

OSTATNIE WIADOMOŚCI

Redakcja i Administracja
ul. Rydza Śmigłego Nr 6
Telefon Nr 59.

GRODZIENSKIE

Cena 10 gr.

Rok IV.

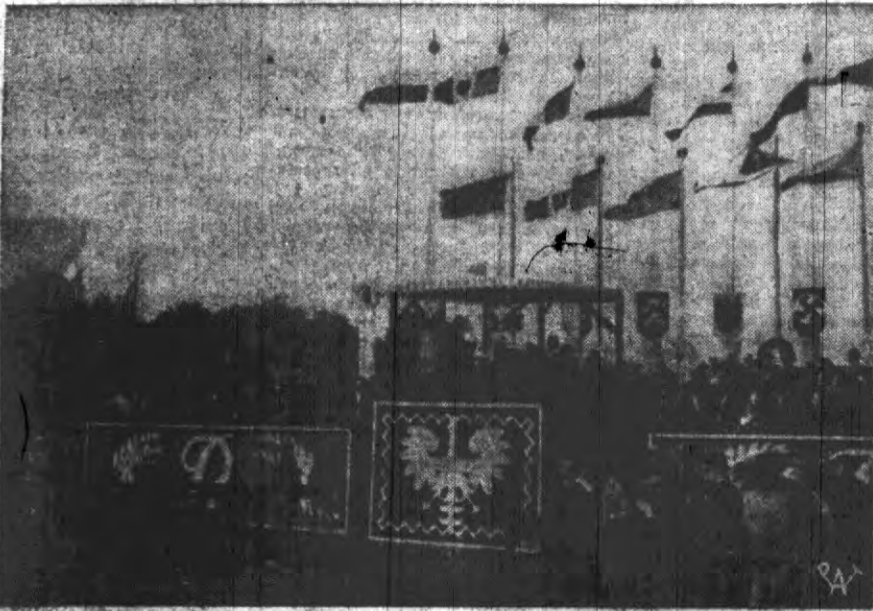
GAZETA PORANNA DLA WSZYSTKICH

Nr. 240

Drugi dzień Międzynarodowego Turnieju Lotniczego

NIEMIECKIE SAMOLOTY BYŁY ZA CIĘŻKIE

Sensacyjne pogłoski o wystartowaniu Francuzów do Warszawy



Na zdjęciu — pan Prezydent Rzplitej z małżonką, w towarzystwie premiera Kozłowskiego, ministra Butkiewicza, ambasadora Rządu Jarosławicza, profesora Aeroklubu J. Radziwiła w łozy honorowej na otwarciu Challenge'a.

Na efektownych ceremoniach otwarcia Turnieju, rozpoczęły się wczoraj szare badania techniczne, a więc badanie wyposażenia samolotów i sprawdzanie wagi maszyn.

Samoloty, biorące udział w Challenge'u, nie mogą ważyć więcej, niż 560 kg. Przekroczenie tej wagi wyklucza turniejową maszynę z uczestnictwa w zawodach.

Przez ciężar własny kwalifikujący maszynę do właściwej kategorii, uważa się ciężar samolotu zdolnego do lotu, lecz pustego, a więc bez materiałów pędnych, bez załogi, bez przyrządów ratowniczych itd.

Minimum obciążenia, obowiązujące dla tych prób w locie, na które ciężar ma zdecydowanie nie szkodliwy wpływ (start, lądowanie, szybkość minimalna i użycie paliwa) zostaje ustalone na 200 kg. Różnica między ciężarem załogi a powyższym minimum zostaje wyrównana przy pomocy balastu.

Oprócz minimum obciążenia, wspólnego dla wszystkich samolotów, biorących udział w zawodach, istnieje też granica górna obciążenia, za przekroczenie której samolot może być wyłączone z Turnieju.

Przepis ten dyktowany jest względami bezpieczeństwa, z którymi zazwyczaj nie chce liczyć się dobrowolnie zawodnik, ryzykując przeciążenie maszyny, czy to dla przyjemności zabrania większej załogi, czy więcej paliwa, bagażu, narzędzi, części zamiennych i t. p.

Ta górna granica obciążenia określona jest przez odnośną władzę państwową, wystawiającą dla danego samolotu świadectwo zdolności do lotu.

Oprócz samolotu, ważeniu kontrolnemu podlega więc również załoga i ładunek.

Oto w obszernym zarysie charakter i znaczenie wagi w turnieju challenge'owym.

GWALT WSRÓD NIEMCÓW

Ranikiem dnia wczorajszego jesteśmy na lotnisku. Pogoda jest wspaniała. Lotnicy udają się w hangarach, wśród których samolotów. Przy maszynach niemieckich ruch największy. Znają oni świetnie regulamin, a tu nagle... ale nie wyprzedzamy biegu zdarzeń.

Oto jeden z lotników, Francuski, jakby w przewidywaniu groźącego niebezpieczeństwa, przedstawił swój samolot do wagi, narazie nieoficjalnej. Samolot, jak wiadomo, może ważyć tylko 560 kg. i 56 dekagramów, jako „tolerancja”.

Tymczasem samolot Francka wykazał nadwagę, aż 2 kg!! Zgroza! Jakżeż to? Przecież to pachnie wycofaniem z turnieju.

Zainterpelowani przez nas w tej sprawie Niemcy oświadczyli, że przyczyną w nadwadze samolotów należy doszukać się w mgłę, która niepodzielnie panowała nad ranem na lotnisku.

Powietrze przesiąknięte to było z tego powodu wilgocią i w rezultacie nastąpiła niespodzianka, jakże przykra! Kierownictwo ekipy niemieckiej bynajmniej nie potrafiło głowy i natychmiast przystąpiono do akcji.

„MALTRETOWANIE” SAMOLOTÓW

Błyszczące, świeżutkie samoloty wzięto w obroty. Mechanicy zakasali rękawy i dalej do pracy. Rozpoczęto wyrzucanie z samolotów co tylko się dało. Poleciały więc poduszki przy siedzeniach, zdjęto nawet owiewki z kół, byle tylko zmniejszyć ciężar. Pracowano w poście czoła, negliżowano maszyny, tak, że aż strach ogarniał, czy to się da powtórnie złożyć.

Wszystko jednak szło z zęciną, szybko, składnie i jak nas zapewniał jeden z lotników, aparaty muszą być wczas gotowe do zawodów.

SAMOLOTY POLSKIE

Z naszymi samolotami kłopotu nie było. Wszystkie doskonale przygotowane, odpowiadały warunkom regulaminu. Samolot inż. Grzeszczyka (PZL. 26), waży np. 560 kg, 29 dkg. Może więc śmiało obciążyć swą maszynę o 36 dkg.

W hangarach, gdzie stoją samoloty niemieckie, praca w tymczasem pełną parą. Swego rodzaju sensację budzi tam wieść, że jeden z samolotów wykazał nadwagę aż 7 kg!!

W takich wypadkach można istotnie dostać kręčka nerwowego. Ale Niemcy wierzą, że sprzymierzeńcem ich będzie słońce, które na pewno zmieni ciężar samolotów.

WAGA ZAWODNIKÓW

Odbywa się w tym samym czasie ważenie zawodników. Inż. Grzeszczyk i pilot May waży 160 kg., pilot Balcer i mechanik Kubza — 163 kg., załoga Włodarkiewicz i pilot Przysiecki 173 kg., kpt. Dudziński i mechanik Kołodziej — 167 kg. Jest to najlepsza załoga. Najcięższą reprezentują: kpt. Gedgówd i mechanik Kmieć — 187 kg.

PIERWSZY SAMOLOT NIEMIECKI NA WADZE

Jest godzina 12.15. Przystąpiono do ważenia pierwszego samolotu niemieckiego. Spoglądamy uważnie. Wokół ustawili się polscy konstruktorzy i piloci. Na samolocie znać, że przeszedł przez „prasę”. Rzucą się w oczy ślady usuwania najrozmaitszych przedmiotów! Waga odbywa się skrupulatnie. Niemcy patrzą niespokojnie na wskazówki zegara wagi. Pragnęliby wstrzymać w pewnej chwili jego bieg. Szczęśliwie przechodzi tą ciężką próbę. Samolot ma odpowiednią wagę.

34 SAMOLOTY STANĄ DO TURNIEJU

O godzinie 5 p. p. otrzymaliśmy oficjalną wiadomość, że po

zważeniu samolotów, komisja dopuściła do zawodów: 13 samolotów niemieckich, 12 — polskich (w tym jeden, na którym startuje Anglik Macpherson), 6 włoskich i 3 czeskie. W sumie 34 aparaty, które odąd rozgrywają bój o pierwszeństwo. Walka zapowiada się ciekawa, a co najważniejszą niezwykle zacięta.

LOTNICY... DYPLOMACJI

Pod tem mianem ochrzcić należy bezsprzecznie Włochów. Jak wiadomo, Włosi mianowicie opóźnili swój przyjazd na turniej. Na krótko po zamknięciu uroczystości o godzinie 2.15 p.p. przyleciała drużyna włoska, składająca się z 6 samolotów, w tem 4 maszyny, słynne „Bredy” i dwie PSl.

Włoskie maszyny mają również schowane podwozia. W czasie lotu ma to istotnie duże znaczenie, ale przy starcie i lądowaniu spotkać może Włochów

Oświadczenie znamienne, ale my którzy znamy wartość samolotów włoskich i klasę ich zawodników, mamy prawo sądzić, że to raczej dobry trick dyplomatyczny.

Zresztą, przekonamy się w najbliższym czasie.

PROBY WIDOCZNOŚCI

W nocy, w specjalnym hangarze, dokładnie uszczelnionym ze wszystkich stron, odbyły się próby widoczności z miejsca pilota i z miejsca pasażera.

Samoloty pokolei wprowadzono do hangaru, na miejsca pilota i pasażera sadzono manekiny, posiadające zamiast oczu lampki elektryczne. Dopiero wtedy rozpoczęły się skrupulatne pomiary, jaką widoczność posiada dany samolot.

TRUDNOŚCI NIEMCÓW

W ostatniej chwili przed oddaniem numeru na maszynę otrzymaliśmy oficjalną wiadomość, że nie wszystkie niemieckie samoloty odpowiadały warunkom. Trzy z nich wykazały nadwagę. Niewątpliwie uda się jednak Niemcom znów zmniejszyć ciężar samolotów i doprowadzić je do odpowiedniej wagi. W każdym razie stwierdziliśmy, że Niemcy mają narazie najwięcej kłopotów.

PRZYLÓT FRANCUZÓW?

W godzinach popołudniowych rozeszły się sensacyjne pogłoski, że na turniej mają przybyć dwie maszyny francuskie! Wydawało się to zrazu dość dziwnem, tem bardziej, że opóźnienie na turniej powodowało nie tylko opłacenie kary pieniężnej, ale i utratę punktów.

Natychmiast zasięgnęliśmy w tej sprawie informacji w Aeroklubie. Okazało się, że Aeroklub o zamiarach Francuzów absolutnie nie wiedział. Gdyby jednak istotnie maszyny przyleciały do godz. 4-ej, mogłyby one wziąć udział w turnieju po zapłaceniu kary i odnotowaniu punktów karnych.

Wobec tego, że do godziny 4-ej przylot Francuzów nie nastąpił, nie może być mowy o ich udziale w turnieju.



Na zakończenie manewrów armii włoskiej Mussolini w obecności ambasadora włoskiego i innych gości ogłosił swoje przemówienie, które znalazło żywe echo w prasie całego świata. Na zdjęciu — Mussolini podczas wygłaszania swego przemówienia.

