



chosłowacji – ze względu na to, że na przygotowania pozostawiono tylko pół roku, były to głównie samoloty seryjne. W tej sytuacji o wyniku zadecydował rezultat dwutygodniowego lotu okrężnego na dystansie aż 6042 km. Metę osiągnęło 31 maszyn, zwyciężył Niemiec Fritz Morzik na samolocie *BFWM-23C* z 70-konnym silnikiem *Siemens*.

Zwycięstwo Morzika dało Niemcom prawo zorganizowania kolejnego Challenge'u w 1931 r. Opracowany przez Aeroklub Niemiecki nowy regulamin był już w pełni dojrzały i konsekwentnie wspierał wybór najlepszego samolotu turystycznego. Ocena właściwości technicznych konstrukcji obejmowała 19 pozycji, a wyniki prób technicznych stanowiły 46 procent ogólnej punktacji. Trasę lotu wydłużono do 7500 km, próby lotne wzbogacono o próby startu i lądowania.

Do konkursu zgłoszono aż 101 załóg (ostatecznie wystartowało 61). Ponownie zabrakło czasu na skonstruowanie specjalnych samolotów, jednak tym razem maszyny były lepiej przygotowane.

Tym razem wśród uczestników Challenge znaleźli się również Polacy. Do startu w turniej wystawiono oficjalny zespół, składający się z trzech *RWD-2* i trzech *RWD-4*, skonstruowane przez obiecujący zespół młodych inżynierów z Politechniki Warszawskiej – Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigurę i Jerzego Drzewieckiego. Polskie Zakłady Lotnicze wystawiły *PZL-5*, Podlaska Wytwórnia Samolotów zgłosiła cztery różne konstrukcje.

Metę osiągnęło jedynie 35 załóg. Najlepszy z Polaków Płoczyński na *RWD-2* zajął 19. miejsce. Zwycięzcą turnieju został ponownie Fritz Morzik, lecący na swym *BFWM-23C*, tym razem z silnikiem *Argus 100 KM*. I znów organizowanie następnego Challenge'u przypadło Niemcom.

Aby dać konstruktorom więcej czasu na opracowanie nowych samolotów, trzeci Challenge zaplanowano z dwuletnim odstępem, na rok 1932. Pod koniec września 1931 r. ogłoszono nowy regulamin, zwiększający nacisk na próby techniczne, których udział w ogólnej punktacji wzrósł do 56%. Wprowadzono nowe próby lotne – prędkości maksymalnej i minimalnej.

Zespół RWD przystąpił do pracy nad nową konstrukcją w ufundowanym ze składek społecznych zakładzie na Okęciu. Podejmując walkę



foto. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura przy zwyciężkim RWD-6 SP-AHN. W tym samolocie zginęli 11.09.1932 pod Cierlickiem...

## Pod koniec lat 20. ubiegłego wieku lotnictwo sportowe niemalże nie istniało, a samoloty sportowe tkwiły wciąż w epoce I wojny światowej

o najwyższe miejsce na podium, konstruktorzy postanowili stworzyć maszynę na wskroś nowoczesną – z wygodną, zamkniętą kabiną, doskonałą aerodynamiką, pełną mechanizacją skrzydła i mocnym silnikiem.

Na wiosnę 1932 roku prototyp *RWD-6* był gotowy. Aby go oblatać, z Dębina przyleciał Franciszek Żwirko – z Wigurą stanowili wypróbowaną w wielu lotach załogę. Opinia pilota po pierwszym locie była entuzjastyczna!

*RWD-6* był zastrzałowym górnopłatem o konstrukcji mieszanej. Kadłub o spawanej z rur stalowych konstrukcji kratownicowej, oprofilowany listwami drewnianymi i kryty płótnem, a w części przedniej oprofilowany blachą duralową. Przystosowane do składania skrzydła miały konstrukcję drewnianą z pokryciem płóciennym i były wyposażone w blokowane z kabiny, automatycznie otwierane sloty i klapy. Wolnoobrotowe usterzenie miało konstrukcję drewnianą, stateczniki były kryte sklejką, a stery płótnem. Statecznik poziomy miał regulowany z kabiny

W Challenge 1932 Polacy latali również na *PZL-19* – jak widać, wcale nie był ciężki...



PZL-19 podczas próby technicznej po złożeniu skrzydeł



foto. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego



foto: ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Polska reprezentacja na Challenge 1932: dwa RWD-6 i trzy PZL-19

zmienny kąt nastawienia. Angielski gwiazdowy silnik *Genet Major* o mocy 140 KM był osłonięty pierścieniem Townenda, zmniejszającym opory szkodliwe i napędzał dwufopatowe, metalowe śmigło. Stałe podwozie o niezależnym zawieszeniu było wyposażone w balonowe koła niskiego ciśnienia, hydrauliczno-pneumatyczne amortyzatory i hamulce.

Swoją konstrukcją przygotowali również Polskie Zakłady Lotnicze – *PZL-19* był dolnopłatem z rzędowym silnikiem i składanymi skrzydłami o bogatej mechanizacji.

Do turnieju zgłoszono trzy *RWD-6* i trzy *PZL-19*. Niestety, w końcowej fazie przygotowań, podczas próby prędkości maksymalnej w *RWD-6* SP-AHM przy przelocie tuż nad ziemią z prędkością znacznie ponad 200 km/h urwały się skrzydła. Pilotujący samolot inżynier Drzewiecki wyszedł z wypadku z poważnymi obrażeniami.

11 sierpnia 1932 na lotnisku Staken stanęły 43 maszyny z Niemiec, Francji, Włoch, Szwajcarii, Czechosłowacji i Polski. Faworytami konkursu byli Niemcy z samolotami

### *RWD-6* wyznaczył kierunek rozwoju samolotów lekkich na całe dekady naprzód

*Klemm Kl-32* i *Heinkel He-64B/C* – dla nich stawka była szczególnie atrakcyjna, trzecie zwycięstwo dałoby im puchar na własność. Tymczasem podczas prób technicznych zainteresowanie obecnych zwróciło się ku Polakom – *RWD-6* zdobyły największą liczbę punktów, tuż za nimi uplasowały się *PZL-19*. Rewelacyjnie dla *RWD* wypadły próby startów i lądowań – efektowny start Żwirko na bramkę zrobił ogromne wrażenie, krótszy start miał tylko Hirth na *Kl-32* z mocnym, 160-konnym silnikiem, *RWD* miały jedno

z najkrótszych lądowań. Natomiast prawdziwą sensacją wywołał Żwirko przy próbie prędkości minimalnej, uzyskując na odcinku 800 m średni wynik 57 km/h, o 6 km/h mniej od najniższej wartości, dla której przewidziano jeszcze punktację!

Żwirko i Wigura wystartowali do lotu okrężnego z przewagą punktów. Trasa o długości 7360 km biegła przez 11 krajów Europy w trzech dwudniowych etapach. Jak się miało okazać, o zwycięstwie lub porażce na trasie miała decydować taktyka. Niemcy na szybkich *Heinklach*

*RWD-6* przebudowany na wersję bis – dodanie drugiego zastrzału wyeliminowało problem zbyt małej sztywności skrętnej skrzydeł



foto: ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

wyrwali do przodu, prowokując co bardziej niecierpliwych. Jako pierwszy do Rzymu doleciał Marienfeld, zarzynając silnik swego Heinkla. Na trasie do Cannes tempa nie wytrzymały włoskie *Bredy 33* – w dwóch maszynach urwały się skrzydła, a Włosi dostali rozkaz wycofania się z wyścigu.

Decydująca rywalizacja – między Polakami a Niemcami – rozegrała się na ostatnim etapie, z Paryża przez Kopenhagę do Berlina. Im bliżej celu, tym warunki stawały się gorsze, nasilał się czołowy wiatr. Żwirko postanowił poczekać w Hamburgu na poprawę pogody, tak samo zdecydował Niemiec Poss. Wreszcie okazało się, że powyżej 2000 m panuje cisza – wystartowali! Mający gorsze wznoszenie *Klemm* został z tyłu, Żwirko utrzymał przewagę, choć od Possa dzieliło go tylko 5 punktów. Pozostała ostatnia konkurencja: wyścig po obwodzie zamkniętym 300 km. Samoloty startowały w odstępach odpowiadających różnicy punktowej – wyprzedzenie na trasie oznaczało awans w klasyfikacji. Żwirko i Wigura wystarto-

fot. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego



Czwarty Challenge w 1934 r. na takim RWD-9 wygrali Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka, zdobywając puchar dla Polski

Źródła:

L. Dulęba, A. Glass,  
Samoloty RWD, WKŁ 1983

W. Schier,  
Samoloty w historii  
i w miniaturze, WKŁ 1973

wali pierwsi. Postanowili po raz pierwszy lecieć z prędkością maksymalną, musiał ją jednak co chwila redukować, bo samolot przestawał reagować na lotki. Na ostatniej prostej przyduśił maszynę i... przeciął linię mety, wygrywając o 3 punkty z Possem i Morzikiem!

Był to największy w dotychczasowej historii triumf polskiego lotnictwa – konstruktorów i pilotów. W rocznicę tych wspaniałych chwil, 28 sierpnia, obchodzimy Święto Lotnictwa Polskiego.

Michał Setlak

## Reklama