

Żwirko i Wigura przeczuwali zbliżającą się śmierć

21 grudnia 2017

Zawody Challenge de Tourisme International wymyślili w 1928 r. Francuzi, szukając po I wojnie światowej zastosowania dla samolotów w lotnictwie cywilnym i turystycznym. Wieloetapowe zawody tak się spodobały, że kolejne nastąpiły w 1929 i 1930. Te ostatnie współorganizowała także Polska, ustanawiając etapy w Krakowie i Warszawie. Startowało w nich 16 polskich załóg na różnych maszynach, choć raczej na zasadzie „pospolitego ruszenia”, zajmując końcowe lokaty. Załoga Żwirki i Wigury na polskiej maszynie RWD-4, konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego musiała się wycofać po defekcie silnika. W dotychczasowych edycjach Challenge prym wiodli Niemcy i to oni zorganizowali zawody w 1932 r., mocno śrubując „pod siebie” regulamin.

Tym razem Polacy opracowali wspólną taktykę narodową, wyselekcjonowano też 5 załóg, które startowały na najlepszych polskich maszynach. Jedną z nich ponownie stanowił tandem Żwirko i Wigura. Co ciekawe, obaj już jako mali chłopcy – jeden Wilniak, drugi Warszawiak – wiedzieli, że zostaną pilotami. Franciszek Żwirko (1895-1932) był porucznikiem, pilotem Wojska Polskiego oraz pilotem sportowym. Pracował jako instruktor Szkoły Pilotów w Bydgoszczy oraz Dęblinie, a także jako oficer łącznikowy I Pułku Lotniczego WP z Aeroklubem Akademickim w Warszawie. Miał żonę Agnieszkę i 2-letniego syna Heniusia, który praktycznie wychował się na lotniskach. Natomiast Stanisław Wigura (1903-1932) był konstruktorem lotniczym i lotnikiem, współzałożycielem zespołu konstrukcyjnego RWD oraz wykładowcą Politechniki Warszawskiej. Młody inżynier był jeszcze kawalerem. Przeznaczenie zetknęło ich w 1929 r., by spleść ich losy już na zawsze...

Zespół inżynierów skonstruował 6. najnowszą wersję RWD,

przystosowaną ściśle do regulaminu konkursu: po raz pierwszy fotele umieszczono obok siebie, miały regulowane oparcia i z każdego z nich można było prowadzić samolot, który zyskał metalową obudowę. Zaprojektowano nowy, przejrzysty układ przyrządów w kokpicie. Kabina była przeszklona, skrzydła składały się, podwozie zyskało amortyzatory, a każde koło oddzielny hamulec. Wymogi bezpieczeństwa zapewniały gaśnica, apteczka oraz wyrzucane drzwi, co w przypadku awarii ułatwiało skok ze spadochronem. Prędkość przeciągnięcia zmniejszały sloty na całej krawędzi natarcia i klapy. Maszynę wyposażono w angielski, 140-konny silnik benzynowy Genet.

Zawody Challenge de Tourisme International w 1932 r., do których zakwalifikowano 43 załogi, odbyły się w dniach 11-28 sierpnia i składały się z 3 części: prób technicznych, europejskiego lotu okrężnego i próby maksymalnej prędkości (nieobowiązkowej). Pierwsza część obejmowała ocenę konstrukcji samolotu i jego bezpieczeństwa, szybkość demontażu skrzydeł, strat i lądowanie nad bramką, minimalną prędkość i zużycie paliwa. Natomiast najciekawsza, choć najbardziej wyczerpująca była część 2: trasę długości ok. 7 500 km podzielono na 3 wielkie etapy: każdy należało pokonać w dwa dni. Podczas tej części zawodów załogi lądowały na 26 lotniskach, m.in. w Warszawie, Krakowie, Pradze, Wiedniu, Rzymie, Paryżu, Rotterdamie, Kopenhadze, Berlinie. Zwycięzcę wyłaniano po zsumowaniu punktów, uzyskanych we wszystkich konkurencjach zawodów: liczyła się dobra taktyka i strategia.

37-letni Żwirko i 29-letni Wigura nie tylko pierwsi wylądowali na lotnisku w Berlinie po oblocie Europy, ale i w klasyfikacji generalnej zajęli I miejsce. Na dwóch kolejnych uplasowali się Niemcy Poss i Morzik. Kolejne polskie załogi zajęły 9, 10 i 18 lokaty, jedna odpadła po awarii.

Po nieoczekiwanej porażce Niemców na berlińskim lotnisku zabrzmiał Mazurek Dąbrowskiego, a do rąk Polaków trafił puchar Challenge. Podczas uroczystego bankietu nadeszły depesze z gratulacjami od marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta

Ignacego Mościckiego. Ponadto RWD-6 uznano za najlepszy i najpiękniejszy samolot turystyczny Europy, a polskich konstruktorów – za mistrzów w swym fachu. Osiągi maszyny dowodziły jego wszechstronności zarówno w prędkości przelotowej, jak i maksymalnej oraz minimalnej, a także w zużyciu paliwa.

Po tym spektakularnym sukcesie zarówno polskiej myśli konstruktorskiej, jak i kunsztu pilotażu, obu lotników okrzyknięto bohaterami narodowymi. Zwycięską załogę Żwirki i Wigury na warszawskim lotnisku witał kilkudziesięciotysięczny tłum z najwyższymi oficjelami i prasą. Przez następne dni fetowano mistrzów na wszelkie możliwe sposoby: były bankiety, przemowy, wywiady radiowe i prasowe, sesje fotograficzne, a nawet... udział Żwirki w komedii Sto metrów miłości, gdzie zagrał rolę instruktora lotniczego Adolfa Dymyzy. Wybito pamiątkowe medale i znaczki pocztowe, napisano dziesiątki artykułów. Radość ze zwycięstwa była tym większa, że Polska była wówczas krajem na dorobku, zdewastowanym zaborami i wojną, który zaledwie kilkanaście lat wcześniej odzyskał niepodległość. Departament Lotnictwa zgłosił obu pilotów do odznaczenia Krzyżem Kawalerskim Orderu Polonia Restituta, zaś na pamiątkę ich zwycięstwa w Challenge dzień 28 sierpnia ustanowiono Świętem Lotnictwa Polskiego.

Żwirko, który dzielił służbę między Warszawę i Dęblinem, czasem odwiedzał rodzinne strony i Wilno: wówczas zawsze modlił się przed cudownym obrazem Matki Boskiej Ostrobramskiej. Jego żona Agnieszka opowiadała, że umiał nawiązać z tą ikoną jakiś mistyczny kontakt: za każdym razem opowiadał jej, co mu ona „przekazała”. „Matka Boska powiedziała, że wygram” – zwierzał się przed zawodami. Innym razem, gdy zwierzał Jej swoje kłopoty słyszał, że „wszystko będzie dobrze”. Stąd czerpał siły i optymizm.

Kilka dni po spektakularnym zwycięstwie w Challenge lotników zaproszono do Wilna, gdzie w rozgłośni radiowej opowiedzieli o swych przeżyciach. Gdy jednak po audycji Żwirko jak zwykle

poszedł pomodlić się przed Ostrą Bramą, nabrał złych przeczuć. Po powrocie nie chciał o nich rozmawiać z żoną. Dopiero po jej upartych naleganiach rzucił: „Matka Boska była jakaś smutna...”.

Z Wilna wrócili z Wigurą na swym RWD 9 września, a nazajutrz wypoczywali przed lotem do Pragi, gdzie ich zaproszono na święto czeskiego lotnictwa. Jednak ku swemu zdziwieniu lot nie wzbudzał w nich entuzjazmu: obaj byli wręcz jacyś zniechęceni. Wieczorem 10 września spotkali się w aeroklubie, zaczęli grać w brydża, ale zupełnie im nie szło. Przygnębienie i minorowy nastrój nie tylko nie opuszczał tych zawsze pełnych optymizmu lotników, ale wręcz się pogłębił. Koło dziesiątej się rozstali, by wypocząć przed porannym lotem do Pragi. Pierwszym etapem miało być Brno, gdzie planowali tankowanie.

Nastąpiła niedziela, 11 września 1932 roku. Po śniadaniu, które dziwnie markotny Żwirko zjadł przed piątą rano, pożegnał się z żoną i wyszedł. Ona obserwowała przez okno jego nietypowe zachowanie: w pewnej chwili obejrzał się na dom, po czym ciężko westchnął i niechętnie ruszył do pętli tramwajowej na Wierzbnie. Jechał na lotnisko, gdzie już czekał Wigura.

W ten lot Żwirko po raz pierwszy zabrał ze sobą galowy mundur lotniczy z odznaczeniami. Dotąd – nawet na zwycięskiej gali w Berlinie – występował w zwykłej wiatrówce, wymiętej i przepoczonej po trudach rozgrywek. Teraz chciał się zaprezentować bardziej uroczyście. Wystartowali z Warszawy o 6.18, przy ciepłej, słonecznej pogodzie, choć nieco silnym wietrze. Wigura drzemał na prawym fotelu. Koło ósmej, gdy przekroczyli już o 30 km czeską granicę, wiatr przybrał na sile i zaczął znosić maszynę z kursu, a potem rzucać nią w huraganowych porywach. Wobec narastającego zagrożenia zaczęli rozważać powrót do Krakowa lub Katowic.

W tym czasie rolnicy na Zaolziu, pośpiesznie sprzątający z pól siano przed huraganem, dostrzegli nisko lecący polski samolot, który właśnie zawrócił na północ. I wtedy nagle oderwało się skrzydło, po czym zamilkł silnik a z nieba posypały się

srebrzyste części maszyny. Szczątki samolotu uderzyły o dwa wysokie świerki na skraju zagajnika w Cierlicku. Trzej mieszkańcy, którzy tam pobiegli, na leśnej ścieżce znaleźli zmasakrowane ciało Wigury, a kilkanaście metrów dalej Żwirki: z kieszeni wiatrówki wysunęły się jego dokumenty. Mundur z orderami zawisł na drzewie w pobliżu rozbitej maszyny...

Wkrótce na miejsce przybyli żandarmi i żołnierze, zaciągnięto też honorową wartę. Wiadomość o katastrofie lotniczych mistrzów błyskawicznie obiegła Czechosłowację, Polskę i świat: pojawiły się komunikaty radiowe i specjalne wydania gazet.

W tym czasie niczego nieświadoma żona Żwirki jechała z przyjaciółką taksówką do centrum Warszawy. Nagle z oczu kierowcy popłynęły łzy. Zdumiona, zapytała, co się stało, a ten, nie wiedząc, kogo wiezie, powiedział: „To pani nie wie? Zginęli Żwirko i Wigura...”. Kobieta zasłabła i trafiła do ujazdowskiego szpitala. Co niezwykle, w tym samym czasie dwuletni syn Żwirków, Heniusz, który przebywał w Dęblinie pod opieką służącej i ordynansa, po ósmej rano nagle, bez żadnego powodu dostał strasznego ataku płaczu, który trwał ponad godzinę. Wezwano lekarza, który nie stwierdził żadnej dolegliwości, ale dał dziecku środek na uspokojenie.

Pogrzeb obu lotników zgromadził ponad 300 tysięcy osób i oficjeli. Po mszy żałobnej w kościele Św. Krzyża na Krakowskim Przedmieściu wiceminister spraw wojskowych gen. Sławoj-Składkowski udekorował trumny, okryte flagami narodowymi z lotniczą szachownicą, Krzyżami Kawalerskimi Orderu Polonia Restituta. Potem umieszczono je na lawetach z kadłubów samolotów i ulicami stolicy, wypełnionymi tłumem mieszkańców, powieziono na cmentarz Powązkowski. Lotnicy – tak jak za życia – spoczęli obok siebie i po śmierci. Śmierci, którą przeczuli, ale której nie mogli zapobiec...

Autorstwo: H. Żwirko

Przygotował: Margoll

Fragment książki „Franciszek Żwirko. Lotnik zwycięzca”

Źródło: Nautilus.org.pl