

**Andrzej Olejko**

*Zwirko an der Spitze...*

**W 90. rocznicę zwycięstwa w 1932 r. polskiej załogi  
w Challenge International de Tourisme w Berlinie**

„W chwili odbywania się tej ostatniej konkurencji, wyścigu na 300 kilometrowym trójkącie w okolicy Berlina, byłem ze Stachem Rogalskim i kilkoma kolegami na lotnisku Mokotowskim, w pokoju radiostacji. Dwóch operatorów prowadziło nasłuch i radiotelegraficzny dialog ze swymi kolegami radiooperatorami na lotnisku w Berlinie. Podawali oni morsem najnowsze wiadomości otrzymywane od spikera. Z głośnika wydobywały się nerwowe dźwięki »ti-ti-ta-ta«, a spod ołówka naszego radiotelegrafisty wybiegały szybko kreślone litery układające się w tekst.

– *Z-w-i-r-k-o - a-n - d-e-r- S-p-i-t-z-e* – Żwirko na czele – brzmiał ostatni tekst. – *Warten, warten* – czekać, czekać! Po długiej i denerwującej chwili, patrząc przez ramię telegrafisty, widzimy, jak pisze on tekst przesyłany przez niemieckiego kolegę:

– *E-s-k-o-m-m-t, e-s - k-o-m-m-t... z-u-m- T-e-u-f-e-l... k-o-m-m-t... Nadchodzi, nadchodzi... do diabła... jest...*

Pauza! Zaciskamy kciuki. Rogalski wpił się palcami w ramię telegrafisty.

– *D-e-r- P-o-l-e... Z-w-i-r-k-o... w-i-n-n-t... Żwirko zwycięża...*”[1]

Tak „gorące chwile” opisywał inż. Witold Rychter, gdy 28 sierpnia 1932 r. cały lotniczy świat usłyszał o zwycięstwie latającego duetu – porucznika pilota Franciszka Żwirki i inżyniera pilota Stanisława Wigury w prestiżowym Challenge International de Tourisme, czyli Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych rozgrywanych w Berlinie.[2]

W okresie międzywojennym zawody aeronautyczne przyciągały uwagę milionów mieszkańców Polski, Europy i świata oraz cieszyły się dużo większym znaczeniem i prestiżem w ówczesnych mediach niż igrzyska olimpijskie. Sukcesy polskich lotników były z tych powodów uznawane w kraju i za granicą za wielkie narodowe zwycięstwa.[3]

W 1929 r. w Akademickim Aeroklubie znajdującym się na lotnisku Pole Mokotowskie w Warszawie oficer lotnictwa Franciszek Żwirko, doświadczony pilot z 111. „Kościuszkowskiej” Eskadry Myśliwskiej i znany instruktor lotniczy, od 1928 r. oficer łącznikowy ze strony Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych przy Aeroklubie, poznał Stanisława Wigurę, młodego studenta, jednego z założycieli Sekcji Lotniczej Koła Studentów Mechaników Politechniki Warszawskiej, konstruktora samolotów sportowych. Znajomość ta szybko przerodziła się w przyjaźń, która zaowocowała nauką sztuki latania przyszłego inżyniera Wigury pod okiem Żwirki oraz licznymi sukcesami odniesionymi przez ich załogę w krajowych i międzynarodowych zawodach

lotniczych. Ich ukoronowaniem było zwycięstwo w Challenge International de Tourisme w 1932 r. w Berlinie na samolocie sportowym typu RWD-6, specjalnie zbudowanym na tę imprezę.[4]

\*

Franciszek Żwirko, przysła „ikona polskich skrzydeł”, urodził się 16 września 1895 r. w Święcianach na Wileńszczyźnie. Na jego domu rodzinnym znajduje się tablica pamiątkowa w językach litewskim i polskim, informująca o miejscu urodzenia słynnego lotnika. Świadczy to o tym, że postać Żwirki znajduje miejsce również we współczesnej litewskiej kulturze pamięci. W 1913 r. jako młodzieniec wyjechał do Petersburga, gdzie chcąc spełnić swoje marzenia o lataniu, zapisał się do szkoły pilotów, jednak matczyzna interwencja przerwała przygodę z edukacją lotniczą. W 1915 r., mając za sobą egzamin maturalny złożony w Wilnie, młody poddany państwa carów został wcielony do armii rosyjskiej, w której po ukończeniu szkoły oficerskiej walczył na froncie wschodnim. Gdy w 1917 r. wybuchła w Rosji rewolucja bolszewicka, ppor. Żwirko wstąpił do I Korpusu Polskiego gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego walczącego z bolszewikami na Białorusi, w którym znalazł się wśród personelu Oddziału Awiacji I Korpusu. Po demobilizacji Korpusu usiłował przedostać się do odradzającej się Polski, lecz wskutek chaosu wywołanego przez wojnę domową w Rosji trafił do rosyjskiej antybolszewickiej „białej” armii gen. Antona Denikina. W „białogwardyjskiej służbie” rozpoczął kurs w szkole obserwatorów lotnictwa, zaś w połowie 1920 r., po zwycięstwie bolszewików w rosyjskiej wojnie domowej, udało mu się uciec z Półwyspu Krymskiego do Konstantynopola. W 1921 r. dotarł do niepodległej Polski, gdzie wstąpił do Wojska Polskiego. Jego marzenie – służba w lotnictwie – zaczęło się odtąd szybko spełniać[5].

We wrześniu 1921 r. Żwirko zgłosił się do eskadry lotniczej stacjonującej na lotnisku Porubanek w Wilnie, gdzie przyjęto go do służby jako szeregowca-mechanika. Po demobilizacji w kwietniu 1922 r. kontynuował karierę w wojsku – został powołany w sierpniu tego samego roku do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. Funkcja oficera do spraw wychowania fizycznego, jaką pełnił, nie odpowiadała mu, i w czerwcu 1923 r. został odkomenderowany do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a w marcu 1924 r. do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu. Po trzech miesiącach awansowany do stopnia porucznika, zaczął zwracać na siebie uwagę przełożonych, a gdy w 1925 r. powrócił do bydgoskiej szkoły jako instruktor pilotażu, „jego” III Eskadra szybko zaczęła być stawiana innym dowódcom za wzór do naśladowania. Od 1925 r. przełożeni kierowali go na ogólnopolskie zawody lotnicze – debiutem był Pierwszy Pomorski Lot Okrężny, który ukończył na czwartym miejscu. W lotnictwie polskim stał się pionierem w lotach nocnych – pierwszy z nich wykonał jesienią 1926 r., pokonując trasę Bydgoszcz–Poznań–Kraków–Warszawa i z powrotem w siedem godzin. Kolejnym jego przydziałem służbowym był ponownie stołeczny 1. Pułk Lotniczy, zaś pierwszy międzynarodowy sukces odniósł w 1927 r., kiedy wraz z kpt. Władysławem Popielem samolotem liniowym typu Breguet XIXB2 najszybciej pokonał okrężną trasę I Lotu Małej Ententy[6] i Polski,

organizowanego przez jugosłowiańskie środowisko lotnicze (w ogólnej punktacji polska załoga zajęła drugie miejsce). Jego słynny nocny lot dookoła Polski o długości 1800 km bez międzylądowań w czasie 10 godzin, wykonany samolotem tego typu, odbił się w środowisku wojskowym szerokim echem.

\*

Stanisław Wigura urodził się najprawdopodobniej 9 kwietnia 1903 r. w Żytomierzu (dzisiaj Ukraina)[7]. Podczas wojny polsko-bolszewickiej 1920 r. zaciągnął się do Wojska Polskiego, gdzie służył w 8. pułku artylerii polowej. Po wojnie ukończył Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie, gdzie złożył egzamin dojrzałości, a następnie studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Wraz ze Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim we trzech od 1927 r. stworzył słynny zespół konstruktorski RWD (nazwa od inicjałów nazwisk). Projektował on samoloty sportowe serii RWD, na których polskie załogi odniosły wielkie sukcesy w indywidualnych i zespołowych zawodach lotniczych na arenie międzynarodowej. Rok 1929 przyniósł mu dyplom inżyniera mechanika oraz dyplom pilota sportowego, zdobyty w Aeroklubie Akademickim w Warszawie pod instruktorskim okiem Żwirki. W zawodowym życiu rozpoczął pracę jako wykładowca w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie oraz jako asystent w Katedrze Budowy Płatowców Politechniki Warszawskiej, cały swój czas poświęcając pasji konstruktorskiej i lataniu[8].

\*

Na zbudowanym w 1929 r. samolocie sportowym typu RWD-2, po wykonanym na nim przez inż. Jerzego Wędrychowskiego i inż. Jerzego Drzewieckiego rajdzie dookoła Polski, załoga w składzie pilot Żwirko i mechanik-nawigator Wigura została wyznaczona do wykonania na nim pierwszego wielkiego lotu dookoła Europy. Pomimo kłopotu z silnikiem i krótkiego postoju w Paryżu załoga pokonała trasę ok. 5 tys. km nad Pirenejami i nad Alpami Julijskimi, co dało obu lotnikom dawkę wiedzy, która przydała im się trzy lata później w Challenge'u[9]. Zespół konstruktorski RWD utwierdził się w przekonaniu, że samoloty typu RWD wyprodukowane w warsztatach Politechniki Warszawskiej mogą rywalizować z europejskimi konstrukcjami powstałymi w renomowanych wytwórniach lotniczych[10].

Do 1932 r. lotniczy duet Żwirko i Wigura zdobywał wiele nagród w polskim sportowym lataniu. 16 października 1929 r. Żwirko wraz z Antonim Kocjanem na samolocie typu RWD-2 pobili światowy rekord wysokości lotu w kategorii awionetek, wznosząc się na wysokość 4400 m. W 1931 r. Żwirko wraz z inż. Stanisławem Praussem ustanowił na samolocie typu RWD-7 światowy rekord wysokości 5995 i pół metra (Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI go nie uznała). W 1930 r. coraz bardziej znany w Polsce duet Żwirko–Wigura przygotowywał się do udziału w Challenge de Tourisme International, który miał być rozegrany w Berlinie. Pierwszą edycję tych prestiżowych zawodów w 1929 r. zorganizował z inicjatywy FAI Aeroklub Francji. Triumfotorem tych zawodów był

startujący na samolocie typu BFW M.23b niemiecki pilot Fritz Morzik. W lipcu 1930 r. kolejną edycję zawodów zorganizowano w Berlinie. Wśród 12 polskich załóg w tych zawodach znaleźli się też Żwirko i Wigura, startujący na samolocie typu RWD-4. Po trzech dniach sportowej rywalizacji polscy lotnicy zajmowali trzecie miejsce. Realne szanse na ich sukces pogrzebała 25 lipca poważna awaria silnika, wskutek czego po przymusowym lądowaniu 60 km od Saragossy nie można było kontynuować lotu. Start w Challenge'u w 1930 r. dał polskiej załodze kolejną dawkę cennych doświadczeń[11].

Rok 1931 przyniósł Żwirce przenosiny na dowódcę Eskadry Szkolnej Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. To właśnie jako instruktor pilotażu „Szkoly Orląt” otrzymał w kwietniu 1932 r. propozycję udziału w polskiej reprezentacji w Challenge'u 1932. Zapytany o wybór drugiego członka załogi bez wahania jako mechanika wybrał Wigurę. Do startu w zawodach przygotowywano sześć specjalnie w tym celu zaprojektowanych i zbudowanych samolotów – trzy metalowe typu PZL-19 i trzy o mieszanej konstrukcji RWD-6. Na tym ostatnim miał wystąpić lotniczy duet Żwirko–Wigura. Samolot zbudowano zgodnie z wymogami regulaminu konkursowego, lecz wypadek inż. Drzewieckiego na pierwszym oblatywanym egzemplarzu spowodował chwilowe opóźnienie w budowie kolejnych dwóch samolotów oraz cofnięcie zgody na uczestnictwo w berlińskiej imprezie dla por. pil. F. Żwirko przez Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Poprawki naniesione w dwóch kolejnych samolotach i ich udane próby w locie pozwoliły na uzyskanie ostatecznej zgody na uczestnictwo w Challenge'u i 11 sierpnia 1932 r. Żwirko usiadł za sterami samolotu sportowego typu RWD-6 SP-AHN, którym wraz z swoim mechanikiem wystartował z Warszawy do Berlina. Pięć polskich załóg – 10 lotników – pokonało trasę do Poznania i do Berlina, lecąc w szyku w kształcie litery V: skrajne miejsca w szyku prowadzonym przez kpt. pil. Jerzego Bajana zajmowały dwa samoloty typu RWD-6. Po wylądowaniu na lotnisku Berlin-Staaken samoloty polskiej ekipy kierowanej przez mjr Adama Wojtygę wciągnięto do potężnej hali sterowcowej. Następnego dnia rozpoczynały się zawody. Żwirko poleciał do Berlina w zakupionej tuż przed startem z Warszawy jasnej wiatrówce, w której miał latać, zwyciężać i... zginąć[12].

Informująca o przebiegu zawodów Challenge'u „Skrzydłata Polska” tak opisywała zmagania polskich lotników:

„Konkurs rozpoczął się 14 sierpnia od prób technicznych, poczem[13] odbył się lot okrężny (21–27.VIII) na zakończenie, próba szybkości maksymalnej (28.VIII). (...) Najlepszą ocenę za wyposażenie i przydatność praktyczną otrzymały nasze RWD-6: po 86 pkt. Uzyskały one maksimum punktów możliwych praktycznie do zdobycia. Następne miejsce zajęły również polskie PZL-19 - 84 pkt, dopiero na trzecim miejscu znalazły się Bredy [33 ekipy włoskiej]. W próbie szybkości minimalnej pierwszym był Żwirko. Uzyskał on początkowo 59 km/godz., później poprawił ten wynik na rekordowy – 57,6 km/godz., uzyskując całe 50 pkt. Za Żwirką znalazł się [Tadeusz] Karpiński [RWD-6 SP-AHL] z 60 km, a następnie Włosi. Najszybszy

demontaż miały niemieckie Heinkle [He-64]. [Wolfgang] Stein złożył swój samolot w 50 sek., RWD Żwirki 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, dającej, zresztą, niewielką ilość punktów, górowały znowu samoloty niemieckie. Start przyniósł najlepszą punktację Klemmom [KL 32] ([Wolf] Hirth 91,5 m) i włoskim Bredom ([Francesco] Lombardi 97,5). Następne miejsca zajęły RWD (Żwirko 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.[Winifred] Spooner na Bredzie [33] (92,4 m) i [Reinhold] Poss na Klemmie [KL 32 V] (97,8 m). Żwirko osiągnął 105,8 m wskutek instynktownego dodania gazu przysiadaniu maszyny. RWD uzyskiwała w Warszawie o wiele lepsze wyniki. Karpiński zatrzymał swoją 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”.[14]

Po próbach technicznych (m.in. próbie startu i lądowania, minimalnej prędkości, minimalnego zużycia paliwa) wykonanych na lotnisku Berlin-Staaken polska załoga Żwirko–Wigura walcząca o zdobycie jak największej liczby punktów (maksymalnie do zdobycia było ich 500) znajdowała się na czele listy rywalizujących załóg. Głównymi rywalami Polaków byli włoscy piloci. Niemiecka ekipa, licząca 15 pilotów, deptała po piętach obu zespołom, starając się jak najlepiej wypaść przed swoją publicznością. Jak podał „Lot Polski”: „Butni niemcy[15] skupili się tylko na Włochach. Spotkało ich jednak niemiłe rozczarowanie, gdy w miarę narastania punktów dodatnich wysunęliśmy się odrazu na czoło tabeli”[16]. Podczas lotu okrężnego wokół Europy na trasie 7363,2 km, trasę lotu uczestniczące w nim załogi z sześciu państw musiały pokonać w ciągu sześciu dni. By zdobyć maksymalną liczbę punktów, należało osiągnąć średnią prędkość podróżną 200 km/godz. na całej trasie oraz lądować na 24 wyznaczonych lotniskach. Podczas lotu okrężnego, który rozpoczął się z lotniska Berlin-Tempelhof, jednego z największych wówczas lotnisk świata[17], w niedzielę 21 sierpnia 1932 r. o godzinie siódmej, z powodu awarii samolotów typu Breda 33, ekipa włoska wycofała się z rywalizacji. Tym samym tuż za polskimi załogami znalazły się załogi niemieckie. Przelot trasy nad Alpami w chmurach i mgle był dużym egzaminem dla załogi Żwirko–Wigura. Dodatkowe napięcie wprowadziła awaria jednego z dwóch iskrowników w świetnie sprawdzającym się w zawodach brytyjskim silniku Genet „Major”[18]. Prasa niemiecka i polska codziennie przekazywały najświeższe informacje z Berlina, a z nich wynikało, że na pierwszym miejscu w rywalizacji coraz mniejszej grupy lotników był samolot typu RWD-6 SP-AHN Żwirki i Wigury.

W niedzielę 28 sierpnia 1932 r. o godz. 15.15, do trzeciej i ostatniej konkurencji, jaką była próba prędkości na trasie długości 300 km w kształcie trójkąta (miejscami kontrolnymi były Frankfurt nad

Odrą, Dobriluk na Łużycach i Berlin-Tempelhof) Żwirko wystartował pierwszy, jako lider Challenge'u. Startujący po nim w różnych odstępach czasowych czołowi niemieccy piloci dysponujący silniejszymi silnikami w samolotach typu Heinkel He-64c, Klemm KL 32 V, X i XII liczyli na poprawę swych miejsc w ogólnej klasyfikacji, zdobywając punkty za większą szybkość i na trasie zaczęli zmniejszać dystans do polskiej załogi. Dla zgromadzonej na lotnisku Berlin-Tempelhof publiczności było jasnym, że jeśli na horyzoncie pojawi się dolnopłat, to będzie to sukces niemieckiej załogi, zaś jeśli będzie to górnopłat, to wygra polska załoga. W chwili, gdy na horyzoncie pojawił się na niebie szybko lecący w stronę lotniska punkt, spojrzenia ponad 50 tys. berlińczyków na lotnisku oraz nielicznej polskiej ekipy zwróciły się w jego stronę i po chwili mjr Adam Wojtyga obserwujący samolot przez lornetkę wykrzyknął, widząc lecącego górnopłata: „To nasz, to Franek leci! Nie dał się minąć!”, po chwili dodając ze łzami w oczach: „A więc zwyciężyliśmy!”. Pierwszy z niemieckich konkurentów przyleciał 83 sekundy po polskiej załodze[19]. W pierwszej dziesiątce znalazło się aż siedem niemieckich załóg i dwie polskie – najlepsi z niemieckich pilotów Morzik i Poss uplasowali się na drugim i trzecim miejscu jednak w klasyfikacji zespołowej, ekipa Żwirko-Wigura zajęła także pierwsze miejsce. Tłumnie zebrana publiczność niebawem usłyszała, że polscy lotnicy zdobyli 461 punktów z 500 możliwych do zdobycia i ujrzała biało-czerwoną flagę wciąganą na maszt. Po chwili na berlińskim lotnisku rozbrzmiał *Mazurek Dąbrowskiego*.

\*

Powrót zwycięskiej załogi do kraju nastąpił 29 sierpnia 1932 r.[20] Na Polu Mokotowskim na zwycięzców Challenge'u czekały tłumy warszawiaków (według relacji prasowych ponad 50 tysięcy). Żwirko, przeleciawszy zwyciężskim RWD-6 SP-AHN nisko nad lotniskiem, wznosił się świecą pionowo w górę, po czym zrobiwszy okrąg i wylądowawszy, wysiadł za radą Wigury, obawiającego się zniszczenia samolotu przez tłum, i pieszo ruszył ku biegnącym kibicom. Tysiące osób witających lotników przerwało kordon policyjny i ruszyło ku samolotowi. Żwirko niesiony na rękach stracił wówczas jeden but wraz z skarpetką oraz portfel. Po przywitaniu się z rodzinami i po pełnym emocji przemówieniu Żwirki z tarasu budynku Aeroklubu Akademickiego obaj lotnicy przejechali otwartą limuzyną do siedziby Aeroklubu Rzeczypospolitej. „Lot Polski” tak opisał ten powrót do Warszawy:

„Z napięciem niebywałem[21], z namaszczeniem niezwykle, z piersią napelnioną radością niecodzienną i dumą wielką oczekiwała Warszawa, a z nią cała Polska, momentu, w którym skrzydlaci zwycięzcy tegorocznego „Challengeu” sfruną na lotnisko warszawskie. Nieprzeliczone tłumy publiczności, każdy obywatel był świadom wielkiego wyczynu naszych lotników na Międzynarodowych Zawodach. Już każdy wiedział dokładnie, ile i jakie przeszkody przezwyciężyli czołowi, bohaterscy nasi lotnicy, aby osiągnąć jedno z najpiękniejszych zwycięstw polskiej ekipy na światowym terenie. Przybyli uśmiechnięci i szczęśliwi. Wpadli w ręce rozentuzjasmowanej publiczności. Zadrzało całe lotnisko mokotowskie od wiewatów, tłum porwał zwycięzców na barki i niósłby Ich niewiedzieć

dokąd... Tych, którzy przez swoje wielkie zwycięstwo każdego z nas napełnili wielkością – wielkością imienia Polski. Przywieźli z sobą zwycięstwa czar, zaczarowali swoim czynem całą Polskę. Zdobyli pierwszą międzynarodową nagrodę – zdobyli coś więcej: nasze mózgi, nasze serca, nasze uwielbienie!”[22]

Odtąd Żwirko i Wigura byli bohaterami wielu wywiadów prasowych i radiowych, spotkań z najwyższymi przedstawicielami władz wojskowych i cywilnych, wspólnych fotografii, wylotów do „Szkoły Orłąt” w Dęblinie, do Bydgoszczy i Wilna, a nawet występów w filmach fabularnych. Sukces lotniczego duetu odbił się szerokim echem również za granicą: prasa angielska wychwalała silnik brytyjski Genet „Major” jako podstawę polskiego sukcesu, zaś prasa niemiecka zachwycała się niemieckimi zegarami pokładowymi, w które wyposażony był zwycięski RWD-6. Lotnicy wrócili do Warszawy 9 września 1932 r., aby odebrać z rąk przedstawiciela Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej zaproszenie na mityng lotniczy do Pragi[23]. Zwycięzcy Challenge’u 1932 r. wystartowali z Lotniska Mokotowskiego w niedzielę 11 września 1932 r. około godziny szóstej rano, kierując się lotem w stronę Brna.

Około godziny ósmej w okolicach Cieszyna widoczne były pierwsze zapowiedzi nadchodzącej burzy. W silnych podmuchach wiatru, znalazłszy się nad terytorium Czechosłowacji, lekki RWD-6 SP-AHN rzucany był jak piórko. Pilot, zawróciwszy z rejonu Morawskiej Ostrawy, skierował się w stronę Polski, lecz podczas przelotu nad górskim i zadrzewionym terenem doszło do tragedii. Wciąż po czechosłowackiej stronie, nad wzgórzem Kościelec w Cierlicku Dolnym (16 kilometrów od Cieszyna), oderwało się skrzydło samolotu. Maszyna uderzyła w dwa wysokie świerki na skraju lasu. Jako pierwszy na miejscu wypadku znalazł się Franciszek Klimsza, który odnalazł zmasakrowane ciało Żwirki wraz z kurtką i paszportem na jego nazwisko. Po chwili odkrył też ciało Wigury. Obaj lotnicy nie żyli[24]. Niedługo później na miejsce wypadku nadjechał mieszkający nieopodal Józef Stebel. Obaj mieszkańcy Cierlicka Dolnego zawiadomili o tragedii władze czechosłowackie.

Wiadomość o tragicznym wypadku polskiej załogi obiegła całą Polskę i Europę lotem błyskawicy. Szczególnie sporo miejsca tragiczny wypadek zajął w niemieckiej prasie lotniczej; „Przegląd Lotniczy” podawał:

„Nasz korespondent berliński, inż. Fritz Wittekind, nadesłał nam list, będący wyrazem uczuć, jakie wywołała śmierć nieodżałowanej pamięci por. pil. F. Żwirki i inż. S. Wigury w lotniczych sferach i w społeczeństwie niemieckim[25]. Dziękując się z naszymi Czytelnikami otrzymanymi wiadomościami ze stolicy naszego sąsiada zachodniego, Redakcja ze swej strony czuje się w obowiązku zaznaczyć, że w wyrazach współczucia, otrzymanych z całego świata, specjalnie podkreśliło się nadzwyczaj rycerskie, dżentelmeńskie i koleżeńskie zachowanie się przedstawicieli niemieckiego lotniczego świata sportowego, w wyrażeniu i okazaniu nam serdecznego współczucia w dniach żałoby, po stracie ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury. Przedstawiciel Aeroklubu Niemieckiego, który specjalnie przybył z Berlina, celem wyrażenia

nam kondolencji, oraz złożenia wieńca na grobie tragicznie zmarłych zwycięzców tegorocznego Challenge'u, zyskał swem wystąpieniem głęboką wdzięczność i uznanie społeczeństwa i lotnictwa polskiego dla Aeroklubu Niemieckiego za ten rycerski gest lotników niemieckich"[26].

Także polska prasa poświęciła wiele miejsca tragicznej śmierci Żwirki i Wigury. Polskojęzyczna „Gazeta Gdańska” z 13 września 1932 r. podała:

„Żwirko i Wigura zabici... Cała Polska okryła się żałobą. W niedzielę rano por. Franciszek Żwirko, lecąc do Pragi spadł pod miejscowością Cierlicko na Śląsku Czeskim, zabijając się na miejscu wraz z towarzyszącym mu inżynierem – konstruktorem Stanisławem Wigurą. Aparat z śp. por. Żwirką i śp. inż. Wigurą, lecąc na raid[27] gwiazdzisty do Pragi, wpadł podczas panującej nad czeskim Cieszynem burzy w tzw. „korkociąg” i runął na wzgórze Kościelec obok Cierlicka (14 kilometrów od czeskiego Cieszyna), uderzając z całą siłą w drzewo. Aparat został zdruzgotany doszczętnie"[28].

Natomiast ogólnopolski „Ilustrowany Kurier Codzienny” ze smutkiem informował: „Dnia 11. września 1932 roku zginęli śmiercią lotników śp. Franciszek Żwirko porucznik-pilot, śp. Stanisław Wigura inżynier-mechanik pilot duma lotnictwa polskiego. W pełni blasku świetnego triumfu, którym nieśmiertelną chwałą pokryli skrzydła Polski. Odeszli, okrywając żałobą całą Polskę”. [29]

Uroczystości pogrzebowe rozpoczęły się już 11 września 1932 r. w Cierlicku Górnym, gdzie do kaplicy cmentarnej na miejscowym cmentarzu złożono ciała lotników, zaś przy jej drzwiach wartę trzymali czechosłowaccy żołnierze. Na miejsce katastrofy ściągnęły tysiące ludzi chcących oddać ostatni hołd bohaterom przestworzy – specjalnie na tę okazję otworzono pobliskie przejście graniczne z Polską w Cieszynie. 12 września uroczysty, samochodowy kondukt żałobny ruszył do Polski – na granicznym moście na Olzie dwie metalowe trumny przekazano z samochodowych karawanów oficerom Wojska Polskiego. Na ich ramionach przeniesione zostały one do karawanu konnego, który w asyście żołnierzy z 4. Pułku Strzelców Podhalańskich zawiózł je do cieszyńskiego Szpitala Śląskiego. Po obmyciu i ubraniu zwłok oraz przygotowaniu uroczystości pogrzebowych 13 września w miejscowym kościele farnym odprawiona została msza żałobna – na zamku w Cieszynie wywieszono czarną flagę. Tego dnia specjalny pociąg ruszył w stronę Warszawy, zatrzymując się po drodze m.in. w Bielsku i Krakowie. Na warszawskim Dworcu Głównym pociąg zatrzymał się w nocy z 13 na 14 września. Przez cały dzień trumny lotników wystawione były w kościele Św. Krzyża na Krakowskim Przedmieściu, skąd 15 września 1932 przed południem ruszył kondukt pogrzebowy w stronę cmentarza na Starych Powązkach. Metalowe trumny lotników wieziono na karawanach, jakimi były dwa kadłuby samolotów myśliwskich typu Ansaldo A-1 „Balilla”[30]. Trumny lotników, pośmiertnie odznaczonych Krzyżami Kawalerskimi Orderu Polonia Restituta, zostały złożone w powązkowskiej Alei Zasłużonych. Obok przedstawicieli najwyższych władz państwowych lotników

żegnało około 300 tys. rodaków. Takiego pogrzebu ani Warszawa, ani Rzeczpospolita dotąd nie widziały.

Miejsce tragicznej śmierci Żwirki i Wigury na wzgórzu Kościelec w Cierlicku Dolnym zostało otoczone opieką przez miejscową ludność. Początkowo obok zakonserwowanych pni świerków, o które rozbił się samolot, stanął brzozy krzyż z lotniczym śmigłem, zaś w 1935 r. wzniesiono tam małe mauzoleum. Przed wejściem na jego teren umieszczono bramę z napisem na drewnianych deskach w języku polskim: „Żwirki i Wigury start do wieczności”. W grudniu 1940 r. niemieccy okupanci zniszczyli lotnicze mauzoleum, ścięli nawet pnie świerków na miejscu katastrofy. Na ich rozkaz przetopiono też dzwon ufundowany ku pamięci obu lotników przez cierlicką Polonię. Po zakończeniu II wojny światowej mauzoleum odbudowano i postawiono nowy pomnik. Wydobyty z ziemi pamiątkowy kamień z 1932 r. przywrócono do świetności, zaś w 1957 r. umieszczono na pomniku napis w języku polskim i czeskim: „Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu”. Do dziś można tam łatwo trafić dzięki tablicom informacyjnym umieszczonym przy drodze do Cierlicka Dolnego, zaś w tamtejszym Domu Polskim Żwirki i Wigury znajduje się replika dzwonu upamiętniającego obu lotników[31].

Na wystawach poświęconych 90. rocznicy triumfu polskiej załogi podczas Challenge'u 1932 r. w Berlinie oraz jej tragicznej śmierci, w Muzeum Jaworzna i w dęblińskim Muzeum Sił Powietrznych znalazły się oprócz licznych fotografii także artefakty z przeszłości. W Dęblinie pokazano m.in. znalezione na miejscu katastrofy paszport Żwirki i jego słynną lotniczą wiatrówkę czy replikę dzwonu pamięci. W Domu Polskim Żwirki i Wigury w Cierlicku Górnym znajdują się resztki konstrukcji samolotu RWD-6 SP-AHN oraz liczne pamiątki po jego załodze.

Obydwaj polscy lotnicy są obecnie patronami ponad 200 ulic, kilkudziesięciu drużyn harcerskich oraz kilkunastu szkół na terenie Polski. Z okazji zwycięstwa w Challenge'u w 1932 r. wybito na ich cześć pamiątkowe medale, zaś Poczta Polska wydała trzy pamiątkowe znaczki. Dzień 28 sierpnia 1932 r. obchodzony jest jako Święto Lotnictwa Polskiego na cześć berlińskiego triumfu polskiej załogi.

#### **Wskazówki bibliograficzne:**

H. Żwirko, *Franciszek Żwirko*, Warszawa 1988

M. Krzyżan, *Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934*, Warszawa 1988

A. Glass, L. Duleba, *Samoloty RWD*, Warszawa 1983

M. W. Majewski, *Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczpospolitej*, Warszawa 2006

A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze*, t. II, Sandomierz 2007

T. Królikiewicz, *Polski samolot i barwa 1918–1939*, Warszawa 2009

## Przypisy

- [1] W. Rychter, *Skrzydlate wspomnienia*, Warszawa 1980, s. 190–191.
- [2] *Mała encyklopedia lotnicza. Ilustrowany słownik lotniczy*, Warszawa 1938, s. 61–62.
- [3] *Ku czci poległych lotników*, red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 377.
- [4] *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 100, 383, 392; T. Malinowski, *Sport Lotniczy*, [w:] *Almanach Polskie Lotnictwo Sportowe*, Kraków 1987, s. 76–78.
- [5] *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 500; S. Januszewski, *Awiacja I Korpusu Polskiego na wschodzie*, Wrocław 2018, s. 155; idem, *Pionierzy. Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny 1914–1918*, Wrocław 2019, s. 533; J. R. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, Warszawa 1983, s. 194; dane z prywatnego archiwum autora.
- [6] Mała Ententa była sojuszem antywęgierskim i antyniemieckim Czechosłowacji, Jugosławii i Rumunii między 1920 a 1938 r., popieranym przez Francję. Po układzie monachijskim z 30 września 1938 r. i odmowie pomocy dla Czechosłowacji przez pozostałych członków sojuszu przestał on *de facto* istnieć.
- [7] Data i miejsce narodzin Stanisława Wigury są przedmiotem sporu w literaturze naukowej, część publikacji przyjmuje że Wigura urodził się 9 kwietnia 1901 r. w Warszawie. *Ku czci poległych...*, op. cit.; *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 473; <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/Wigura%20Stanis%C5%82aw.html> – dostęp z 29 maja 2022 r.
- [8] *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 473, 391–393; J. R. Konieczny, T. Malinowski, op. cit., s. 184–185; K. Sławiński, *Lotnisko Mokotowskie w Warszawie*, Warszawa 1981, s. 70, 84; dane z prywatnego archiwum autora.
- [9] *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 473, 500; T. Malinowski, op. cit., s. 75; J. R. Konieczny, T. Malinowski, op. cit., s. 185, 194–195; H. Żwirko, *Franciszek Żwirko*, Warszawa 1988, s. 71–104. *Mała encyklopedia* (op. cit.) podaje, że Żwirko rozpoczął służbę w lotnictwie polskim w 1919 r.
- [10] W. Rychter, op. cit., s. 118–119; H. Żwirko, op. cit.; T. Malinowski, op. cit., s. 77; M. Krzyżan, *Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934*, Warszawa 1986, s. 61.
- [11] M. Krzyżan, op. cit., s. 43–44.
- [12] Ibidem, s. 62–65; H. Żwirko, op. cit., s. 149–151. K. Sławiński (op. cit., s. 84) podaje błędnie, że start nastąpił 12 sierpnia 1932 r.
- [13] Pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście.
- [14] „Skrzydłata Polska”, 9, 1932.

- [15] Pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście.
- [16] „Lot Polski”, 9, 1932.
- [17] *Mała encyklopedia...*, op. cit., s. 448.
- [18] M. Krzyżan, op. cit., s. 94–95; H. Żwirko, op. cit., s. 190–238; W. Rychter, op. cit., s. 189–190;
- [19] A. Wojtyga, *Zwyciężyliśmy*, „Lot Polski: organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa” 1932, nr 9; B. Arct, *Skrzydła nad Warszawą*, Warszawa 1965, s. 120–125; W. Rychter, op. cit., s. 190; H. Żwirko, op. cit., s. 244.
- [20] „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1932, nr 242 z 1 września 1932 r. Według K. Sławińskiego (op. cit., s. 86) powrót zwycięskiej załogi do kraju miał miejsce 2 września 1932 r. – informacja ta jest błędna. Według W. Rychtera (op. cit., s. 194) samolot zwycięskiej załogi RWD-6 SP-AHN doleciał nad Lotnisko Mokotowskie w honorowej eskorcie sześciu samolotów myśliwskich typu P-6 z 111. „Kościuszkowskiej” Eskadry Myśliwskiej. Informacja ta też jest błędna – materiał ikonograficzny zamieszczony w relacjach prasowych ukazuje nie tylko samoloty myśliwskie typu PZL P-7a z Eskadry, ale także samoloty liniowe typu PZL P-23 A „Karaś”.
- [21] Pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście.
- [22] „Lot Polski”, 9, 1932.
- [23] Ibidem.
- [24] M. Krzyżan, op. cit., s. 98; W. Rychter, op. cit., s. 197–198; T. Malinowski, op. cit., s. 97; H. Żwirko, op. cit., s. 250–253; J. R. Konieczny, T. Malinowski, op. cit., s. 185. K. Sławiński (op. cit., s. 86) podaje błędnie datę wypadku jako 12 września 1932 r.
- [25] Pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście.
- [26] F. Wittekind, *Niemcy o śmierci por. Żwirki i inż. Wigury* „Przegląd Lotniczy”, 9–10, 1932.
- [27] Pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście.
- [28] „Gazeta Gdańska”, 210, 13 września 1932.
- [29] „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 255, 14 września 1932.
- [30] B. Arct, op. cit., s. 125. Wśród setek wieńców żałobnych na samym czele złożono wieńce od Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz polskiego rządu. Pośmiertnie Żwirko został awansowany do stopnia kapitana.
- [31] Dane z zbiorów Domu Polskiego Żwirki i Wigury w Cierlicku Górnym.