

PAMIĘCI POLSKICH SKRZYDEŁ Franciszkowi Żwirce i Stanisławowi Wigurze



W 1929 r. w Akademickim Aeroklubie w Warszawie Franciszek Żwirko – doświadczony pilot i instruktor lotniczy – poznał Stanisława Wigurę – młodego studenta politechniki, konstruktora samolotów sportowych WR-1 i RWD-1. Znajomość szybko przerodziła się w przyjaźń, która zaowocowała licznymi sukcesami w krajowych i międzynarodowych zawodach lotniczych. Ich ukoronowaniem było zwycięstwo w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1932 na samolocie RWD-6. Ledwie 14 dni po zwycięstwie Żwirko i Wigura zginęli w wypadku lotniczym na Śląsku Cieszyńskim. W 90. rocznicę tych wydarzeń Muzeum Miasta Jaworzna oraz oddział Instytutu Pamięci Narodowej w Katowicach prezentują Państwu wystawę czasową pt. *Żwirko i Wigura – duet asów przestworzy*, upamiętniającą ich największe dokonania, sukcesy oraz znaczący wkład w rozwój Polskich Skrzydeł.

Autor scenariusza: Adrian Rams

Projekt graficzny: dr Sławomir Śląski

Recenzja merytoryczna: dr hab. Andrzej Olejko, prof. Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Jarosławiu

Recenzja graficzna: Paulina Żak

Cyfrowe modele samolotów: Tomasz Sączynica

Współpraca: Przemysław Dudzik, Aleksandra Korol-Chudy, Robert Gretzyngier, Ryszard Mozgol, dr Jarosław Neja, Paweł Ogarek

Zdjęcia pochodzą ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego oraz Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego.

1. Stanisław Wigura (z lewej) i Franciszek Żwirko (z prawej) przed samolotem RWD-6. Fot. NAC.
2. Model cyfrowy samolotu RWD-6 Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury o rejestracji SP-AHN. Opracował Tomasz Sączynica.
3. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura po emisji audycji na żywo w Polskim Radiu po zwycięstwie w Challenge'u 1932. Fot. FHLP.
4. Pilot Franciszek Żwirko i konstruktor lotniczy Stanisław Wigura przed samolotem RWD-6. Fot. NAC.



FRANCISZEK ŻWIRKO – Z RODZINNEGO DOMU DO POLSKI



1



2

Franciszek Żwirko urodził się 16 sierpnia 1895 r. na Wileńszczyźnie. W 1913 r. rodzina Żwirków przeniósła się do Homla. Jeszcze niepełnoletni Franciszek wyjechał do Petersburga i chcąc spełnić swoje marzenia o lataniu zapisał się do szkoły pilotów. Edukację lotniczą przerwała jednak zdecydowana interwencja matki. W 1915 r. został wcielony do armii carskiej, ukończył szkołę oficerską, w kolejnym roku walczył na froncie z Niemcami, w 1917 r. awansował do stopnia porucznika. Gdy wybuchła rewolucja bolszewicka, wstąpił do I Korpusu Polskiego gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego. Po demobilizacji Korpusu Żwirko usiłował przedostać się do Polski. Wstąpił do armii gen. Antona Denikina, gdzie rozpoczął kurs w szkole obserwatorów lotnictwa. W połowie 1920 r., po rozbiciu białej armii przez bolszewików, udało mu się uciec statkiem towarowym do Konstantynopola. W sierpniu 1921 r. dotarł do rodzinnego domu w Homlu, skąd wyruszył do niepodległej Polski.

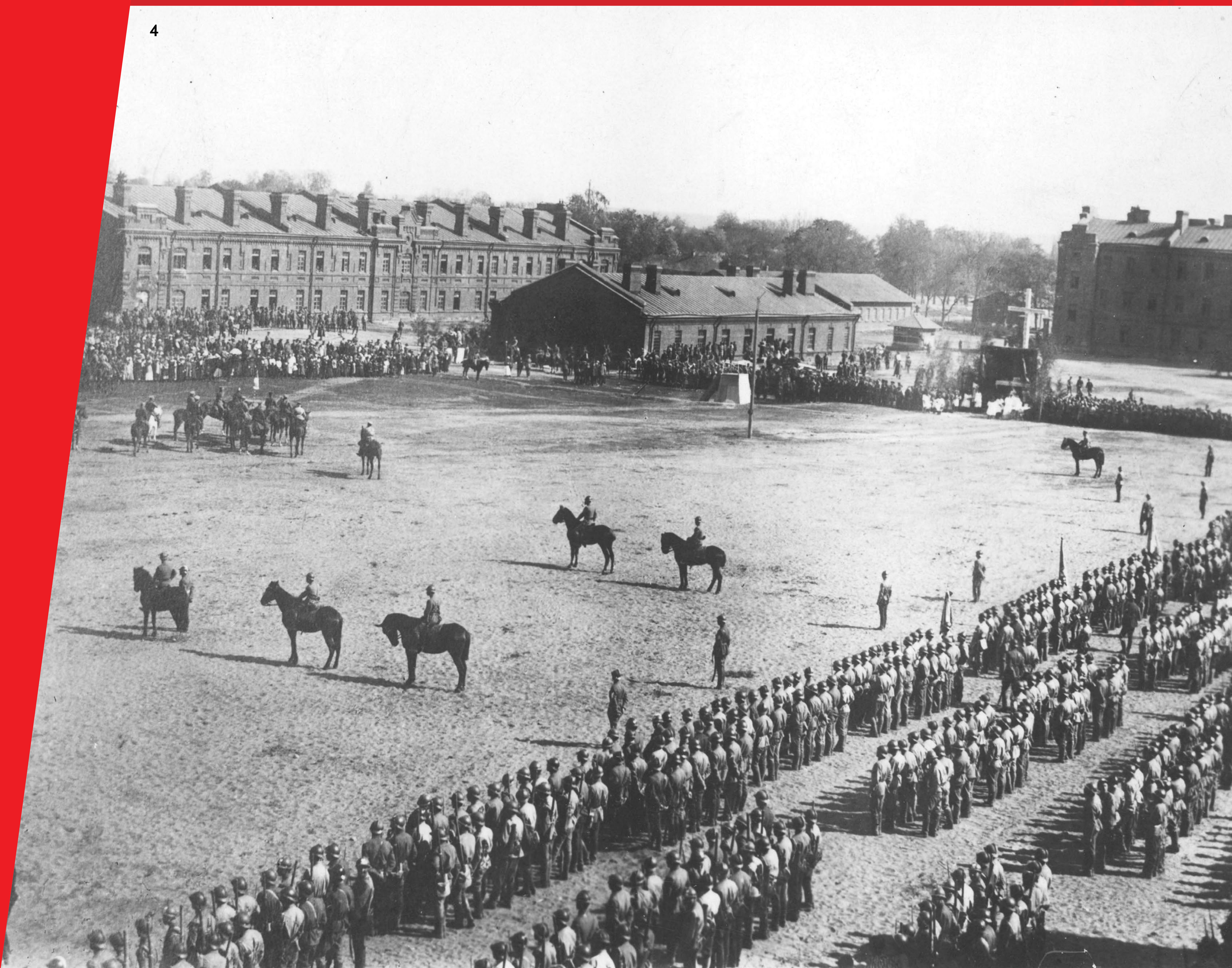
Zdjęcia:

1. Jedno z najwcześniejszych zdjęć Franciszka Żwirki. Fot. FHLP
2. Defilada oddziałów I Korpusu Polskiego w Rosji z okazji Święta Konstytucji 3 Maja w Bobrujsku, 1918 r. Fot. NAC.
3. Franciszek Żwirko w Armii Rosyjskiej, 1916 r. Fot. FHLP.
4. Uroczystości Święta Konstytucji 3 Maja w I Korpusie Polskim stacjonującym w Bobrujsku, 1918 r. Fot. NAC.

3



4



STANISŁAW WIGURA – INŻYNIER I KONSTRUKTOR



Stanisław Wigura urodził się 9 kwietnia 1903 r. w Żytomierzu. Od wczesnej młodości interesował się techniką i lotnictwem. Podczas wojny polsko-bolszewickiej służył jako ochotnik w 8 pułku artylerii polowej. Po wojnie ukończył Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie, następnie studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Był jednym z założycieli Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Politechniki Warszawskiej, gdzie spotkał swoich przyjaciół: Stanisława Rogalskiego i Jerzego Drzewieckiego, z którymi stworzył słynny zespół konstruktorski RWD. W 1929 r. uzyskał dyplom inżyniera mechanika oraz zdobył dyplom pilota sportowego w Aeroklubie Akademickim w Warszawie. Poza działalnością konstrukorską Wigura pracował jako wykładowca w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie oraz jako asystent w Katedrze Budowy Płatowców Politechniki Warszawskiej.

Zdjęcia:

1. Stanisław Wigura – inżynier i konstruktor samolotów oraz przyjaciel Franciszka Żwirki. Fot. FHLP.
2. Stanisław Wigura i Franciszek Żwirko w samolocie RWD-6 skonstruowanym specjalnie na międzynarodowe zawody Challenge 1932. Fot. FHLP.
3. Pilot Franciszek Żwirko i konstruktor lotniczy Stanisław Wigura przed samolotem RWD-4. Fot. NAC.
4. Model cyfrowy samolotu RWD-6 o rejestracji SP-AHN, na którym Żwirko i Wigura wygrali Challenge 1932. Opracował Tomasz Sadzińska.

4



ŻWIRKO W WOJSKU POLSKIM



1



2



3



4

Franciszek Żwirko we wrześniu 1921 r. zgłosił się do eskadry lotniczej stacjonującej w Wilnie, gdzie przyjęto go do służby jako szeregowca – mechanika. 1 kwietnia 1922 r. został zdemobilizowany i wyjechał do Warszawy, tam planował znaleźć pracę i znów wstąpić do wojska. Szybko znalazł zatrudnienie w biurze fabryki „Pocisk”. W sierpniu 1922 r. dostał powołanie do służby w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie w stopniu podporucznika, pełniąc funkcję oficera ds. wychowania fizycznego. Mimo że Żwirko służył w lotnictwie, nie dane mu było latać. Sprawy po jego myśli zaczęły układać się dopiero w czerwcu 1923 r., gdy został odkomenderowany do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a w marcu 1924 r. do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, gdzie po trzech miesiącach awansował do stopnia porucznika. Do bydgoskiej szkoły wrócił w 1925 r. jako instruktor pilotażu. Trzecia eskadra, w której szkolił Żwirko, była uznawana za wzór do naśladowania.

Zdjęcia:

1. Franciszek Żwirko jako młody podporucznik Wojska Polskiego. Fot. FHLP.
2. Franciszek Żwirko w kabine samolotu Hanriot HD.14, gdy był instruktorem w bydgoskiej szkole pilotów. Fot. FHLP.
3. Porucznik pilot Franciszek Żwirko w czasie służby w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Fot. FHLP.
4. Breguet XIX, który Żwirko pilotował podczas służby w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Model cyfrowy – Tomasz Sadzinica.
5. Franciszek Żwirko i mechanik sierżant Gałecki pozują przy samolocie Potez XV na terenie Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. Takim samolotem Żwirko odbył pierwszy lot nocny. Fot. NAC.

5



PIERWSZE ZAWODY LOTNICZE PORUCZNIKA ŻWIRKI



Talent lotniczy Franciszka Żwirki został szybko dostrzeżony przez dowódców, którzy od 1925 r. kierowali go jako reprezentanta jednostki na zawody lotnicze. Debiutem był udział w Pierwszym Pomorskim Locie Okrężnym, który – mimo dwóch przymusowych lądowań – ukończył na czwartym miejscu. W poszukiwaniu nowych wyzwań Żwirko rozpoczął loty nocne, był pionierem w tej dziedzinie. W pierwszy lot nocny udał się jesienią 1926 r. Trasę z Bydgoszczy, do Poznania, Krakowa, Warszawy i z powrotem do Bydgoszczy pokonał w siedem godzin. Następnie wrócił do służby w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Pierwszy międzynarodowy sukces odniósł w 1927 r., kiedy najszybciej pokonał okrężną trasę Lotu Małej Ententy i Polski. Lot organizowany był przez Czechosłowację, Rumunię i Jugosławię oraz zaprzyjaźnioną z nimi Polskę. Poza regularnymi ćwiczeniami 112 Eskadry, w ramach przygotowań do drugiego Lotu Małej Ententy i Polski, Żwirko odbył lot nocny dookoła Polski o długości 1.800 km, bez międzylądowań. Trasę Breguetem XIX pokonał w ciągu 10 godzin. Ze względu na liczne usterki samolotu Lublin R VIII, który miał pilotować Żwirko, nie doszło do jego startu w drugiej edycji Lotu Małej Ententy i Polski.

Zdjęcia:

1. Porucznik pilot Franciszek Żwirko i kapitan obserwator. Władysław Popiel w samolocie Breguet XIX, w którym wystartowali w Locie Małej Ententy i Polski. Fot. NAC.
2. Franciszek Żwirko i jego wilczur Dal w kabinie samolotu Potez XV. Fot. FHLP.
3. Porucznik pilot Franciszek Żwirko i porucznik pilot Józef Lewoniewski, który pomagał Żwirce w planowaniu lotu nocnego dookoła Polski. Fot. NAC.
4. Breguet XIX został specjalnie przygotowany do lotu nocnego dookoła Polski, m.in.: wyposażono go w większe zbiorniki paliwa. Model cyfrowy samolotu. Opracował Tomasz Sadzina.

4



W AEROKLUBIE



1



2



3

W końcu 1928 r. porucznik Franciszek Żwirko został wyznaczony przez Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych na oficera łącznikowego w Akademickim Aeroklubie w Warszawie. Od 1927 r. wojsko wspierało studentów samolotami i silnikami, w zamian dążyło do nadzorowania procesu szkolenia i doboru kandydatów na pilotów. Tam Żwirko poznał członków Sekcji Lotniczej Studentów Mechaników Politechniki Warszawskiej: Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigurę, Jerzego Drzewieckiego – konstruktorów samolotów sportowych RWD. Wiosną 1929 r. Żwirko rozpoczął szkolenie grupy młodych adeptów lotnictwa. Znajdował się w niej Stanisław Wigura, który w lecie tegoż roku uzyskał dyplom pilota sportowego. Jednocześnie piloci z aeroklubu oblatywali samolot RWD-2, latem 1929 r. Jerzy Wędrychowski i Jerzy Drzewiecki odbyli nim rajd dookoła Polski. Zebrane wówczas doświadczenia pozwoliły na odbycie europejskiego rajdu RWD, czyli pierwszego wielkiego lotu na samolocie skonstruowanym i zbudowanym w Polsce. Załogę maszyny mieli stanowić Franciszek Żwirko jako pilot i Stanisław Wigura jako mechanik.

Zdjęcia:

1. Franciszek Żwirko z żoną Agnieszką, którą poślubił w 1928 r. Fot. FHLP.
2. Siedzibą Aeroklubu było lotnisko mokotowskie. Na pierwszym planie samolot De Havilland DH-60, 1931 r. Fot. NAC.
3. Samolot Breguet XIX, biorący udział w Locie Małej Ententy i Polski, przed hangarem lotniska mokotowskiego, 1930 r. Fot. NAC.
4. Loty niewielkimi samolotami sportowymi były nowym doświadczeniem dla Żwirki, który pilotował dotąd samoloty wojskowe o dużej mocy. Breguet XIX dysponował silnikiem o mocy 450 KM. Model cyfrowy samolotu. Opracował Tomasz Sadzinica.

4



SAMOLOTY RWD



1



2



3

Stanisław Rogalski, Stanisław Wigura i Jerzy Drzewiecki stworzyli zespół konstruktorski RWD. Pierwszy samolot RWD-1 zbudowali w 1928 r., w kolejnych latach powstawały następne konstrukcje: RWD-2, RWD-3, RWD-4, RWD-5, RWD-6 oraz RWD-7. Samoloty turystyczne RWD były produkowane w Warsztatach Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej. Konstrukcje RWD były pierwszymi, w pełni udanymi polskimi samolotami sportowymi. Wpłynęły na intensywny rozwój polskiego lotnictwa sportowego, które odnosiło sukcesy na arenie międzynarodowej. W 1932 r. Żwirko i Wigura na RWD-6 wygrali zawody Challenge, w 1933 r. Stanisław Skarżyński na RWD-5 bis jako pierwszy Polak przeleciał przez Atlantyk, w 1934 r. Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka wygrali kolejny Challenge. Sukcesy sportowe samolotów RWD rozślały dobre imię Polskich Skrzydeł i spopularyzowały lotnictwo w kraju. Dzięki ofiarności społeczeństwa możliwy był zakup w 1937 r. 127 samolotów dla aeroklubów. Ponad 700 samolotów RWD wykorzystywanych przez lotnictwo sportowe i wojskowe szkolnictwo lotnicze umożliwiło wyszkolenie 1.000 pilotów, którzy stanowili trzon polskiego lotnictwa wojskowego we wrześniu 1939 r., a następnie Polskich Sił Powietrznych we Francji i Wielkiej Brytanii.

Zdjęcia:

1. Uczestnicy konkursu w kategorii lżejszych samolotów pilot Henryk Skrzypiński (z lewej), obserwator Kazimierz Góralewicz (drugi z prawej) przed samolotem RWD-2, którym był wyposażony w silnik o mocy 40 KM. Fot. NAC.
2. Konstruktorzy RWD i porucznik Żwirko. Od lewej: Stanisław Wigura, Stanisław Rogalski, Franciszek Żwirko, Jerzy Wędrychowski i Jerzy Drzewiecki. Fot. NAC.
3. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura przed samolotem RWD-5 w trakcie IV Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych, 1931 r. Samolot wyposażono w silnik o mocy 105 KM. Fot. FHLP.
4. Model cyfrowy samolotu RWD-6, na którym Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura odnieśli swój największy sukces. Opracował Tomasz Sadzinica.

4



EUROPEJSKI RAJD RWD



1

2

3

Żwirko i Wigura wyruszyli 9 sierpnia 1932 r. z mokotowskiego lotniska samolotem RWD-2 w kierunku Berlina, pisząc wspaniały rozdział w historii polskiego lotnictwa. Wymagająca trasa rajdu wiodła przez Erfurt, Nancy, Paryż, Barcelonę, Marsylię, Wenecję, Wiedeń, Kraków, kończąc się w Warszawie. Usterki samolotu były na bieżąco reperowane przez Wigurę, poza poważną awarią silnika, która

uziemiła samolot w Paryżu na trzy tygodnie. RWD-2 pokonał Pireneje, wzniósł się na wysokość około trzech

tysięcy metrów, przelatując nad Alpami Julijskimi. Niewielki samolot sportowy pokonał trasę ponad pięciu tysięcy kilometrów w różnych warunkach atmosferycznych. Silnik generował problemy techniczne, natomiast sama konstrukcja samolotu zdała egzamin i upewniła jej konstruktorów w przekonaniu,

że mogą rywalizować z europejskimi zakładami lotniczymi. Od powodzenia rajdu zależała renoma konstruktorów samolotu i jego pilota oraz ocena możliwości budowy w Polsce samolotów sportowych, a także zapewnienie pomocy ze strony władz cywilnych i wojskowych.

Zdjęcia:

1. Trasa europejskiego rajdu RWD-2. Opracował Sławomir Ślaski.
2. Stanisław Wigura i Franciszek Żwirko przygotowują swój samolot RWD-2 do startu z lotniska mokotowskiego. Fot. NAC.
3. Samolot RWD-2 był pierwszym seryjnie produkowanym polskim samolotem turystycznym. Fot. NAC.
4. Żwirko i Wigura przed samolotem RWD-2 na lotnisku w Erfurcie, podczas europejskiego rajdu. Fot. FHLP.

”

Przekonać opozycjonistów o zaletach RWD. Przyznam, że ja też nie byłem przekonany o możliwości lotu na RWD-2. Dotychczas latałem na samolotach wojskowych z silnikami o dużej mocy, ale jednak w dobrym samolocie nawet czterdzieści koni wystarczy, by dobrze latać.

Franciszek Żwirko



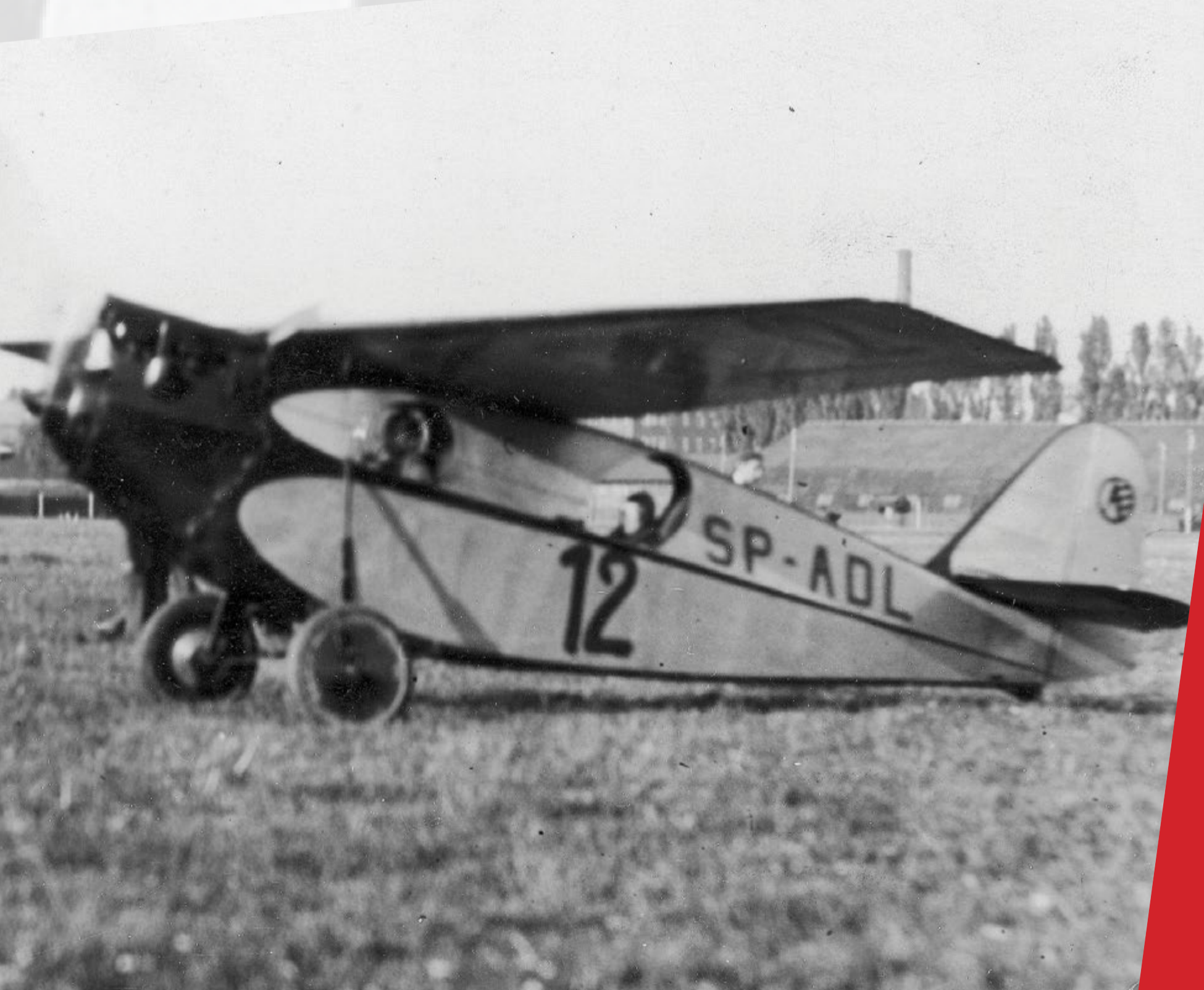
PRZED NOWYMI WYZWANIAM I



1



2



3

Po kilku tygodniach od powrotu do kraju załoga Żwirko i Wigura wygrała Lot Południowo-Zachodniej Polski na samolocie RWD-2. 16 października 1929 r. Stanisław Żwirko z Antonim Kocjanem, również na RWD-2, pobili światowy rekord wysokości lotu w kategorii awionetek dwumiejscowych o wadze poniżej 280 kg – wzniesli się na wysokość 4004 metrów. W 1930 r. Żwirko został komendantem obozu szkoleniowego Lotniczego Przystosobienia Wojskowego w Łodzi. Jednocześnie z Wigurą przygotowywali się do udziału w Challenge de Tourisme International 1930. Były to największe i najbardziej prestiżowe zawody lotnicze przełomu lat 20. i 30. XX w., których pierwszą edycję w 1929 r. zorganizował Aeroklub Francji. W 1930 r. zawody zorganizowano w Berlinie, wśród kilkunastu polskich załóg znaleźli się Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura, startujący na samolocie RWD-4. Według niepotwierdzonych obliczeń załoga RWD-4 prowadziła w locie okrężnym. Szanse na zwycięstwo pogrzebała poważna awaria silnika, lotu nie można było kontynuować. W 1931 r. Franciszek Żwirko został przeniesiony do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie na stanowisko dowódcy Eskadry Ćwiczebnej.

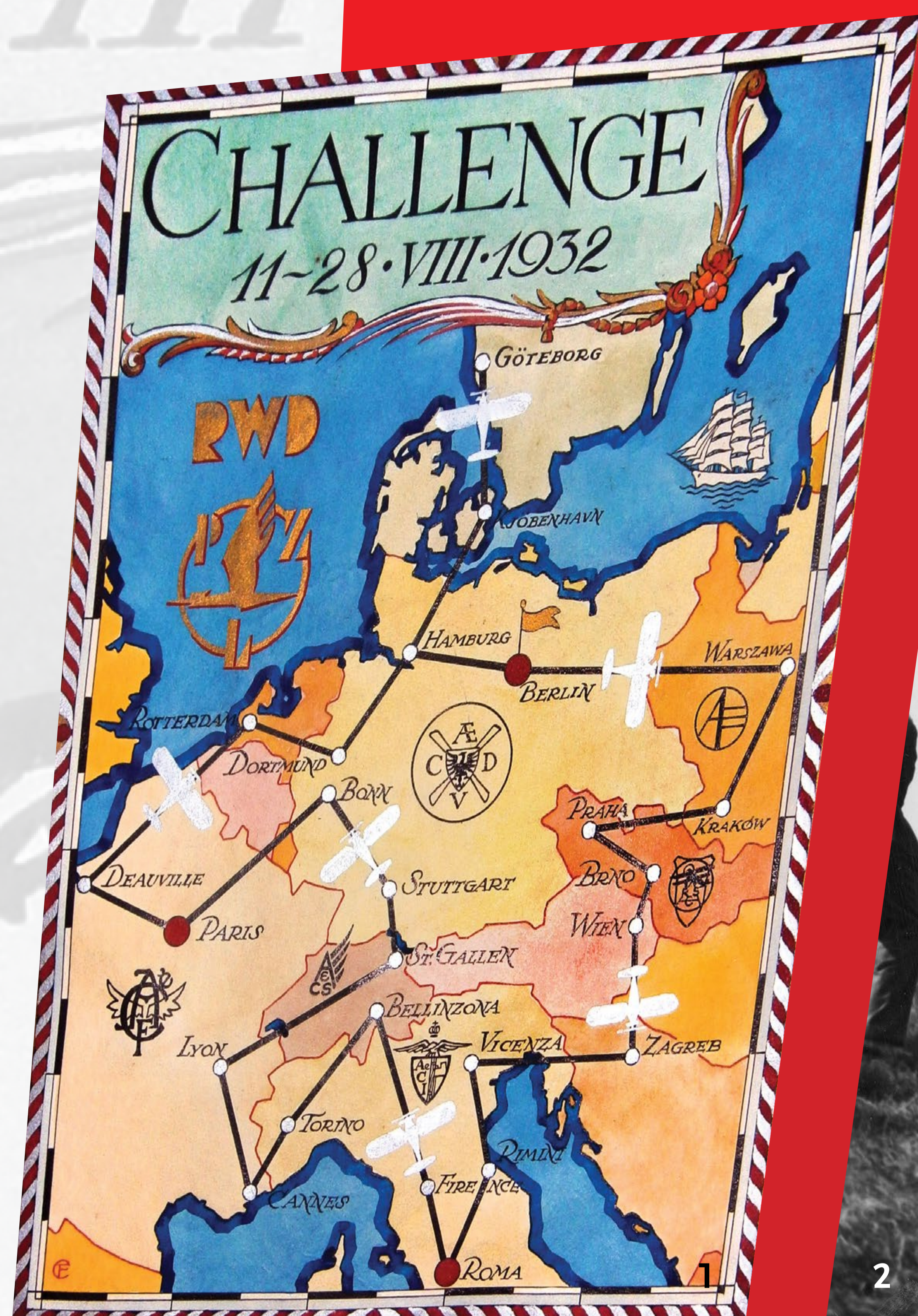
Zdjęcia:

1. Franciszek Żwirko przy samolocie RWD-2, po ustanowieniu rekordu wysokości lotu dla awionetki o masie własnej do 280 kg. Samolot wznosił się na wysokość 4004 m. Fot. NAC.
2. Zdobywca I nagrody w Locie Południowo-Zachodniej Polski lotnik porucznik Franciszek Żwirko w samolocie RWD-2. Fot. NAC.
3. Próba szybkości w obwodzie zamkniętym. Na starcie samolot RWD-4 pilotowany przez Franciszka Żwirkę. Fot. NAC.
4. Załoga samolotu RWD-5 Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura po wylądowaniu uzupełniają paliwo. Fot. NAC.



4

CHALLENGE DE TOURISME INTERNATIONAL 1932



W 1932 r. Franciszek Żwirko otrzymał nominację do polskiego zespołu reprezentacyjnego w Challenge 1932. Wystartował wspólnie ze Stanisławem Wigurą. Stanowili zgraną załogę, w ciągu trzech lat wspólnych lotów brali udział w wielu zawodach, odnosząc sukcesy. Samolot RWD-6 zbudowano zgodnie z wymogami regulaminu. 11 sierpnia, na starcie zawodów stawiło się 41 ekip, w tym pięć polskich. W ocenie technicznej samolotów pierwsze miejsce zajęły samoloty RWD-6, a drugie PZL-19. Po próbach technicznych (m.in. startu i lądowania, minimalnej prędkości, minimalnego zużycia paliwa) nastąpił lot okrężny na trasie blisko 7.500 kilometrów. Trasę należało pokonać w ciągu sześciu dni. Aby zdobyć maksymalną liczbę punktów należało osiągnąć średnią prędkość podróżną 200 km/h oraz lądować na 24 wyznaczonych lotniskach. Do trzeciej i ostatniej konkurencji, którą była próba prędkości, Żwirko startował jako lider zawodów. Na trasie niemieckie samoloty zaczęły zmniejszać do niego dystans. Nad horyzontem dolotu do berlińskiego lotniska Tempelhof, gdzie znajdowała się meta zawodów, ukazał się niewielki punkcik. Wkrótce dostrzeżono srebrny samolot z biało-czarnymi pasami na sterach. Bez wątpienia nadlatywali zwycięzcy Challenge'u 1932: Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura w RWD-6.

Zdjęcia:

1. Trasa zawodów Challenge 1932. Fot. FHLP.
2. Przepychanie przez bramkę samolotu RWD-6 ze złożonymi skrzydłami. Samolot został opracowany zgodnie z regulaminem konkursu, aby zdobyć maksymalną ilość punktów w czasie prób technicznych. Fot. NAC.
3. Zwycięzca zawodów Challenge 1932 pilot Franciszek Żwirko (drugi z lewej) w towarzystwie zdobywcy drugiego miejsca Reinholda Possa (pierwszy z lewej) i trzeciego miejsca Fritza Morzika (drugi z prawej) na lotnisku Tempelhof. Fot. NAC.
4. RWD-6 nad lotniskiem Staaken w Berlinie. Rozpiętość skrzydeł samolotu: 11 m; długość: 6,6 m; wysokość: 2,07 m. Samolot dysponował silnikiem o mocy 140 KM. Model cyfrowy. Opracował Tomasz Sadzinić.



POWRÓT DO KRAJU



Na mokotowskim lotnisku na zwycięzców Challenge'u czekały tłumy. Żwirko przeleciał RWD nisko nad lotniskiem, na kursie powrotnym wznosił się prawie pionowo w górę, zrobił okrąg i wylądował. Kilkadziesiąt tysięcy osób, chcąc powitać swoich bohaterów, ruszyło ku samolotowi, przerywając kordon policyjny. Po przywitaniu z rodzinami, otwartą limuzyną Żwirko i Wigura przejechali do siedziby Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Wywiady prasowe i radiowe, spotkania, wspólne zdjęcia, propozycja występu w filmie, wyloty do Dębina, Bydgoszczy i Wilna – tak wyglądała nowa rzeczywistość obu lotników. Ich sukces odbił się szerokim echem również za granicą. W Warszawie – do której wrócili 9 września – czekało zaproszenie na meeting lotniczy do Pragi.

Zdjęcia:

1. Porucznik pilot Franciszek Żwirko wita się ze swoim synkiem Heniem i żoną Agnieszką po przylocie na warszawskie lotnisko. Fot. NAC.
2. Tłum kibiców biegnie do lądującego samolotu ze zwycięzcami zawodów. Fot. NAC.
3. Zwycięzcy Challenge'u w odkrytym samochodzie jadą do Aeroklubu Warszawskiego witani owacyjnie przez tłum zebrany wzdłuż trasy przejazdu. Fot. NAC.
4. Przejazd zwycięzców Challenge 1932 do siedziby Aeroklubu. Fot. FHLP.
5. Samolot RWD-6 zebrał najlepsze noty na zawodach za konstrukcję techniczną. Model cyfrowy. Opracował Tomasz Sadzinica.



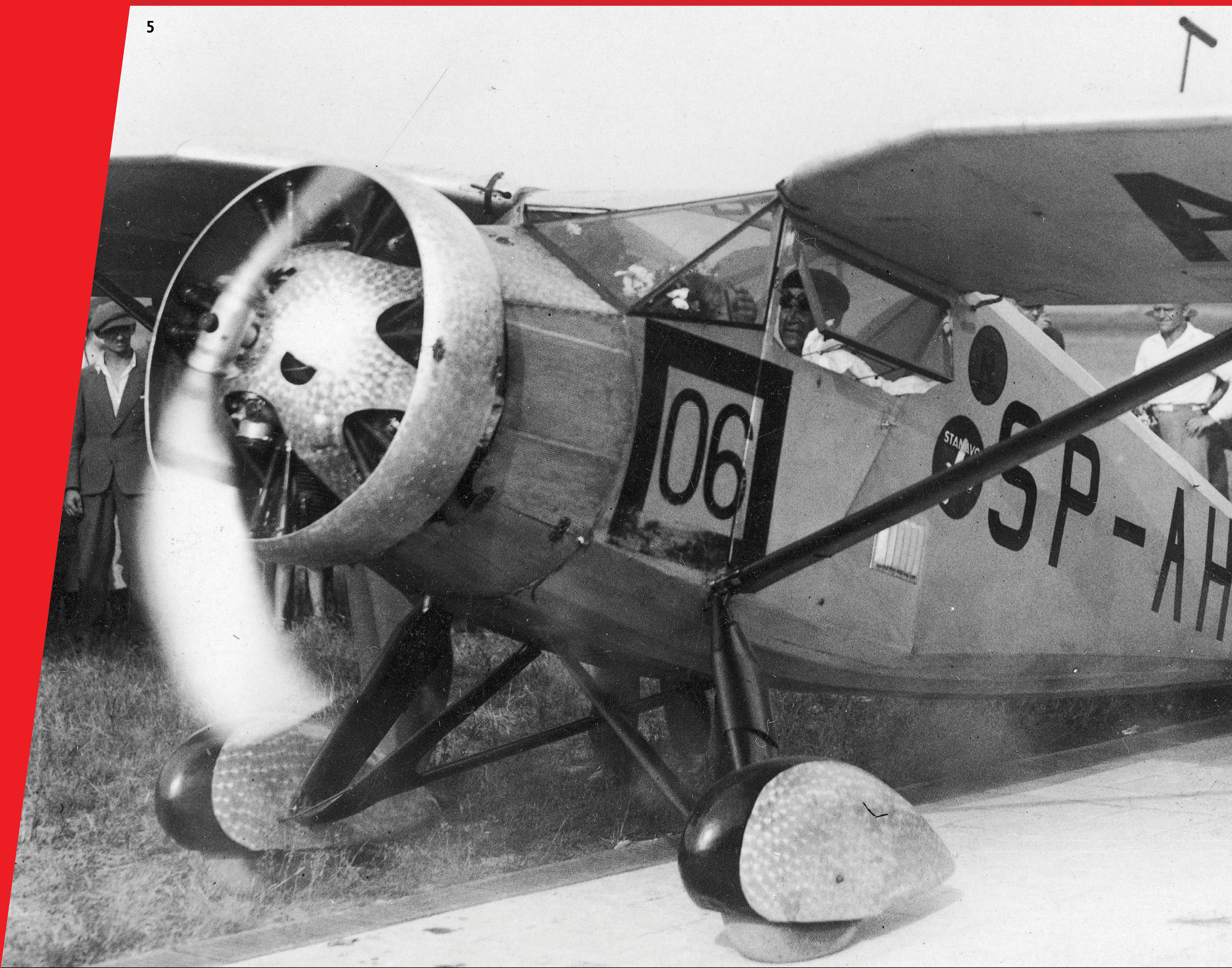
OSTATNI LOT



Do siedziby Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej sływały liczne depesze gratulacyjne dla zwycięskiej ekipy, wśród nich znalazło się zaproszenie na meeting lotniczy do Pragi. W niedzielny poranek 11 września 1932 r. RWD-6 pilotowane przez Franciszka Żwirkę ze Stanisławem Wigurą na pokładzie wystartowało z mokatowskiego lotniska do Brna. Około ósmej, po niespełna dwóch godzinach lotu, w okolicach Cieszyna, pogoda zaczęła się psuć – widoczne były pierwsze zapowiedzi nadchodzącej burzy. RWD był już nad terytorium Czechosłowacji – zalesiony i pagórkowaty teren uniemożliwił lądowanie awaryjne, maszyną rzucały podmuchy huraganowego wiatru. Samolot zawrócił, nagle oderwało się skrzydło, silnik zgasł, a RWD uderzył o dwa wysokie świerki znajdujące się na skraju lasu. Świadkowie, którzy niezwłocznie zjawili się na miejscu wypadku, znaleźli ciała Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury.

Zdjęcia:

1. Mundur porucznika Franciszka Żwirki na miejscu katastrofy. Fot. NAC.
2. Oderwane skrzydło samolotu RWD-6 na miejscu katastrofy w Cierlicku Górnym na Śląsku Cieszyńskim, w której zginęli Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura. Fot. NAC.
3. Szczątki samolotu RWD-6 na samochodzie ciężarowym oglądane przez mieszkańców czeskiego Cieszyna. Fot. NAC.
4. Ostatni lot RWD-6 Żwirki i Wigury. Model cyfrowy. Opracował Tomasz Sadzinica.
5. Samolot RWD-6 przed ostatnim startem. Fot. NAC.



POGRZEB



Wiadomość o wypadku Żwirki i Wigury lotem błyskawicy obiegła całą Polskę. Uroczystości pogrzebowe rozpoczęły się już w Cierlicku, na miejsce katastrofy ciągnęły tysiące ludzi. Granica polsko-czechosłowacka, mimo napiętych stosunków dyplomatycznych, została otwarta. Z Cieszyna trumny specjalnym pociągiem pojechały do Warszawy. Pociąg zatrzymywał się na większych stacjach, a ludzie tłumnie żegnali tragicznie zmarłych lotników. Pogrzeb Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury był niezwykle uroczysty. Kondukt pogrzebowy ruszył spod kościoła św. Krzyża przez Krakowskie Przedmieście ku Powązkom, gdzie znalazło się miejsce ich pochówku. Obok przedstawicieli najwyższych władz państwowych, żegnało ich 300.000 rodaków. Pośmiertnie odznaczeni zostali Krzyżami Kawalerskimi Orderu Polonia Restituta.



Zdjęcia:

1. Przenoszenie trumien ze zwłokami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury przez most graniczny na Olzie. Fot. NAC.
2. Trumny tragicznie zmarłych Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury na kadłubach samolotów w kondukcje na ul. Krakowskie Przedmieście. Za trumnami idą m.in. Agnieszka Żwirko – wdowa po Franciszku i siostry Stanisława Wigury. Fot. NAC.
3. Wojsko czechosłowackie przekazuje trumny ze zwłokami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury żołnierzom polskim na moście granicznym. Fot. NAC.
4. Kondukt pogrzebowy i tłumy ludzi na ul. Nalewki w Warszawie. Fot. NAC.
5. Mogiły Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury pokryte stosem wieńców. Fot. NAC.



ŻWIRKOWISKO



Miejsce tragicznej śmierci Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury na wzgórzach w Górnym Cierlicku na Zaolziu nazwano Żwirkowiskiem. Początkowo stał tam – obok zakonserwowanych pni świerków, o które rozbił się samolot – krzyż ze śmigłem. W 1935 r. wzniesiono małe mauzoleum. Przed wejściem na teren umieszczono bramę z napisem: „Żwirki i Wigury start do wieczności”. W grudniu 1940 roku Niemcy rozebrali mauzoleum i ścięli drzewa. Robotnikom udało się zakopać pamiątkowy kamień i uchronić przed zniszczeniem napis z bramy. Po wojnie Żwirkowisko odbudowano: postawiono nowy pomnik, wydobyto pamiątkowy kamień, teren uporządkowano. W 1957 r. na pomniku umieszczono napis w języku polskim i czeskim: „Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu”. Do dziś na Żwirkowisku organizowane są obchody patriotyczne w kolejne rocznice katastrofy.

Zdjęcia:

1. Drewniany krzyż z zawieszonym śmigłem samolotu. W tle kapliczka z emblematem samolotu śmigłowego nad wejściem. Fot. NAC.
2. Dzwon Żwirki i Wigury, który miał być zamontowany w miejscu katastrofy lotniczej. Fot. NAC.
3. Brama wejściowa na Żwirkowisko z napisem: „Żwirki i Wigury start do wieczności”. Fot. NAC.
4. Pomnik ustawiony po II wojnie światowej w miejscu wypadku. Fot. Wikipedia.
5. Model cyfrowy samolotu RWD-6. Opracował Tomasz Sadzinica.



UPAMIĘTNIENIE



1



2



Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura cieszyli się olbrzymim szacunkiem i popularnością. Ich sukcesy zostały szeroko upamiętnione: obecnie są patronami ponad 200 ulic, kilkudziesięciu drużyn harcerskich oraz kilkunastu szkół w całej Polsce. W latach II Rzeczypospolitej z okazji zwycięstwa w Challenge'u wybito pamiątkowe medale, a Poczta Polska wydała trzy pamiątkowe znaczki. W 1936 r. ufundowano dzwon im. Żwirki i Wigury o masie ponad 1.000 kilogramów, który nie został umieszczony na Żwirkowisku, ze względu na sprzeciw władz czechosłowackich. W czasie II wojny światowej Niemcy zarekwirowali dzwon i przetopili go na pociski. Środki finansowe trafiające do Funduszu ku Czcii Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury pozwoliły na zakup kilkuset szybowców i samolotów. W 1994 r. nieopodal miejsca ich tragicznej śmierci otwarto Dom Polski Żwirki i Wigury, przypominający o ich znakomitych sukcesach.

Zdjęcia:

1. Otwarcie wystawy pamiątek po Franciszku Żwirce i Stanisławie Wigurze. Wstęgę przecina wiceminister komunikacji Józef Gallot, 1932 r. Fot. NAC.
2. Przekazanie Wojsku Polskiemu 126 samolotów ufundowanych przez Ligę Obrony Przeciwpowietrznej i Przeciwgazowej, 1937 r. Fot. NAC.
3. Dom Polski Żwirki i Wigury w Cierlicku powstał dzięki staraniom Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego w Cierlicku Kościelcu, został otwarty w 1994 r. Fot. Wikipedia.
4. Medal pamiątkowy ufundowany przez Ligę Obrony Przeciwpowietrznej i Przeciwgazowej wręczony wdowie po Franciszku Żwirce Agnieszce i siostrze Stanisława Wigury na zjeździe delegatów komitetów wojewódzkich LOPP w Warszawie, 1933 r. Fot. NAC.
5. Uroczystość odsłonięcia pamiątkowej tablicy ku czci Franciszka Żwirki, Stanisława Wigury, Stanisława Skarzyńskiego i Jerzego Bajana w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu, 1934 r. Fot. NAC.



4



5