

Technika i ludzie – bohaterowie polskich skrzydeł

Rzadko się zdarza, by nazwiska tych dwóch wielkich Polaków wymieniano osobno. Na zawsze połączyły ich wspólne zwycięstwo i wspólna śmierć. A przecież przez prawie całe życie się nie znali. Ich drogi skrzyżowały się dopiero w warszawskim Aeroklubie, w 1929 roku, a więc trzy lata przed tragicznym wypadkiem na zboczu niewielkiego wzgórza o nazwie Kościelec.

Franciszek Żwirko to ten starszy. Urodził się w roku 1895 w Świącicach ok. 60 km na północny wschód od Wilna. Właśnie w Wilnie ukończył szkołę średnią. Na wszystkich zdjęciach widać, że Żwirko był dość niskiego wzrostu. Sam żartobliwie lubił mawiać „ludzie rośli, ale mnie to jakoś nie dotyczyło”. Niewielki wzrost nie pozbawił go ambitnych marzeń o karierze wojskowej. Tak naprawdę marzenia skupiały się na lotnictwie, ale w tamtych czasach droga do latania prowadziła tylko przez struktury wojskowe. Jako absolwent irkuckiej szkoły oficerskiej walczył w rosyjskiej armii przeciwko Niemcom. Po Rewolucji Październikowej wspierał „Białych” w walce z bolszewikami. Wreszcie z końcem 1921 roku trafił do wolnej Polski. W ojczyźnie mógł się oddać swojej pasji – lotnictwu. Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu ukończył w stopniu porucznika pilota. Szybko dał się poznać jako doskonały, opanowany i zdyscyplinowany lotnik. Niebawem pilotażu uczył innych. W czasach pokojowych trzydziestoletniego Franciszka Żwirkę ciągnęło do sportu lotniczego. Dopiero tutaj zrealizował wszystkie swoje marzenia wieku młodzieńczego. Stawał się coraz bardziej znany i ceniony, zyskując opinię niezwykle aktywnego pilota sportowego. Brał udział w różnych zawodach, zajmując czołowe lokaty. To właśnie Żwirko zainicjował nocne loty w lotnictwie polskim, to Żwirko ustanowił międzynarodowy rekord

wysokości lotu (ponad 4 tys. metrów) uzyskując pierwszy rekord lotniczy dla naszego kraju. To wreszcie on dokonał lotu wokół Europy Środkowej. Trasa liczyła sobie ponad 5000 km. Latem 1929 roku polski samolot wystartował z Warszawy. Odwiedził kolejno Frankfurt, Paryż, Barcelonę, Marsylię i Mediolan. Po zrobieniu takiej pętli załoga RWD-2 zameldowała się z powrotem w Warszawie. Ten wielki sukces dał początek przyjaźni Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, który był drugim członkiem załogi.



Młodszy o 8 lat Stanisław Wigura, od dzieciństwa przejawiał nie tylko zainteresowanie, ale przede wszystkim ogromne zdolności w dziedzinach technicznych. Drzemiący w nim potencjał znalazł ujście w 1922 roku, kiedy to 19-letni Wigura rozpoczął studia na Politechnice Warszawskiej. Na Wydziale Mechanicznym poznał wielu zdolnych studentów. Nowkuński, Prauss, Rogalski, Drzewiecki w przyszłości mieli się stać najwybitniejszymi inżynierami polskiego lotnictwa. W latach 30. Stanisław Nowkuński był autorem rewelacyjnego projektu silnika do samolotu RWD-9, Prauss konstruował samoloty PZL (między innymi Karasia). Dwa ostatnie nazwiska – Rogalski i Drzewiecki nierozwalnie kojarzą się ze Stanisławem Wigurą. Ze Stanisławem Rogalskim poznali się najwcześniej, bo jeszcze w gimnazjum im. Zamoyckiego na ul. Smolnej. Trio zdolnych i wspaniale uzupełniających się inżynierów tworzyło najbardziej znane jednostki lotnicze w międzywojennej Polsce – samoloty RWD. Nie trudno zgadnąć, że ich nazwa wywodziła się od pierwszych liter nazwisk trzech konstruktorów. W latach 1928-1939 powstało ponad 20 typów samolotu RWD. Zazwyczaj kończyło się na modelach prototypowych i ewentualnie krótkich seriach. Ale nie zawsze. Samolotów RWD-8 zbudowano ponad 500





sztuk. RWD-13 powstało około 100. Niektóre konstrukcje trójki inżynierów osiągnęły spektakularne sukcesy. To właśnie na samolocie RWD-2 Żwirko i Wigura dokonali przelotu wokół Europy Środkowej. Jednostka z numerem 5 także przyniosła chwałę polskiemu lotnictwu. W maju 1933 roku pilot Stanisław Skarżyński pobił międzynarodowy rekord lotu bez lądowania dla samolotów o masie własnej do 450 kg. Przeleciał 3582 km startując w St. Louis w Afryce, a lądując w Maceio w Brazylii. Był to pierwszy przelot Polaka przez Atlantyk. Nie ulega jednak wątpliwości, że największą sławą pokrył się RWD-6. Przewrotność losu sprawiła, że był to jednocześnie jeden z najmniej udanych projektów młodych inżynierów, ale o tym później.

Samolot RWD -6 stanowił dumę polskiej myśli technicznej z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Maszynę zaprojektowano specjalnie na Międzynarodowe Zawody Samolotów „Challenge”. Zaprojektowano ją, by wygrać!!! RWD-6 nie zawiódł. To właśnie na nim polska załoga: Żwirko i Wigura zdobyła złoty medal w sierpniu 1932 roku, pokonując ponad 40 druhyn z Niemiec, Włoch, Francji, Szwajcarii oraz Czechosłowacji.

Przypomnijmy po krótku historię tego projektu, a także spróbujmy wyjaśnić, jak to się stało, że polska maszyna najpierw zdeklasowała konkurencję, a potem przyczyniła się do śmierci tych, którzy ją rozslawili.

Inżynierowie Rogalski, Wigura i Drzewiecki rozpoczęli prace nad RWD-6 wiosną 1931 roku, czyli kilkanaście miesięcy przed zwycięskim Challenge w Berlinie. Projektanci doskonale wiedzieli, jakie walory konstrukcji będą najwyższej punktowane przez sędziów w ocenie technicznej, czyli otwierającej zawody konkurencji. RWD-6 był pierwszym polskim projektem dwuosobowego samolotu, gdzie pilot i mechanik siedzieli obok siebie, a nie jeden za drugim. Później, na zawodach, ten pomysł spotkał się z wysokim uznaniem jurorów. Od konstruktorów wymagano zaprojektowania składanych skrzydeł, by maszyna łatwiej się mieściła w hangarze. Komisja najwyższe oceny przyznawała modelom, w których proces chowania płatów trwał najkrócej. W modelu RWD-6 skrzydła nie były rozmontowywane, tylko składały się wzdłuż kadłuba po wykonaniu ¼ obrotu na specjalnych zawiasach. Zawiasy przymocowano do okucia. Rozwiązanie wydawało się rewelacyjne, zasługiwało na najwyższą ocenę sędziowską. Niestety cały ten mechanizm wykazywał się zbyt małą sztywnością. Stało się to zmorą młodych inżynierów, a w przyszłości przyczyną wstrząsającej tragedii. Kolejne punkty samolot miał uzyskać za zamkniętą, wygodną i dobrze wyposażoną kabinę oraz za skuteczne amortyzowanie.

Trzy miesiące przed berlińskim Challenge projekt był gotowy. 3 czerwca, na Okęciu Jerzy Drzewiecki dokonał pierwszego oblotu maszyny. Wtedy jeszcze władze lotnicze pozwalały, by prototypy oblatywali ich konstruktorzy. Po kilku startach i lądowaniach doszło do przerażającego wypadku. Podczas próby przelotu na małej wysokości nagle urwały się skrzydła. Zawiódł wspomniany mechanizm ich składania. Samolot przeकोziółkował i ...stanął na kołach. Jerzy Drzewiecki tylko ogromnemu szczęściu zawdzięczał ratunek, choć nie obyło się bez poważnych uszkodzeń ciała. Sytuacja stawała się dramatyczna.





Do zawodów zostało raptem 70 dni, a samolot zaprojektowany specjalnie na te zawody w niemałym trudzie miał poważną wadę! Należało natychmiast działać. Inżynierowie Wigura i Rogalski nie mogli liczyć na pomoc Drzewieckiego, gdyż wypadek wyeliminował go na dość długi czas. Postanowiono dokonać lekkiej modyfikacji skrzydeł, która w założeniu miała poprawić mocowanie i zlikwidować zagrożenie. Po tych zabiegach samolot RWD-6 stanął w Berlinie do trzecich zawodów z serii Challenge International de Tourisme. Był dzień 12 sierpnia 1932 roku.

Zgodnie z przewidywaniami już w pierwszej konkurencji, czyli w ocenie technicznej, polska załoga zyskała dużą przewagę, choć nadal bezwzględnymi faworytami byli Niemcy. Samolot RWD-6 otrzymał 86 punktów na 107 możliwych. Na drugim miejscu uplasowały się także polskie PZL, otrzymując 83 punkty. Żadna załoga niemiecka nie przekroczyła 64

punktów. Liczono na sukces, ale tak znaczna przewaga zaskoczyła nawet Polaków.

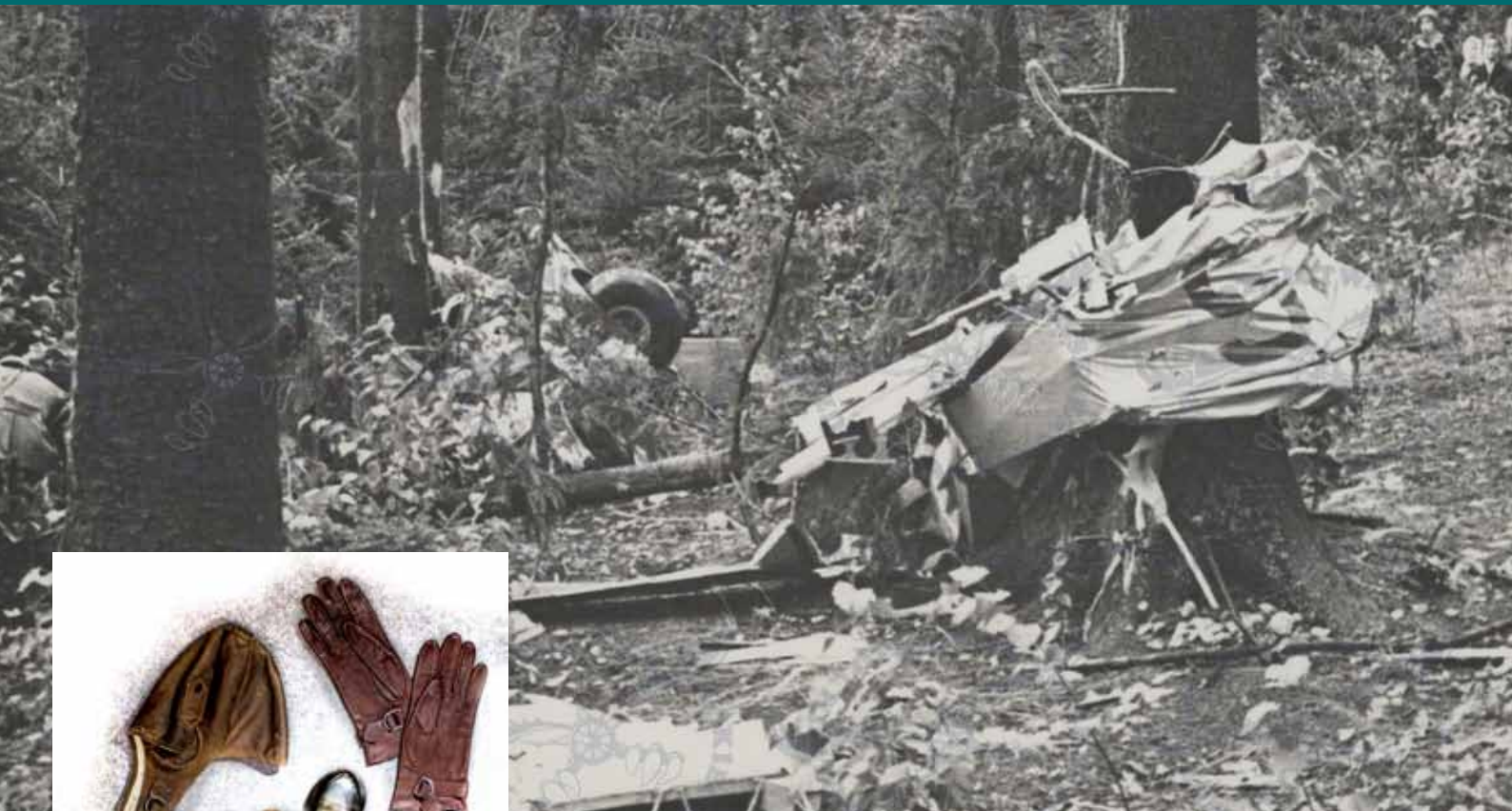
Drugą konkurencję rozegrano już w powietrzu. Dotyczyła możliwie krótkiego startu i lądowania. Należało przelecieć nad poprzeczką, zawieszoną 8 metrów nad ziemią. Im krótszy był rozbieg maszyny, tym więcej otrzymywano punktów. Następnie egzamin odbywał się w odwrotnej kolejności. Po przelecieciu nad poprzeczką należało na możliwie najkrótszym dystansie zatrzymać maszynę. Franciszek Żwirko do startu potrzebował 115 metrów, do lądowania 106. To był jeden z lepszych wyników, który dał mu 75 punktów. Z najgroźniejszych rywali więcej punktów zdobyły tylko dwie załogi niemieckie (79 i 78 punktów) oraz jedna włoska (77 punktów).

Po dwóch konkurencjach pachniało sensacją. Prowadziła polska załoga, a w pierwszej dziesiątce znalazła się tylko jedna z 16 załóg niemieckich. Zapowiadała się klęska Niemców, którzy byli zdecydowanymi faworytami. Ich piloci rozgrywali zawody „u siebie”, w Berlinie, i po cichu liczyli na trzy pierwsze miejsca.

W trzeciej potyczce mierzono prędkość minimalną, z jaką mógł lecieć samolot na odcinku 800 metrów. Zadanie było o tyle trudne, że tego dnia utrzymywała się bezwietrzna pogoda. RWD-6 okazały się bezkonkurencyjne. Choć brzmi to niewiarygodnie, polskie maszyny osiągnęły prędkość 57,6 km/h. Gdyby na tym odcinku pod samolotem jechał zawodowy kolarz, to byłby szybszy od niego!

W następnym dniu komisja mierzyła czas składania skrzydeł. Załoga Żwirko i Wigura otrzymała maksymalną liczbę punktów. Kolejna konkurencja – czas uruchamiania zimnego silnika nie przyniosła zmian w czołówce. 19 sierpnia rozegrano lot na dystansie 300 km, po którym mierzono ilość zużytego paliwa. Tutaj najlepsi okazali się Włosi. Jedna z ich załóg wyprzedziła Polaków i zajmowała pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej. Żwirko i Wigura spadli na drugą lokatę. Najlepsze załogi niemieckie plasowały się dopiero na miejscach 9. i 10.

Teraz już tylko czekano na konkurencję koronną – lot wokół Europy. Pierwszy etap z Berlina do Rzymu przez Warszawę i Pragę liczył 2500 km. Drugi etap, podobnej długości, prowadził z Rzymu do Paryża. W trakcie tego odcinka doszło do tragicznego wypadku, w którym życie stracił jeden z zawodników włoskich. Etap ten miał pierwszorzędne znaczenie dla Polaków, bowiem z przyczyn technicznych wycofały się wszystkie ekipy włoskie. Okazało się, że samoloty Breda 33, na których latali Włosi miały tak dużo wad konstrukcyjnych, że ze względów bezpieczeństwa wycofanie się wszystkich zawodników z tego kraju było koniecznością. Nadzieje Niemców na zajęcie trzech pierwszych miejsc stawały się realne. Na przeszkodzie stała tylko załoga z Polski. Po wycofaniu się Włochów, Żwirko i Wigura mieli tak ogromną przewagę nad resztą, że nie musieli



wysilać swojej maszyny. Należało spokojnym lotem dolecieć do mety. Trzeci etap wiodł z Paryża do Berlina okrężną trasą przez Danię i Szwecję. Całkowita długość wszystkich trzech odcinków wynosiła dokładnie 7359,4 km. Polska załoga doleciała na 11. miejscu, ale nadal utrzymywała pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej z dużą przewagą. Na tyle dużą, że ostatnia konkurencja – próba prędkości maksymalnej nic już nie mogła zmienić. Samolot RWD-6 wygrał całe zawody, a Franciszek

Żwirko i Stanisław Wigura z dnia na dzień stali się bohaterami całej Europy. Pisały o nich na pierwszych stronach wszystkie dzienniki na kontynencie. Miejsce drugie i trzecie zajęły załogi niemieckie. Trzy ostatnie lokaty przypadły Francuzom.

Następnego dnia lotnisko na Polu Mokotowskim w Warszawie uroczyście witało polskich pilotów. Na miejscu znalazły się dziesiątki tysięcy miłośników lotnictwa, dumnych z wyczynu Żwirki i Wigury.

Z tego samego lotniska, dwa tygodnie później, 11 września, o godzinie 6 rano obaj piloci wystartowali do Pragi. Lecieli na mityng lotniczy. Około godziny 8 przekroczyli granicę polsko-czeskosłowacką w okolicach Cieszyna. Trafili na potężną burzę. Gdy załoga próbowała zawrócić, stała się rzecz straszna. Od samolotu oderwało się prawe skrzydło. Po chwili lewe... Wzmocnienia konstrukcji poczynione przed Challenge'em pomogły wygrać zawody, ale w ekstremalnych warunkach trąby powietrznej okazały się nieskuteczne. Samolot runął na wzgórze w małej wiosce Cierlicko, na Zaolziu. Franciszek Żwirko osierocił dwuletniego syna Heniusia. Po wielu latach Henryk Żwirko odwiedził miejsce tragedii i rozmawiał z miejscową ludnością. Tego dnia, choć była to niedziela, chłopcy nie poszli do kościoła. Przeczuwając zbliżającą się nawałnicę, w pośpiechu zbierali siano z pola. Widzieli wszystko. Oto, jak zapamiętali ten straszny wypadek: „Nagle oderwało się skrzydło, ucił silnik i z nieba posypały się drobne, srebrzyste płatki. Szczątki samolotu uderzyły o dwa wyniosłe świerki na skraju zagajnika (...) Na ziemi szczątki samolotu, obok, na leśnej ścieżce leżało ciało człowieka. Był martwy, zmasakrowany. Szukali drugiego. Leżał kilkanaście metrów dalej. Z kurtki wiatrówki wysunęły się dokumenty – to Żwirko (...) Na miejsce katastrofy przybyli żandarmi, żołnierze. Ciała obu lotników na zwykłym wozie, wysłanym słomą przewieziono do kaplicy cmentarnej przy kościele. Dwóch żołnierzy zaciągnęło wartę”.

Jeszcze przed wojną w miejscu tragedii postawiono kapliczkę. Do dziś „Żwirkowiskiem”, bo tak nazwano zbocza wzgórza, opiekuje się miejscowa ludność.

Franciszek Żwirko wspominał, że z wiatrówki ojca wysunęły się dokumenty. Nie tylko. Wypadł również portfel, legitymacja, klucze i inne drobiazgi osobiste. Wszystkie te rzeczy przekazano rodzinie pilota. Po latach potomkowie Franciszka Żwirki przekazali je Muzeum Techniki. Dziś są to eksponaty Narodowego Muzeum Techniki, niezwykle cenne eksponaty!

Jerzy Lemański