsce przypadła nagroda p. Ministra Komunikacji R. P.

Średnia punktacja zawodników, którzy rozpoczęli konkurs oraz średnia sklasyfikowanych dała, niewielką zresztą, przewagę Niemcom. I pod tym względem byłibyśmy również pierwsi, gdyby nie wycofanie się z konkursu Orłowskiego. Pierwszorzędnemu temu pilotowi nie szczęściło się ostatnio. Już po meeingu w Zurichu był zarówno fizycznie, jak i psychicznie niedysponowany. Upały podczas prób technicznych najwidoczniej zmniejszyły jego sprawność i wpłynęły na przykry dla polskich barw, nie mniej jednak usprawiedliwioną decyzję rezygnacji z dalszego lotu, po przeby-

ciu połowy drogi raidu z dobrą punktacją oraz wykonaniu prób technicznych.

Zwycięstwo ekipy polskiej dzieli ze Żwirki i RWD reszta polskich zawodników oraz drugi typ płatowca — PZL-19. Samolot ten sklasyfikował się zaraz po RWD, Klemmachi i Heinklach, a przed maszynami czeskiemi, pozostałami niemieckimi oraz francuskimi.

PZL-e zdobyły drugie miejsce pod względem wyposażenia, ustępując tylko RWD. W szybkości maksymalnej, w zużyciu paliwa, demontażu i rozruchu — uzyskały wyniki podobne do RWD. Są to pod każdym względem dobre maszyny, przynoszące zaszczyt konstruktorom (p.p. Dąbrowski i Miśtał) oraz wytwórni.

Sukces bur polskich w tegorocznym Challenge'u jest kompletny i bezsporny. Bo nietylko regulamin konkursu uznał Żwirkę za zwycięzcę, lecz i cała opinia fa-



COLOMBO. CZŁOBYTY ZAWODNIK ITALSKI.

chowa orzekła, że RWD-6 jest najlepszym samolotem turystycznym. Nakoniec trzeba dodać, że — jeżeli chodzi o pilotów — poziom ich był o wiele mniej różny, niż maszyn, na których lecieli. Wszyscy niemal wykazali duże zaciecie sportowe. Szczególnie duże zaciecie sportowe, Słownik między zawodnikami były bardzo koleżeńskie, zachowanie się konkurentów — rycerskie, a sama organizacja i kontrola — sprawna i bezstronna.

NAGRODA
PANA MINISTRA
KOMUNIKACJI
R. P. DLA NAJ-
LEPIEJ SKŁASY-
FIKOWANEGO
ZESPÓŁU. ZDO-
BYŁA PRZEZ
EKIPĘ POLSKĄ.



Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura

NA niebie naszej szarej rzeczywistości, w spokojny dzień sierpniowy, zabłysła nagle przepięknej jasności i kryształowej czystości meteor: zwycięstwo por. Żwirki i inż. Wigury w Międzynarodowym Locie Europejskim, zwanym „Olimpiadą Lotniczą”.

Zwycięstwo to nie było dziełem przypadku, było ono — jak rzadko które — zasłużoną nagrodą za długoletnią, wytrwałą, żmudną, pełną poświęceń pracę. Było ono zwycięstwem podwójnym, zwycię-

Aż nagle, w niespełna dwa tygodnie po swoim świetnym zwycięstwie, legł pod gruzami swego zwycięskiego samolotu.

W walce z szalejącym żywiołem, któremu tak dumnie, zawsze dotąd zwycięsko, stawiali czoła, ulegli — ulec musieli.

Przerwany był wczesnie został dumny lot ku słońcu dwóch zwycięzców, a tak pięknych Orłów.

Wielka radość zwycięstwa zamienia się w jeden wielki ból załoby.



S. P. INŻ. STANISŁAW WIGURA



F. P. POR. FİL. FRANCISZEK ŻWIRKO

stwem polskiej myśli konstrukcyjnej i zwycięstwem osobistym świetnej załogi: pilota por. Żwirki i inż. Wigury.

Odczuło wagę tego zwycięstwa całe społeczeństwo polskie. Duma i radość napłynęła serca całego narodu polskiego. Zwycięzcy stali się ulubieńcami wszystkich, noszeni dołownie na rękach, najpopularniejsi, najukochani.

A oni, ludzie o przedwznie kryształowych duszach, przyniósłi te hołdy z ogromną akromnością, pracując z samozapaleniem. Przyjmowali je nie jako zasłużoną nagrodę, lecz czuli się w roli dłużników, którzy hołdy te społeczeństwu polskiemu mieli spłacić w przyszłości, dalszą pracą i dalszemi zwycięstwami.

Kim byli Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura?

Od zarania polskiej myśli lotniczej ci dwaj ludzie jednej idei całkowicie poświęcili swoje życie, idee Polski Skrzydlataj.

W wyciągu pracy, na odcinku lotniczym, od samego początku stali w awangardzie, niestrudzeni, niezłomni.

Głosili chwałę lotnictwa polskiego nie słowami, a czynami swoimi, którymi potrafili nie tylko w kraju, ale i u innych narodów zdobyć uznanie i szacunek dla lotnictwa polskiego.

Pracując bez przerwy, zawsze tylko myślał o sprawie, której służyli, nigdy o sobie, pozostali się oni krok za krokiem ku wyzynom. Szczęściokrotnie — zawsze razem — biorąc udział w krajowych lub za-



granicznych konkursach zdobywali pierwsze nagrody, budząc zachwyt i szacunek swoją pracą i swoją skromnością.

Gdy po raz siódmy w konkursie najpiękniejszej, jaki znamy na kontynencie europejskim, zdobywając pierwsze miejsce, uświadili się do niebawymych wyzwoleń powożenia i zaszczytów — nikt nie przypuszczał, że ma to już być ostatni ich sukces. A wspaniały ten sukces nie tylko wyzwał ich świetne walory pilota i inżyniera, lecz odrzucił nam jeszcze raz ich przepiękne, ryckające dusze.

Gdy w Berlinie wobec kilkudziesięciu tysięcy widzów ogłoszono ich świetne zwycięstwo, zachowali taki przedziwny spokój, umiar i skromność, wykazując tak ogromne zalety ducha, że nas obecnych — świadków ich zasłużonego tryumfu — tem właśnie najbardziej porażało.

I potem, gdy wrócili do swego hotelu, gdy mogliśmy z nimi w małym kole przyjaciół i kolegów spędzić te najpiękniejsza, niezapomnianą godzinę, ludzie Ci ani słowem nie wspomnieli o sobie, myli ich nieustraszone biegła już naprzód, mówili o przyszłym konkursie; o tem, jakie nauki i wnioski nasuwają się z tych zawodów, co trzeba zrobić, co poprawić, w tem pewnym w przyszłości bronić honoru naszych barów.

Wdzieliśmy potem serdeczne przyjęcie, jakie zgotował im Poznań, entuzjazm tłumów w Warszawie i w Wilnie — a wśród tych wszystkich wybuchów radości oni, szczęśliwi i radośni, pozostawali skłupieni i spokojni.

Może ich nasek męczyły zbyt liczne dowody sympatii, zbyt liczne przyjęcia i okazje. Zrozumiali jednak, że w chwili tej niema czasu na odpoczynek; zrozumieli, że muszą zawsze wiernie służyć tej samej sprawie, budzić entuzjazm wśród najszerzszych mas dla idei Polski Skrzydlatej. Zrozumiali, że stali się symbolem wiary w czyn.

Myśi śpoczęcia na laurach była im obca, chętnie więc przyjęli zaproszenie bratniego narodu czeskiego, by przybyć do Pragi na odbywający się tam dzień lotniczy.

W drodze tej śmierć okrutna i nieubлагana wywarła ich nam na zausze.

Także było ich życie; zbyt krótkie, a przecież tak piękne.

Ochodząc, zostawili nam swój testament. Nie zwykły, pisany i podpisany świadkami potwórzony, ale testament ich pracowitego życia, ich świetnego tryumfu, ich ołtarnej śmierci.

Testament ten głosi:
Chcemy, by skrzydła polskie rosły i potężniały
Chcemy, by Orły polskie, zataczając coraz szersze kręgi, wzbłyły się wysoko, losem dumnym, losem ku niebotycznym wyzwoleń, losem podniebnym.
Chcemy, by nie oszczędzono żadnych trudyń i żadnych ołtar, by cel ten szlachetny został osiągnięty bez reszty.

Chcemy, by osiągnięte przez nas rezultaty nie poszły na marne; by znaleźli się inni, którzy dzieło, któremu my służyliśmy, przejmą i poprowadzą dalej.
Chcemy prosić, by ci, którzy nam przysięgali był nadal celami dla innych.

Oto testament tych dwóch bohaterów lotnictwa. Testament wielki.

Spamiętaj po nich nie może objać jednostka. Na nas wszystkich, na całe społeczeństwo nasze spada dziś wielki obowiązek kontynuowania dzieła ich życia.

Nie wolno nam bowiem w chwili, gdy tak przegromny ból przepelnia nasze serca, oddawać się głuchej rozpacz, beznadziejnemu smutkowi. Musimy, by stać się godnymi tych wielkich bohaterów, z zaparciem się siebie, skupić nasze wyśliki, by wysuwać, którą w naszych szeregach zadala bezlitosna śmierć, wyrwać tak ogromną — wypełnić.

Tak tylko będziemy mogli znaleźć ubożenie dla naszego ogromnego bólu.
Musimy bowiem wierzyć, że śmierć dwóch młodych Orłów polskich nie może być ofiarą daremny. Je musi ta obłamywa ofiarą wydać szlachetne owoce wzmożonej pracy nad budową potężnej Polski lotniczej.

B. J. KWIECIŃSKI

Treścią Ich życia była walka...

Przemówienie wygłoszone podczas audycji „Polskiego Radia” przez p. Dyr. plk. Cz. Filipowicza

Por. Żwirko i inż. Wigura odnieśli świetne zwycięstwo w Berlinie. Lzy radości i szczęścia w wielu, wielu oczach.

Por. Żwirko i inż. Wigura zgineli w katastrofie lotniczej. Lzawa się oczy w bólu i przynędnieniu.

Czyż nie można było uniknąć tego niebezpieczeństwa? Czyż nie należało otoczyć specjalną opieką naszych bohaterów? O to pytania, które nurtują wielu z nas! Ba, nawet pojawiły się artykuły, domagające się tego, by w naszym młodym lotnictwie nie szalaowało lekkomyślnie życiem najlepszych i najzdolniejszych.

Por. Żwirko i inż. Wigura nie byli z tych, którzy dyskontują zwycięstwa laury w spokoju i ciszy.

Treścią ich życia była walka.

Por. Żwirko i inż. Wigura swem świetnym zwycięstwem w oczach całego świata i swą bohaterką śmiercią w zmaganiu się z rozpatrywanym żywiołem powietrznym weszli w poczet zdobywców szlaków podniebnych.

Idźcieżki, Szalas, Wigura, Żwirko oto imiona, zapisane krawkami literami w historii narodów, walczących o zdobycie przestworzy dla dobra ludzkości.

Dziś tym nazwiskom nikt nie będzie miał czoła. Wskazniak naszego prawa do użytkowania światłotrajnych szlaków powietrznych, jak dziś odmawiają nam prawa do światłotrajnych dróg morskich. Żwirko

i Wigura zdobyli dla Polski pozycję w świecie lotniczym.

A teraz naszym zadaniem jest utrzymać się na tej pozycji i nie wolno jej oddać, jeżeli chcemy być godni pamięci tych bohaterów.

Polskie społeczeństwo musi pamiętać, że jest i żyje syn Żwirki.

Może jeszcze raz podać uwagę o nagrodzie, zdobytej przez por. Żwirki i inż. Wigura.

Nie będziemy godni ich pamięci, jeżeli nie potrafimy walczyć o zatrzymanie tej nagrody tak, jak Oni walczeli o jej zdobycie.

Uczcijmy trwale pamięć Żwirki i Wigury!

Po zwycięstwie Żwirki - Wigury powstało w społeczeństwie dążenie uczczenia bohaterów lotnictwa. Redakcja pism rozpoczęła zbiorke akcji. Akcja została jeszcze bardziej po tragicznym zgonie zwycięczki załogi.

Abyby rozszerzyć akcję i zapobiec rozpraszaniu funduszy, powstał „Komitet fundacji ku cści ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury” pod przewodnictwem p. ministra komunikacji inż. Butkiewicza, złożony z Zarządu Gł. L. O. P., P. Zarządu A. R. P. oraz prezesów Kom. Woj. LOPP i prezesów klubów afiljowanych do A. R. P. Komitet wydał odezwę kończącą się następującym apelem *):

Obywatelu!

Twarzą łos, zrzęczenie Opatrzności zabrały nam Żwirki i Wigura, zabrały żywy symbol, lecz nie wyrug nam z sercული czyny i zwycięstwa; przokują nam szal radości, zasłabiony z przerażeniem bólem, w szary, codzienny, długiotrwały, wieczny czyn!

Obywatelu!

Tysiąc celów i krocie złotych zgromadzonych, tysiąc myśli i projektów zrodzonych po triumfie i śmierci Żwirki i Wigury złączmy w jedną całość!

Wielu zamiarom nie podofamy, jeden lub dwa spełnimy!

Przysłać Międzynarodowe Zawiady Samolotów Turystycznych odebda się w Polsce w 1934 roku.

Będzie je organizował Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciugosowej ze swymi Wojewódzkimi Komitetami Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej z wszystkimi afiljowanymi Klubi-

kami Lotniczymi, pod przewodnictwem p. ministra komunikacji inż. Michala Butkiewicza, zawiązali „Komitet Fundacji ku Cści ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury”.

Komitet postanowił podjąć zadanie ze wszelkich warstwą społeczeństwa i zrzeszeń lotniczych i składać przesyłając na następujące cele:

I. Ufundowanie kapitału, którego odsetki pomieścić będzie wdowa po ś. p. por. Żwirce, celem zapewnienia wychowania i wykształcenia pozostałego syna.

II. Ufundowanie stałej nagrody im. por. Żwirki i inż. Wigury dla pilota z zwycięzcy w dorocznym krajowym zawodach lotniczych, oraz, idąc po linji życzeń zmarłych bohaterów, przesyłając na:

III. Budowanie samolotów polskich na Challenge 1934 r.

IV. Wreszcie, w razie trwania Komitetu poza 1934 r., na cele konstrukcji nowych platform, motorów i na rozwoj lotnictwa sportowego.

Komitet wylicza cele społeczeństwu do organizowania w tonie wszelkich instytucji i zrzeszeń podmiotowych, celem zbierania składek oraz przekazywania ich za pośrednictwem L. O. P. P. i Aeroklubów lub bezpośrednio na konto czekowe do P. K. O. Nr. 27027 „Komitet Fundacji ku Cści ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury”.

Komitet zdajeć będzie społeczeństwu sprawozdanie drogą prasową z postępu akcji i realizacji wymienionych celów.

*) Z powodu późnego otrzymania, nie możemy podać odezwę w całości.

PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

Prezes: Dr. Zenon Martynowicz.
Wiceprezesi: plk. Czesław Filipowicz, plk. Kazimierz Moniuszko, poseł Władysław Starzak, naczel. Mieczysław Myśliński.

Sekretarz: Scharbnik: naczel. Adam Nowodworski.

PREZESI KLUBÓW AFILJOWANYCH DO A.R.P.

PREZYDIUM AEROKLUBU RZPLITEJ POLSKIEJ

Prezes: Janusz ks. Radziwiłł.
Wiceprezesi: plk. Ludomir Ryski, baron Stanisław de Rosenwerth, plk. Czesław Filipowicz, mjr. Bohdan Kutwicki.

Sekretarz: Scharbnik: kpt. Zygmunt Piątkowski.

PREZESI KLUBÓW AFILJOWANYCH DO A.R.P.