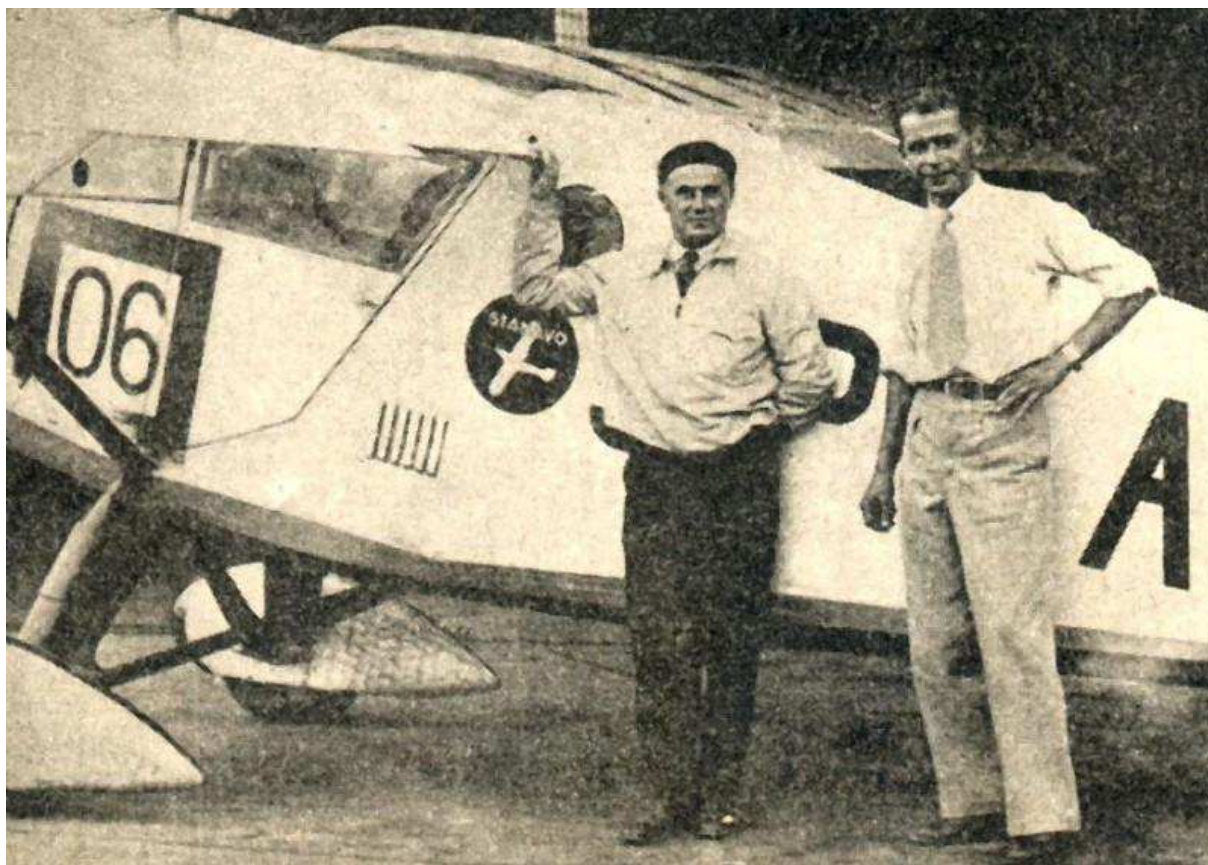


ŻWIRKO I WIGURA ZGINĘLI 84 LATA TEMU

11 września br. mija 81 rocznica śmierci kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury. Załoga, która dwa tygodnie wcześniej odniosła wielkie zwycięstwo w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1932, zginęła w katastrofie lotniczej pod czeskim Cierlickiem.



kpt. pil. Franciszek Żwirko i inż. Stanisław Wigura przed samolotem RWD-6 (SP-AHN),

28 sierpnia 1932 roku był wielkim dniem polskiego lotnictwa. Polscy lotnicy kpt. pil. Franciszek Żwirko i inż. Stanisław Wigura, lecąc polskim samolotem RWD-6 (SP-AHN), odnieśli spektakularne zwycięstwo w odbywających się w Berlinie Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1932, pokonując ponad 40 załóg. Wigura był współkonstruktorem samolotu. O zwycięstwo walczyło ponad 40 załóg.

Niestety, Żwirko i Wigura krótko cieszyli się swoim olbrzymim, lotniczym sukcesem. 11 września polecili RWD-6 do Pragi. Około godziny 6 rano, w pobliżu czeskiego Cierlicka, załoga napotkała gwałtowną burzę. Pilot usiłował zawrócić, konstrukcja samolotu okazała się jednak za słaba. Samolot stracił skrzydło i runął na zalesione wzgórze. Wkrótce na miejsce katastrofy przybyli okoliczni mieszkańcy, znajdując szczątki maszyny, a także ciała polskich lotników. Miejsce katastrofy zostało otoczone opieką. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura zostali pochowani 15 września na warszawskich Powązkach.

Franciszek Żwirko urodził się 16 sierpnia 1895 r. na Wileńszczyźnie. Już jako 14-latek dostaje się do szkoły pilotażu, jednak po miesiącu rezygnuje z zajęć. W 1915 r. jako ochotnik zgłasza się do wojska i zostaje skierowany do szkoły oficerskiej w Irkucku. Rok później dostaje przydział do 27 pułku strzelców syberyjskich w Omsku. Rusza na front. W 1917 r., już

jako porucznik, zostaje przydzielony do 674 pułku piechoty. Niebawem z częścią pułku zaciąga się do korpusu gen Dowbora-Muśnickiego, a po jego demobilizacji wstępuje do Armii Ochotniczej gen Denikina, gdzie kończy kurs obserwatorów lotniczych.

Wychowany w tradycji patriotycznej, w 1921 r. przez zieloną granicę dostaje się do Polski. Zgłasza się do służby w eskadrze lotniczej, po demobilizacji pracuje w warszawskim biurze zakładów zbrojeniowych. Wkrótce zostaje jednak powołany do służby czynnej i w lipcu 1922 r. otrzymuje przydział do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie w stopniu podporucznika. Podejmuje naukę w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, następnie w Wyższej Szkole Pilotażu i Akrobacji Lotniczej w Grudziądzu. Wraca do pułku, służy jako pilot w 18 eskadrze. Czasowo jest instruktorem w bydgoskiej szkole lotniczej. Wstawia się jako prekursor lotów nocnych. Zostaje przeniesiony do 112 eskadry, pełniąc jednocześnie funkcję oficera łącznikowego przy aeroklubie. Zaczyna wówczas odnosić liczne sukcesy w lotnictwie sportowym, bije światowe rekordy, zwycięża kolejne, organizowane w kraju zawody lotnicze. Po krótkim okresie pełnienia funkcji komendanta Ośrodka Lotniczego Przysposobienia Wojskowego w Łodzi zostaje szefem pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W 1930 r. jest zmuszony wycofać się z udziału w Challenge 1930 z powodu awarii RWD-4, na którym startuje. Dwa lat później – wraz z Wigurą – zwycięża.

Stanisław Wigura urodził się 9 kwietnia 1901 r. w Warszawie. Jako uczeń 7 klasy brał udział w wojnie polsko-rosyjskiej, służąc w VIII pułku artylerii polowej. Po wojnie kontynuuje naukę i zdaje maturę. Wkrótce, już jako student Politechniki Warszawskiej, współorganizuje Sekcję Lotniczą Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, która później przekształciła się w Doświadczalne Warsztaty Lotnicze (DWL). Wkrótce z udziałem Wigury powstają pierwsze projekty samolotów – JD-2 i WR-1. W 1927 r. wraz ze Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim zakłada spółkę RWD. Już rok później zostaje oblatany pierwszy samolot ich konstrukcji – RWD-1. Na kolejnym modelu, RWD-2, zostaje ustanowiony rekord wysokości lotu – 4004 m. Wigura bierze udział w pracach projektowych nad dalszymi konstrukcjami, które z uwagi na sportowy lub rekordowy charakter nie były produkowane seryjnie, wytwarzano je w ilości kilku bądź jednego egzemplarza. Wyjątkiem był używany zarówno w celach sportowo-turystycznych w aeroklubach, jak i szkoleniowych przez lotnictwo wojskowe RWD-8. Wielu wojskowych pilotów pierwsze loty odbywało właśnie na tym górnopłacie, we wrześniu 39 r. służyły jako samoloty łącznikowe.

W 1929 r. Wigura, posiadający już licencję pilota sportowego w Aeroklubie Akademickim oraz dyplom inżyniera mechanika zostaje asystentem w Katedrze Budowy Płatowców Politechniki Warszawskiej, wykłada też w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej. Od tego roku pojawia się również często wraz z pilotem Franciszkiem Żwirką w licznych zawodach lotniczych, odnosząc kolejne sukcesy. Szczytową formę załoga zaprezentowała w 1932 r., zwyciężając w międzynarodowych zawodach Challenge 1932 na współkonstruowanym przez Wigurę samolocie RWD-6.

Franciszek Żwirko pozostawił żonę i dwuletniego syna. Stanisław Wigura nie zdążył założyć rodziny.

28 sierpnia, na pamiątkę zwycięstwa kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury w zawodach Challenge 1932, obchodzone jest Święto Lotnictwa Polskiego.

WYKORZYSTANO: LOTNICZAPOLSKA.PL