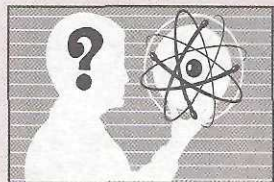


TO WAS ZAINTERESUJE! SUKCES POLSKICH SKRZYDEŁ I TRAGEDIA NAD CIERLICKIEM



We wrześniu minęła osiemdziesiąta rocznica tragicznego zakończenia lotu polskiego samolotu RWD-6 pilotowanego przez słynny team porucznika Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury. Lot rozpoczął się wczesnym rankiem 11 września 1932 roku z lotniska w krakowskich Czyżynach. Awionetka wystartowała, by po międzylądowaniu w Brnie dolecieć do Pragi. Na tamtejszym lotnisku miało odbyć się święto lotnictwa czechosłowackiego, na które nasi piloci po zwycięstwie w Berlinie zostali zaproszeni jako goście honorowi.

Niestety lot zakończył się tragicznie, kilkanaście kilometrów po minięciu Cieszyna, już na ternie Czechosłowacji rozszalała się burza, gwałtowne uderzenie wiatru nad wzniesieniem Kościeliec w Cierlicku obrywa skrzydło samolotu. Maszyna spadając na ziemię ścięła wierzchołki dwóch świerków rosnących na skraju rzadkiego lasu. Drzewa te były po wybudowaniu mauzoleum częścią miejsca upamiętniającego tę tragedię.

Następnego dnia w poniedziałek 12 września wzdłuż całej trasy konduktu żałobnego do granicy w Cieszynie ustawiły się polskie dzieci szkolne z Zaolzia. Żegnały polskich lotników obrzucając kwiatami polnymi ich trumny owinięte polskimi flagami. 13 września, po nabożeństwie żałobnym odprowadzono zwłoki polskich pilotów na dworzec kolejowy w Cieszynie, gdzie poegnalne przemówienie wygłosił burmistrz Cieszyna dr Jan Michejda. Specjalny pociąg ruszył przez Bielsko i Kraków do Warszawy. Wzdłuż całej trasy przejazdu pociągu gromadziły się tysiące ludzi, a na trasie pogrzebu oraz na Cmentarzu Powązkowskim zgromadziły się dziesiątki tysięcy ludzi. Trumny złożono do grobu w Alei Zasłużonych. Uroczystości żałobne stały się wielką manifestacją patriotyczną.

Patrząc na tłumy zebranych na trasie przejazdu czy na cmentarzu należy się zastanowić, skąd to olbrzymie zainteresowanie ludzi w całej Polsce. Odpowiedź była prosta, ci których żegnano dzisiaj, przed dwoma tygodniami zadziwili cały świat. W czasie trzecich już zawodów lotniczych pod nazwą Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych zwanych w skrócie z francuska „Challenge” nasi piloci odnieśli zwycięstwo. Zawody zorganizował Aeroklub z Niemiec spodziewając się trzeciego zwycięstwa swoich zawodników. Dwa poprzednie odnieśli w zawodach zwyciężając w latach 1929 i 1930. Plany niemieckie pokrzyżowała jedna z pięciu polskich załóg. Niemcy nie dość, że mieli mocny przemysł lotniczy to jeszcze do zawodów wystawili aż piętnaście załóg.

Polacy startowali na samolocie RWD-6, była to kolejna lekka konstrukcja tworzonych od kilku lat samolotów wykonana przez młodych inżynierów: Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigurę i Jerzego Drze-

wieckiego. Samolot określano jako górnopłat, zespawany z rurek kryty płótnem. Zwycięską załogę stanowili: pilot-porucznik Franciszek Żwirko – szef pilotów w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie oraz mechanik pokładowy i nawigator inż. Stanisław Wigura absolwent Politechniki Warszawskiej.



Stanisław Wigura i Franciszek Żwirko – najslawniejsi polscy lotnicy okresu międzywojennego.

Na zawody składały się trzy etapy. Pierwszy stanowiły konkurencje techniczne, tu m.in. odbyło się ważenie samolotu, nie mógł ważyć więcej jak 480 kg, piloci winni ważyć razem 200 kg, gdy ważyli mniej, dla wyrównania ciężaru dokładano im zaplombowane woreczki z piaskiem. Etap drugi to przelot na określonej trasie prowadzącej z Berlina przez Warszawę, Kraków, Rzym, Lion, Paryż, Kopenhagę do Berlina trasa wynosiła ponad siedem tysięcy kilometrów. Ostatni etap to lot okrężny a właściwie wyścig na trasie liczącej trzysta kilometrów. O tym jak twarda była konkurencja niech świadczy fakt, że polska załoga zwyciężyła z przewagą wynoszącą tylko osiemdziesiąt trzy SEKUNDY! Zebrany na lotnisku w Berlinie stutysięczny tłum wysłuchał dzięki temu Mazurka Dąbrowskiego zamiast oczekiwanego przez nich hymnu Trzeciej Rzeszy. Niemniej licznie zgromadzili się Polacy na lotnisku w Warszawie by powitać „bohaterów przestworzy” – tak najczęściej określano zwycięzców z Berlina. Kolejne zawody lotnicze zorganizowano w Warszawie w 1934 roku, tutaj także zwyciężyli Polacy, załogi prowadzone przez kapitana Jerzego Bajana – zajął pierwsze miejsce, na drugim miejscu znalazł się pilot Płonczyński. W ten sposób polskie załogi udowodniły, że sukces Żwirki i Wigury nie był przypadkowy.

Miejsce tragicznej śmierci pilotów nazwali mieszkańcy Cierlicka „Żwirkowiskiem”, dla polskiej miejscowej ludności od początku stało się ono ważnym miejscem upamiętniającym ten tragiczny wypadek. Teren wykupił Komitet Budowy Pomnika, na jego zamówienie rzeźbiarz Julius Pelikan z Olomuńca wykonał rzeźbę lotnika.

Do postawienia pomnika ze wzniesień politycznych jednak nie doszło. Postawiono tylko skromny brzozywy krzyż ze śmigłem samolotu. Wybudowane w 1935 roku Mauzoleum, zniszczone zostało przez Niemców w 1940 roku. Po wojnie powołano ponownie Komitet Budowy Pomnika, który w 1950 roku postawił pomnik z zachowaną u rzeźbiarza sylwetką lotnika. Działając w Cierlicku koło Polskiego Związku Kulturalno Oświatowego (organizacja zrzeszająca polaków mieszkających na Zaolziu) wybudowało w 1962 roku Dom Polski nazywając go imieniem tragicznie zmarłych lotników, w którym zlokalizowana jest ekspozycja upamiętniająca tragedię.

Na „Żwirkowisku” odbywają się co roku na początku września uroczystości. Tegoroczne obchody ze względu na osiemdziesiąt rocznice miały wyjątkowo uroczysty charakter. W przeddzień głównych uroczystości nadano polskojęzycznej szkole w Cierlicku imię Żwirki i Wigury. Wzięli w niej udział weterani lotnictwa, lotnicza orkiestra i kompania honorowa, trzy pokolenia „zaolziańskich” harcerzy oraz licznie zgromadzona publiczność. Z bogatego programu obchodów pragnę zwrócić uwagę tylko na przekazanie repliki dzwonu. Pierwotnie dużo większy, odlany przez Odlewnię Felczyńskich w Przemysłu miał trafić na „Żwirkowisko” w piątą rocznicę tragedii. Dotarł w prawdzie do Cieszyna, ale stosunki polityczne z Czechosłowacją uniemożliwiły jego przekazanie.

O znaczeniu zwycięstwa Żwirki i Wigury niech świadczy fakt, że od 1993 roku dzień 28 sierpnia, dzień zakończenia tryumfalnych zawodów obchodzony jest obecnie jako Dzień Lotnictwa.

Zygmunt Bracławik