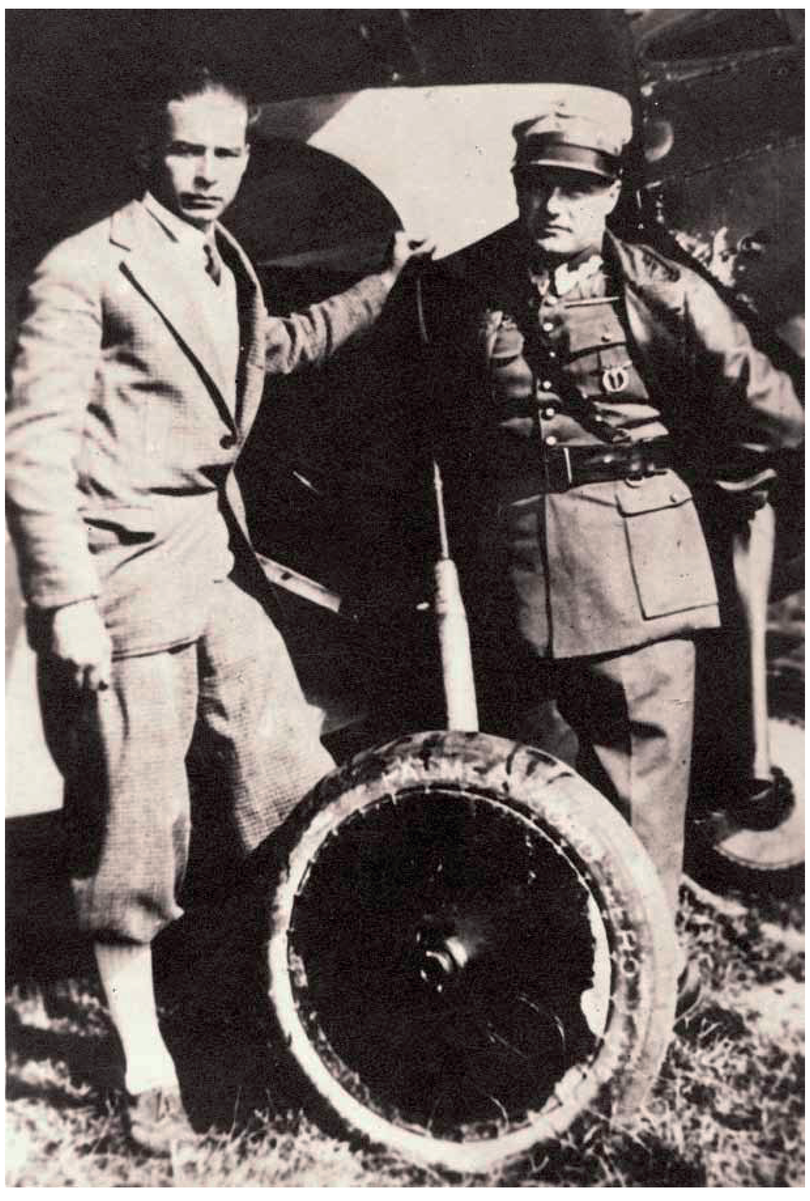
ŻWIRKO & WIGURA

BOHATEROWIE PRZESTWORZY

HRDINOVÉ NEBES

Może żaden czyn
i żadna ofiara złożona z życia dla
lotnictwa nie wywołała takiego
odruchu i oddźwięku uczuciowego
wśród społeczeństwa, jak
zwycięstwo odniesione
przez Żwirkę i Wigurę w Berlinie
w 1932 roku oraz ich
tragiczna śmierć w Cierlicku
w niedługi czas potem.



Snad žádný čin
a žádná oběť pro letectví
nevyvolala ve společnosti
takové emoce
jako vítězství Żwirka a Wigury
v Berlíně v roce 1932
a jejich tragická smrt v Těrlicku
o několik týdnů později.

WYSTAWĘ PRZYGOTOWALI:
Ośrodek Dokumentacyjny Kongresu Polaków w Republice Czeskiej
Miejscowe Koło PZKO Cierlicko Kościelec
AUTORZY Jan Przywara, Marian Steffek
UKŁAD GRAFICZNY Marian Siedlaczek
MATERIAŁY ZE ZBIORÓW:
MK PZKO w Cierlicku Kościelcu
Ośrodka Dokumentacyjnego Kongresu Polaków w RC
Archiwum Związkowego PZKO, Władysława Owczarzego

VÝSTAVU PŘIPRAVILI:
Dokumentační centrum Kongresu Poláků v České republice
Místní skupina Polského kulturně-osvětového svazu (PZKO) Těrlicko-Kostelec
AUTOŘI: Jan Przywara, Marian Steffek
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Marian Siedlaczek
MATERIÁLY POSKYTLI:
MS PZKO Těrlicko-Kostelec
Dokumentační centrum středisko Kongresu Poláků v České republice
Archiv PZKO, Władysław Owczarzy

ZNAKOMITY PILOT WOJSKOWY I SPORTOWY



PIERWSZY KROK W 1914 r. zapisał się na kurs pilotażu w Petersburgu. Nauki latania nie zaakceptowali jego rodzice, więc musiał zrezygnować.

PRVNÍ KROK V r. 1914 se zapsal do kurzu pilotáže v Petrohradu. Rodiče s výukou letectví nesouhlasili, a proto se musel dočasně vzdát svého snu o létání.

Kapitan pilot Franciszek Żwirko – zasłużony dla sportu lotniczego jako zawodnik, organizator i instruktor.

Urodził się w 1885 r. w Święcianach na Litwie. Szkołę średnią ukończył w Wilnie. Zafascynowany lotnictwem podczas I wojny światowej dobrowolnie wstąpił do armii rosyjskiej, z nadzieją, że uda mu się dotrzeć do lotnictwa. Przydzielono go jednak do piechoty. W 1917 r. wstąpił do tworzącego się I Korpusu Polskiego w Rosji, zaś po jego demobilizacji walczył w formacjach przeciwbolszewickich. W 1921 r. przez zieloną granicę przedostał się do Polski i ochotniczo wstąpił do wojska.

W1923 r. ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a następnie (1924) Wyższą Szkołę Pilotażu w Grudziądzu. Służył jako pilot 1. Pułku Lotniczego w Warszawie, w stopniu porucznika. Okresowo był oddelegowany do szkoły lotniczej w Bydgoszczy jako instruktor. Pełnił kolejno obowiązki dowódcy 3. eskadry w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, oficera łącznikowego w Akademickim Aeroklubie Warszawskim (1929), komendanta Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi oraz dowódcy eskadry szkolnej Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, tzw. Szkoły Orląt.

W 1926 r. zainicjował loty nocne w polskim lotnictwie wojskowym. W 1927 r. zajął 2. miejsce w międzynarodowych zawodach I Locie Małej Ententy i Polski w Jugosławii. W 1929 r. na samolocie RWD2 ustanowił w kategorii samolotów lekkich międzynarodowy rekord wysokości lotu – 4004 m. (Ponowne pobicie rekordu w 1931 r. z przyczyn technicznych nie było uznane.)

W 1928 r. ożenił się z Agnieszką Kirską, zamieszkali w Warszawie. W 1930 r. urodził im się syn Henryk.

W 1929 r. rozpoczął współpracę z konstruktorami wytwórni RWD, inżynierami: Rogalskim, Wigurą, Drzewieckim. Na samolotach RWD latał razem z Wigurą jako mechanikiem. W latach 1929-32 zwyciężał we wszytkich zawodach krajowych. W sierpniu 1932 r. triumfował w międzynarodowych zawodach Challenge, we wrześniu zginął śmiercią lotnika. Awansowany in memoriam do rangi kapitana pilota. Franciszek Żwirko został odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz rosyjskim Orderem św. Anny IV klasy (za zasługi bojowe).

PILOT WOJSKOWY Był wyborowym pilotem. Latał na wszystkich dostępnych mu maszynach, także na starych gruchotach nazywanych „latającymi trumnami."

VOJENSKÝ PILOT Byl výborným pilotem. Létal na všech dostupných strojích. Nevyhýbal se ani starším modelům přezdívaným „létající rakve".



INSTRUKTOR Umiał swój entuzjazm i umiejętności przekazać adeptom latania. Był wielkim wzorem dla młodszych kolegów.

INSTRUKTOR Své nadšení a dovednosti uměl předat svým mladším kolegům. Stal se pro ně velkým vzorem.



PILOT SPORTOWY Latał i zwyciężał na samolotach RWD. W prasie nazwano go „Wołodyjowskim polskiego lotnictwa sportowego" z racji niskiego wzrostu i wielkiej waleczności.

SPORTOVNÍ PILOT Létal a vítězil na letadlech RWD. Novináři jej pro jeho nízkou postavu a velkou odvahu nazývali „Wołodyjowským polského sportovního letectva" (podle hrdiny známé historické trilogie Henryka Sienkiewicze)





DOWÓDCA Był wymagającym szefem eskadry ćwiczeń pilotażu w Szkole Orląt w Dęblinie.

VELITEL Byl náročným velitelem eskadry výcviku pilotáže v Szkole Orląt (Škole orlíků) v Dęblině.



BOHATER Zwycięstwo w prestiżowym Challenge'u w 1932 r. uczyniło z niego prawdziwego bohatera narodowego.

HRDINA Díky vítězství v prestižním Challenge v r. 1932 se z něj stal doslova národní hrdina.



MĄŻ I OJCIEC Z żoną Agnieszką i synem Henrykiem przed domem w Warszawie.

MANŽEL A OTEC S manželkou Agnieszkou a synem Henrykem před domem ve Varšavě.



AS Z RODZINĄ Popularny pilot z żoną i synem pozuje fotoreporterowi pisma „Światowid".

S RODINOU Populární pilot s manželkou a synem pózuje fotoreportérovi časopisu „Światowid".



POWITANIE Z SYNEM Podczas challenge'owego rajdu europejskiego na lotnisku w Warszawie na krótko spotkał się z rodziną.

PŘIVÍTÁNÍ SE SYNEM Během evropského závodu Challenge se na letišti ve Varšavě krátce setkal se svou rodinou.



AKTOR W roli instruktora pilotażu z „uczniem" popularnym aktorem Adolfem Dymszą na planie komedii „Sto metrów miłości" (Po śmierci Żwirki sceny z nim z filmu usunięto).

HEREC V roli instruktora pilotáže se svým „žákem", populárním hercem Adolfem Dymszou, během natáčení komedie „Sto metrów miłości" – v překladu „Sto metrů lásky" (po jeho smrti byly scény z filmu vystřiženy).

Kapitán pilot Franciszek Żwirko – významná osobnost polského sportovního letectví, vynikající závodník, organizátor a instruktor.

Narodil se v r. 1895 v Święcianech na Litvě. Absolvoval střední školu ve Vilnius. Už v mládí ho zaujala aviace. Během I. světové války dobrovolně vstoupil do ruské armády s představou, že se mu podaří dostat k letectvu. Byl však přidělen k pěchotě. V roce 1917 vstoupil do vznikajícího 1. polského sboru v Rusku a po jeho demobilizaci bojoval v protibolševických jednotkách). V r. 1921 překročil tzv. zelené hranice do Polska a vstoupil do armády.

V r. 1923 dokončil Leteckou školu v Bydhošťi a v r. 1924 Vyšší školu pilotáže v Grudziądzi. Sloužil jako pilot v hodnosti poručíka u 1. leteckého pluku ve Varšavě. Na krátkou dobu byl odvelen do Letecké školy v Bydhošťi, kde působil jako instruktor. Postupně plnil povinnosti velitele v několika útvarech letecké vojenské přípravy, rovněž ve Středisku leteckého výcviku důstojníků v Dęblině tzv. „Škole orlíků". V r. 1929 se stal styčným důstojníkem v Akademickém aeroklubu ve Varšavě.

Byl průkopníkem nočních letů v polském vojenském letectvu. V r. 1927 získal 2. místo v mezinárodních závodech I. letu Malé dohody a Polska v Jugoslávii. V r. 1929 s letadlem RWD–2 vytvořil mezinárodní rekord ve výšce letu v kategorii lehkých letadel – 4004 m (opětovné překonání rekordu v r. 1931 nebylo z technických důvodů uznáno).

V r. 1928 se oženil s Agnieszkou Kirskou, a usadili se ve Varšavě. V r. 1930 se jim narodil syn Henryk.

V r. 1929 začal spolupracovat s konstruktéry týmu RWD, inženýry Rogalským, Wigurou a Drzewieckým. Letadly RWD létal společně s Wigurou. V letech 1929-32 vyhrával všechny domácí závody. V srpnu v r. 1932 zvítězil v mezinárodních závodech Challenge, v září však zahynul při leteckém neštěstí.

Franciszek Żwirko byl in memoriam povýšen do hodnosti kapitána.

Byl také mimo jiné vyznamenán Kavalírským křížem řádu obrození Polska, Zlatým a Stříbrným křížem za zásluhy a ruským Řádem sv. Anny IV. třídy (za bojové zásluhy).

ZNAMENITÝ VOJENSKÝ A SPORTOVNÍ PILOT

UTALENTOWANY KONSTRUKTOR SAMOLOTÓW



RWD 6 Najbardziej podziwiana „erwuda", najlepsza maszyna uczestnicząca w Challenge´u w 1932 r.

RWD-6 Nejobdivovanější stroj, jenž se zúčastnil závodu Challenge v roce 1932.

Inżynier Stanisław Wigura – zasłużony dla sportu lotniczego jako konstruktor i lotnik-mechanik.

Urodził się w 1903 r. w Warszawie. W gimnazjum poznał Stanisława Rogalskiego, przyszłego kolegę konstruktora. W 1920 r. wstąpił do wojska, żeby uczestniczyć w obronie kraju przed wojskiem bolszewickim. W wojsku poznał Jerzego Drzewieckiego, który później dołączył do Wigury i Rogalskiego jako konstruktor. Naukę kontynuował na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. W 1927 r. z S. Rogalskim skonstruował swój pierwszy samolot WR-1. Kiedy dołączył do nich J. Drzewiecki, założyli w ramach studenckiej Sekcji Lotniczej przy Kole Mechaników Studentów Politechniki wytwórnię „RWD". Pierwszą awionetkę z serii RWD zaprezentowano w 1928 r.

Na początku 1929 r. w warsztatach Politechniki powstał sportowo-turystyczny samolot RWD-2. Krótko potem Wigura uzyskał dyplom inżyniera na politechnice, a także dyplom pilota w aeroklubie. Dzięki rosnącemu zainteresowaniu lotnictwem sportowym i dobrym wynikom wytwórni RWD w 1930 r. studenckiej Sekcji Lotniczej oddano do dyspozycji nowo wybudowane warsztaty na lotnisku Okęcie w Warszawie. W nowoczesnych montażowniach powstały modele RWD-5, -6, -7 i kolejne. (W 1933 r. wytwórnia „RWD" zmieniła się w spółkę DWL (Doświadczalne Warsztaty Lotnicze).

Z powodów ekonomicznych Wigura nie mógł poświęcić się wyłącznie pracy konstruktora. Był wykładowcą w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, pełnił także obowiązki asystenta przy katedrze budowy płatowców Politechniki Warszawskiej.

W 1929 r. nawiązał współpracę z „Erwudziakami" por. pilot Franciszek Żwirko. Wigura został jego mechanikiem podczas lotów wyczynowych. W latach 1929-32 towarzyszył Żwirce w kilku zawodach krajowych i w międzynarodowym Chalenge'u w 1930 i 1932 r. Miał wielkie zasługi w zwycięstwach pilota.

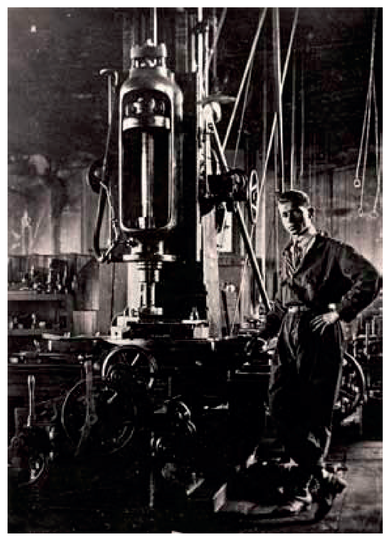
W 1932 r. zginął śmiercią lotnika.

Stanisław Wigura został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz Złotym Krzyżem Zasługi.



STUDENT Był absolwentem Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie, a w 1929 r. ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej.

STUDENT Byl absolventem Gimnázia Jana Zamoyského ve Varšavě a v roce 1929 obdržel diplom na Strojní fakultě Varšavské technické univerzity.



NA PRAKTYCE w czasie studiów.

NA PRAXI během studií.



KONSTRUKTOR Pierwszy samolot (WR-1) skonstruował jako student z kolegą szkolnym S. Rogalskim w 1927 r. Dołączył do nich J. Drzewiecki i powstał słynny zespół konstrukcyjny RWD.

KONSTRUKTÉR První letadlo (WR-1) zkonstruoval během studií společně s kamarádem S. Rogalským. V r. 1927 se k nim připojil J. Drzewiecki a společně vytvořili slavný konstruktérský tým RWD.



MECHANIK Sumiennie opiekował się maszynami, na których latał razem z F. Żwirką. Pracował często „zasmarowany i zaoliwiony". Nikt tak dobrze jak on nie znał samolotów RWD.

MECHANIK Svědomitě pečoval o stroje, na kterých létal společně s F. Žwirkem. Nikdo neznal letadla RWD tak dobře jako on.



PILOT W 1929 r. uzyskał dyplom pilota sportowego w Akademickim Aeroklubie w Warszawie.

PILOT V r. 1929 získal diplom sportovního pilota v Akademickém aeroklubu ve Varšavě.



ERWUDZIACY Konstruktorzy „RWD": (siedzą od lewej) Stanisław Wigura, Franciszek Żwirko oraz opiekun grupy Jerzy Wędrychowski; (stoją) Stanisław Rogalski i Jerzy Drzewiecki. Społeczna wytwórnia RWD swymi konstrukcjami wyróżniła się w budowaniu podstaw technicznych polskiego lotnictwa.

ERWEDÉŘI Konstruktéři RWD: (sedící z levé strany) Stanisław Wigura, Franciszek Żwirko a vedoucí týmu Jerzy Wędrychowski; (stojící) Stanisław Rogalski a Jerzy Drzewiecki. Tým RWD se svými konstrukcemi významně zapsal do dějin polského letectva.

LOGO Graficzny znak wytwórni tworzył prosty układ liter, który był inicjałami nazwisk konstruktorów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

LOGO Grafický znak týmu byl vytvořen z třech písmen, počátečních písmen příjmení konstruktérů – Rogalského, Wigury a Drzewieckého.

TALENTOVANÝ KONSTRUKTÉR LETADEL

Inženýr Stanisław Wigura – významná osobnost polského sportovního letectví, konstruktér a mechanik.

Narodil se v r. 1903 ve Varšavě. Na gymnáziu poznal Stanisława Rogalského, svého příštího kolegu konstruktéra.

V r. 1920 vstoupil do armády a bránil svou zem před bolševickými vojsky. Zde se seznámil s Jerzym Drzewieckým, který později spolupracoval s Wigurou a Rogalským jako konstruktér.

Wigura studoval na Strojní fakultě Varšavské technické univerzity. V r. 1927 společně s Rogalským zkonstruoval své první letadlo WR-1. Když se k nim připojil Drzewiecki, vznikl tým RWD, který se začlenil do studentské Letecké sekce. První lehký letoun ze série RWD vzlétl v roce 1928.

Na začátku roku 1929 v dílnách Varšavské technické univerzity bylo vyrobeno sportovní a turistické letadlo RWD-2. Zanedlouho poté Wigura obdržel vysokoškolský titul inženýra a diplom pilota v aeroklubu. Díky rostoucímu zájmu o sportovní letectví a dobrým výsledkům týmu RWD byly v r. 1930 studentské Letecké sekci přiděleny nově postavené dílny na letišti Okęcie ve Varšavě. V moderních montážních halách vznikaly modely RWD-5, -6, -7 a další.

Z ekonomických důvodů se Wigura nemohl věnovat pouze konstruktérství. Přednášel na Letecko-automobilové státní škole ve Varšavě a byl také asistentem na katedře stavby letadel na Varšavské technické univerzitě.

V roce 1929 začal s „Erwedéry" spolupracovat poručík pilot Franciszek Żwirko. Wigura se stal jeho mechanikem u výkonnostních letů na strojích RWD. V letech 1929-32 s ním absolvoval několik domácích závodů a mezinárodní Challenge (1930 a 1932). Výrazně se podílel na pilotových vítězstvích.

V roce 1932 zemřel při leteckém neštěstí.

Stanisław Wigura byl vyznamenán Kavalírským křížem řádu obrození Polska a Zlatým křížem za zásluhy.

LEGENDARNA ZAŁOGA RWD-6

Drogi życia Żwirki i Wigury w początkach swych były wielce rozbieżne. Nic albo niewiele wskazywało na to, że ci dwaj ludzie staną koło siebie tak blisko, że nie sposób będzie rozdzielić później ich nazwisk ani czyny i o czynach tych wspomnienia. („Polska Lotnicza", 1937)

Żwirko i Wigura tworzyli zgraną załogę, wyjątkową w historii „polskich skrzydeł", niespotykaną nawet w światowym lotnictwie sportowym. Łączyła ich fascynacja lotnictwem oraz mocna więź oparta na wzajemnym zrozumieniu i wielkim zaufaniu. Uzupełniali się, dzielili obowiązki. Żwirko poświęcał czas treningowi oraz teoretycznemu opanowaniu szlaków lotu (według map). Wigura kalkulował optymalną prędkość, wysokość lotu, studiował regulaminy zawodów, proponował taktykę, ale przede wszystkim dbał o maszynę.

Pierwszym wyczynem Żwirki i Wigury był lot okrężny nad Europą na RWD-2 na trasie około 5000 km w 1929 r. Był to pierwszy daleki lot awionetki, a zarazem pierwszy lot samolotu zbudowanego w Polsce na trasach zagranicznych. Udany „rajd europejski" udowodnił możliwość startu samolotów polskich (i polskich pilotów) w lotniczych imprezach międzynarodowych.

Krótko potem załoga Żwirko i Wigura na RWD-2 zwyciężyła w Locie PołudniowoZachodniej Polski. W zawodach krajowych – konkursach awionetek, zwyciężają jeszcze dwukrotnie na samolotach RWD-4 i RWD-5 (dodatkowo jedno zwycięstwo odniósł Żwirko lecąc na jednomiejscowym egzemplarzu RWD-4). Tylko podczas prób bicia wysokościowego rekordu świata Wigura ustąpił miejsca mechanikowi o niższej wadze.

Popularna w kraju załoga RWD dwukrotnie stanęła do próby sił z elitą europejskich lotników i maszyn w zawodach nazywanych „Challenge". W 1930 r. załoga Żwirko i Wigura wystartowała na samolocie RWD-4. Nie ukończyli zawodów z powodu defektu silnika, ale zebrali sporo doświadczeń.

W następnej edycji „Challenge'u" w 1932 r. wystartowali na samolocie RWD-6. W niezwykle zaciętym i dramatycznym współzawodnictwie zwyciężyli i rozsławili „polskie skrzydła". Dwa tygodnie potem, lecąc jako goście honorowi na święto lotnicze do Pragi, zginęli w katastrofie swego samolotu.

Razem latali i zwyciężali – razem zginęli i razem zostali pochowani jako bohaterowie przestworzy.



RAJD Był to pierwszy lot wyczynowy i pierwszy sukces załogi Żwirko i Wigura – „rajd europejski" w 1929 r. Samolot RWD-2 (silnik 40 KM – 155 km/godz., zasięg 550 km) lądował na kilku lotniskach zagranicznych jako pierwsza maszyna skonstruowana w Polsce.

ZÁVOD Toto byl první výkonnostní let a první úspěch posádky Żwirko a Wigura. V r. 1929 letadlo RWD-2 (motor 40 KM – 155 km/hod., dolet 550 km) přistálo na několika zahraničních letištích jako první stroj sestrojený v Polsku.



OBOK SIEBIE Po kilku latach wspólnego latania dopiero w 1932 r. usiedli lotnicy obok siebie w kabinie RWD-6. Był to pierwszy polski samolot „limuzyna" z samochodowym układem siedzeń i podwójnym sterowaniem.



ZWYCIĘZCY Owacyjne powitanie najlepszej challenge'owej załogi na ulicach Warszawy po powrocie z Berlina.



W RADIU Zwycięzcy Challenge'u podczas pobytu w Wilnie zaproszeni zostali do rozgłośni radiowej. (Zachowane jest nagranie wypowiedzi Żwirki.) Z Wilna wrócili do Warszawy 9 września 1932 r. Prawdopodobnie to ostatnia fotografia lotników.



BOHATEROWIE Zasłużyli na honory, bo oni pierwsi spośród lotników polskich zwyciężyli w wielkim międzynarodowym turnieju lotniczym.



PRZED STARTEM Żwirko i Wigura (w sportowych strojach lotników) przygotowani do kolejnych zawodów.



KOLEDZY Dwie polskie załogi startujące w Challenge'u na samolotach RWD-6 pilot Tadeusz Karpiński z mechanikiem Stanisławem Zientkiem (9. miejsce) oraz F. Żwirko i S. Wigura (1. miejsce).



NA PIKNIKU Chwila relaksu w gronie przyjaciół na łonie natury (wyjątkowe: chwila i fotografia!).

Životní cesty Żwirka a Wigury se na začátku velmi lišily. Nic nenasvědčovalo tomu, že osud tyto dva muže spojí tak silně, že nebude možno oddělit později jejich jména ani činy, či vzpomínky na ně. („Polska Lotnicza", 1937)

Żwirko a Wigura tvořili sehranou a výjimečnou posádku v dějinách „polských křídel". Dokonce ani mezi světovými sportovními letci bychom nenašli podobnou dvojici. Spojovala je fascinace letectvím a silné pouto jejimž základem bylo oboustranné porozumění a velká důvěra. Vzájemně se doplňovali a rozdělovali si povinnosti. Żwirko se věnoval tréninku a teoretickému poznání leteckých tras (podle mapy). Wigura plánoval optimální rychlost, výšku letu, studoval pravidla závodů, navrhoval taktiku, ale především se staral o letadlo.

Prvním společným letem Żwirka a Wigury byl okružní let nad Evropou se strojem RWD-2 na trase asi 5000 km v r. 1929. To byl první dlouhý let lehkého letounu a zároveň první let na zahraniční trase letadla zkonstruovaného v Polsku.

Úspěšný dálkový let dokázal, že polská letadla (a polští piloti) se mohou účastnit mezinárodních leteckých akcí.

Krátce nato posádka Żwirko a Wigura zvítězila se strojem RWD-2 v Letu jihozápadního Polska. V domácích závodech soutěžích lehkých letounů, vyhráli ještě dvakrát, a to s letadly RWD-4 a RWD-5. Pouze při pokusech o překonání světového výškového rekordu druhé místo v kabině zaujal mechanik s nižší váhou.

V Polsku populární posádka RWD dvakrát změřila své síly s elitními evropskými letci v závodech zvaných Challenge. V r. 1930 Żwirko a Wigura závodili s letadlem RWD-4. Bohužel se jim nepodařilo závod dokončit z důvodu poruchy na motoru, ale získali mnoho cenných zkušeností.

V dalším ročníku Challenge v r. 1932 závodili na stroji RWD-6. V mimořádně dramatické soutěži zvítězili a proslavili „polská křídla". O dva týdny později, během letu do Prahy na letecký den, kde měli být čestnými hosty, zemřeli při havárii svého stroje.

Společně létali a vítězili, společně zahynuli a společně byli pochováni jako hrdinové nebes.

LEGENDÁRNÍ POSÁDKA RWD-6

WIELKI LOTNICZY TURNIEJ CHALLENGE

Challenge International des Avions de Tourisme (Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych) – szlachetna rywalizacja sportowa na platformie lotniczej rozgrywana na szlakach podniebnych łączących lotniska wielu miast europejskich.

Popularny „Challenge" organizował pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI aeroklub kraju, którego pilot zwyciężył w poprzedniej edycji. Zawody składały się z prób technicznych i lotu okrężnego, tzw. rajdu europejskiego. Później rozgrywana była także próba maksymalnej prędkości i oceniane było wyposażenie samolotu.

I Challenge w 1929 r. zorganizował Aeroklub Francji. Zwyciężył pilot niemiecki. Polscy lotnicy w zawodach nie startowali.

II Challenge w 1930 r. organizował Aeroklub Niemiec. Startowało 60 samolotów, w tym 12 polskich. Wystartowała również załoga Żwirko i Wigura, ale podczas lotu okrężnego po przymusowym lądowaniu w Hiszpanii musiała się wycofać z powodu awarii silnika ich RWD-4. Na mecie sklasyfikowano tylko 4 polskie załogi, a ogólnie 35 załóg. Zwyciężył ponownie pilot niemiecki.

III Challenge w 1932 r. organizował znowu Aeroklub Niemiec. Lotnicy niemieccy (16 załóg) byli faworytami wśród 43 załóg z Francji (8), Włoch (8), Polski (5), Czechosłowacji (4) i Szwajcarii (2). Zawody ukończyły 24 załogi, z tego 12 niemieckich, 4 polskie, 4 francuskie, 3 czechosłowackie i 1 szwajcarska.

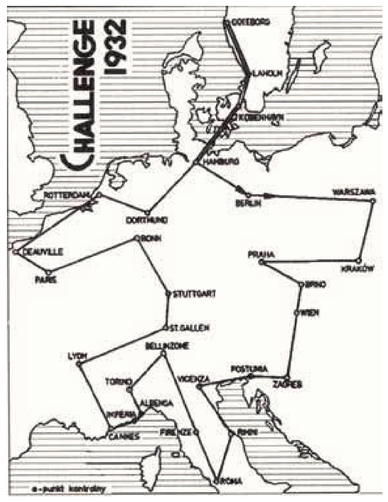
Aeroklub Polski reprezentowały trzy załogi na samolotach PZL-19 oraz dwie na RWD-6. Załoga Żwirko i Wigura na RWD6 pomyślnie zaliczyła próby techniczne na lotniskach w Berlinie: składania i rozkładania skrzydeł, rozruchu silnika, startu i lądowania, zużycia paliwa, minimalnej prędkości. Z powodzeniem ukończyła lot okrężny na trasie niespełna 7400 km (z Berlina m. in. przez Warszawę, Kraków, Pragę, Wiedeń, Rzym, Paryż, Kopenhagę, Goeteborg, Hamburg do Berlina), podczas którego pilot Żwirko został liderem zawodów. Potem w dramatycznym wyścigu w ostatniej próbie – próbie maksymalnej prędkości na 300 km odcinku, Żwirko utrzymał prowadzenie przed niemieckimi pilotami i ostatecznie zwyciężył. Zdobył dla Aeroklubu RP puchar przechodni FAI oraz prawo organizowania kolejnej edycji Challenge'u w 1934 r. Zwycięstwo Żwirki oraz dobre lokaty polskich pilotów dały ekipie Aeroklubu RP również zespołowe zwycięstwo. Było to 28 sierpnia 1932 r. – ta data dzisiaj wyznacza Święto Lotnictwa Polskiego.

IV Challenge w 1934 r. organizował Aeroklub RP. Startowały w nim 34 załogi, w tym 13 z Niemiec, 11 z Polski i 3 z Czechosłowacji. Zwyciężył kpt. Jerzy Bajan przed S. Płonczyńskim – obaj na RWD-9. Polacy zwyciężyli również jako zespół. Kolejnych zawodów Challenge już nie zorganizowano.



KOMISJA Międzynarodowa komisja techniczna oceniała maszyny i dawała punkty za wyposażenie. Najwięcej punktów uzyskały polskie samoloty RWD-6, przed PZL-19.

KOMISE Mezinárodní technická komise hodnotila stroje a jejich vybavení. Nejvíce bodů získala polská letadla RWD-6 a PZL-19.



TRASA Rajd europejski był twardym testem wytrzymałości maszyn i załóg. Maksymalną liczbę punktów przyznawano za średnią prędkość (tzw. podróżną) 200 km/godz.

TRASA Závod byl náročným testem strojů a posádek. Maximální počet bodů byl udělován za průměrnou rychlost 200 km/hod.



GRATULACJE Zwycięskiemu pilotowi F. Żwirce gratulacje złożył Gerd von Hoeppner, sekretarz niemieckiego Aeroklubu, organizatora zawodów. Obok S. Wigura.

GRATULACE Vítěznému pilotovi F. Žwirkovi blahopřál Gerd von Hoeppner, tajemník německého aeroklubu – organizátora závodu. Vedle stojí S. Wigura.



POWITANIE Po powrocie z Berlina tłumy kibiców witały bohaterów na lotnisku w Warszawie. (Wcześniej owacyjnie witano ich w Poznaniu.)

PŘIVÍTÁNÍ Po návratu z Berlína vítaly davy fanoušků hrdiny na letišti ve Varšavě (předtím byli podobně srdečně vítáni i Poznani).



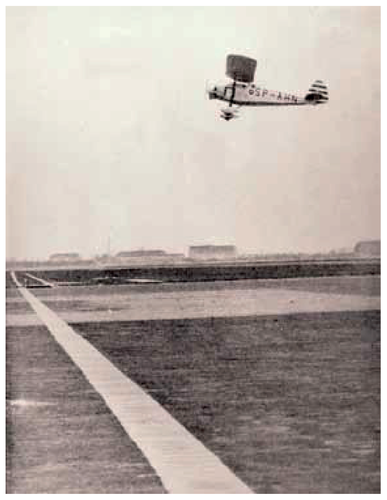
PO ZAWODACH Polscy lotnicy wśród znajomych i sympatyków z Polonii niemieckiej.

PO ZÁVODECH Polští letci mezi známými a příznivci z německé Polonie.



PRÓBA KRÓTKIEGO STARTU Samolot RWD-6 bardzo sprawnie absolwował challenge'owe próby techniczne, (pilot Żwirko sklasyfikowany był na 2. miejscu).

ZKOUŠKA KRÁTKÉHO STARTU Letadlo RWD-6 úspěšně prošlo technickými zkouškami (pilot Żwirko získal 2. místo)



NA MECIE RWD-6 z załogą Żwirko i Wigura minął metę jako pierwsza maszyna.

V CÍLI RWD-6 s posádkou Żwirko a Wigura přiletěl do cíle jako první.



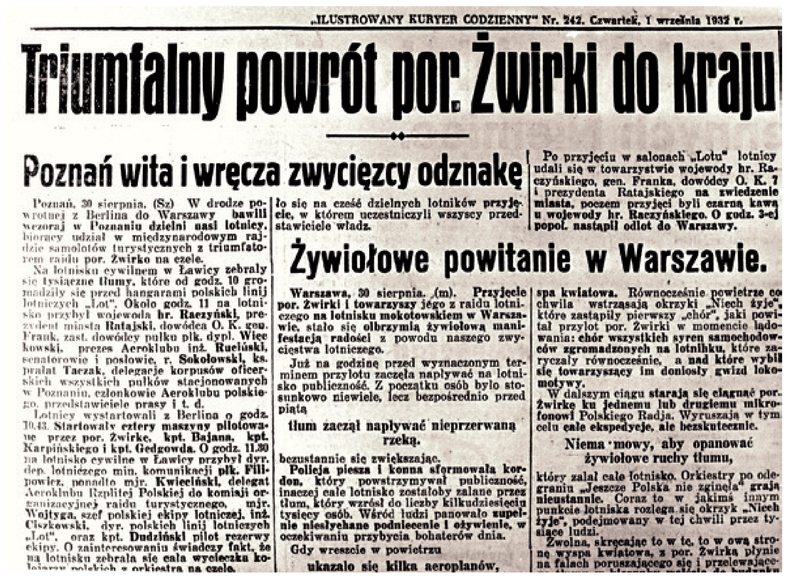
FOTOREPORTERZY Na lotniskach w całej Europie challenge'owe maszyny były w centrum uwagi fachowców, kibiców i prasy.

FOTOREPORTÉŘI Na letištích celé Evropy byly challengové stroje v centru zájmu odborníků, fanoušků i novinářů.



TEMPELHOF Tłumy na berlińskim lotnisku obserwują lądujące maszyny na mecie Challenge'u.

TEMPELHOF Davy na berlínském letišti pozorují letadla přistávající v cíli.



„ILUSTROWANY KURYER CODZIENNY" Nr. 242. Czwartek, 1 września 1932 r.

Triumfalny powrót por. Żwirki do kraju

Poznań wita i wręcza zwycięzcy odznakę

Poznań, 30 sierpnia. (Sz) W drodze powrotnej z Berlina do Warszawy bawili wczoraj w Poznaniu dzielni nasi lotnicy, biorący udział w międzynarodowym rajdzie samolotów turystycznych z triumfatorem rajdu por. Żwirko na czele.

Na lotnisku cywilnem w Ławicy zebrały się tysiączne tłumy, które od godz. 10 gromadziły się przed hangarami polskich linij lotniczych „Lot". Około godz. 11 na lotnisko przybył wojewoda hr. Raczyński, prezydent miasta Ratajski, dowódca O. K. gen. Frank, zast. dowódcy pułku płk. dypl. Wieckowski, prezes Aeroklubu inż. Rucławski, senatorowie i posłowie, r. Sokołowski, ks. prałat Tarczak, delegacje korpusów oficerskich wszystkich pułków stacjonowanych w Poznaniu, członkowie Aeroklubu polskiego, przedstawiciele prasy i t. d.

Lotnicy wystartowali z Berlina o godz. 10.43. Startowały cztery maszyny pilotowane przez por. Żwirkę, kpt. Bajana, kpt. Karpińskiego i kpt. Gedgowda. O godz. 11.30 na lotnisko cywilne w Ławicy przybył dyr. dep. lotniczego min. komunikacji płk. Filipowicz, nomadto mjr. Kwieciński, delegat Aeroklubu Rzplitej Polskiej do komisji organizacyjnej raidu turystycznego, mjr. Wojtyga, szef polskiej ekipy lotniczej, inż. Cieszkowski, dyr. polskich linij lotniczych „Lot", oraz kpt. Dudziński pilot rezerwy ekipy. O zainteresowaniu świadczy fakt, że na lotnisku zebrała się cała wycieczka kolejarzy polskich z orkiestrą na czele.

Po przyjęciu w salonach „Lotu" lotnicy udali się w towarzystwie wojewody hr. Raczyńskiego, gen. Franka, dowódcy O. K. 7 i prezydenta Ratajskiego na śniadanie miasta, poczem przyjęci byli czarną kawą u wojewody hr. Raczyńskiego. O godz. 3-ej popoł. nastąpił odlot do Warszawy.

Żywiołowe powitanie w Warszawie.

Warszawa, 30 sierpnia. (m). Przyjęcie por. Żwirki i towarzyszy jego z raidu lotniczego na lotnisku mokotowskiem w Warszawie, stało się olbrzymią żywiołową manifestacją radości z powodu naszego zwycięstwa lotniczego.

Już na godzinę przed wyznaczonym terminem przylotu zaczęła napływać na lotnisko publiczność. Z początku osób było stosunkowo niewiele, lecz bezpośrednio przed piątą

tłum zaczął napływać nieprzerwaną rzeką,

bezustannie się zwiększając.

Policja piesza i konna sformowała kordon, który powstrzymywał publiczność, inaczej całe lotnisko zostałoby zalane przez tłum, który wzrósł do liczby kilkudziesięciu tysięcy osób. Wśród ludzi panowało supełnie niesłychane podniecenie i ożywienie, w oczekiwaniu przybycia bohaterów dnia.

Gdy wreszcie w powietrzu

ukazało się kilka aeroplanów,

spa kwiatowa. Równocześnie powietrze co chwila wstrząsają okrzyki „Niech żyje", które zastąpiły pierwszy „chór", jaki powitał przylot por. Żwirki w momencie lądowania: chór wszystkich syren samochodowców zgromadzonych na lotnisku, które zaryczały równocześnie, a nad które wybiła się towarzyszący im donośny gwizd lokomotywy.

W dalszym ciągu starają się ciągnąć por. Żwirkę ku jednemu lub drugiemu mikrofonowi Polskiego Radja. Wyrzucają w tym celu całe ekspedycje, ale bezskutecznie.

Niema mowy, aby opanować żywiołowe ruchy tłumu,

który zalał całe lotnisko. Orkiestry po odegraniu „jeszcze Polska nie zginęła" grają nieustannie. Coraz to w jakimś innym punkcie lotniska rozlega się okrzyk „Niech żyje", podejmowany w tej chwili przez tysiące ludzi.

Zwolna, skręcając to w tę, to w ową stronę wrapa kwiatowa, z por. Żwirką płynie na falach poruszającego się i przelewającego

PRASA Sukces załogi RWD-6 i samolotów polskich w Challenge'u był entuzjastycznie opisywany na pierwszych stronach gazet i pism w Polsce. Z uznaniem pisały o nim również pisma zagraniczne, szczególnie w Czechosłowacji.

TISK Úspěch posádky RWD-6 a polských letadel v závodech Challenge byl nadšeně prezentován na prvních stránkách polských novin a časopisů. S uznáním o něm psal i zahraniční tisk, zvláště v Československu.

Challenge International des Avions de Tourisme (Mezinárodní závody turistických letadel) – sportovní letecká soutěž konající se na trasách spojujících letiště mnoha evropských měst.

Populární Challenge organizoval pod patronátem Mezinárodní letecké federace FAI aeroklub země, jejíž pilot zvítězil v předešlém ročníku. Závody se skládaly z technických zkoušek a okružního letu. Později probíhala také zkouška maximální rychlosti a hodnotilo se i vybavení letadla.

I. Challenge v r. 1929 zorganizoval francouzský aeroklub. Polští letci se závodu nezúčastnili. ČSR reprezentovaly 3 osádky na letadlech Avia (2) a Aero (1) – major F. Klepš se umístil na 7. místě. Vyhrál německý pilot.

II. Challenge v r. 1930 organizoval německý aeroklub. Závodu se zúčastnilo 60 letadel, z toho 12 polských, čs. letci se nezúčastnili. Polská posádka Żwirko a Wigura musela bohužel během okružního letu nuceně přistát ve Španělsku z důvodu poruchy na motoru jejich letadla RWD-4. Do cíle se dostalo 35 posádek, z toho 4 polské. Opět zvítězil německý pilot.

III. Challenge v roce 1932 byl opět organizován německým aeroklubem. Němečtí piloti (16 posádek) patřili mezi favority. Kromě nich se závodu zúčastnila Francie (8 posádek), Itálie (8), Polsko (5), Československo (4) a Švýcarsko (2). Do cíle dolétlo 24 posádek – 12 německých, 4 polské, 4 francouzské, 3 československé a 1 švýcarská.

Polský aeroklub reprezentovaly 3 posádky s letadly PZL-19 a dvě s RWD-6. Posádka Żwirko a Wigura prošla úspěšně technickými zkouškami na letištích v Berlíně: skládání a rozkládání křídel, spouštění motoru, start a přistání, spotřeba paliva, minimální rychlost. Úspěšně ukončila okružní let na trase téměř 7400 km (z Berlína mj. přes Varšavu, Krakov, Prahu, Vídeň, Řím, Paříž, Kodaň, Göteborg, Hamburk až do Berlína), během kterého se Żwirko stal lídrem závodu. V poslední dramatické zkoušce maximální rychlosti na 300 km úseku Żwirko udržel bodový náskok před německými piloty a definitivně zvítězil. Pro polský aeroklub získal putovní pohár FAI a nárok na pořádání dalšího ročníku Challenge v roce 1934. Jeho vítězství a dobrá umístění polských pilotů zajistily celému týmu i skupinové vítězství. Závěrečným dnem byl 28. srpen 1932 – v tento den dnes Poláci slaví Svátek polského letectva.

IV. Challenge v r. 1934 organizoval polský aeroklub. Zúčastnilo se ho 34 posádek, z toho 13 německých, 11 polských, a 3 československé. Zvítězili polští letci Jerzy Bajan, před S. Płonczyńským (oba závodili s letadly RWD-9). Velmi dobře se umístili čs. letci J. Ambrož na Aero A-200 (4.) a Andrle na RWD-9 (8.).

Další ročník závodu Challenge se již neuskutečnil.

VELKÉ LETECKÉ ZÁVODY CHALLENGE

LOTNIKÓW START DO WIECZNOŚCI

W niedzielę 11 września 1932 r. rano zerwał się silny wiatr, więc kilku cierlickich rolników pospiesznie sprzątało rozrzucane siano. Koło godziny 8.30 zauważyli mały aeroplan walczący z wiatrem. Leciał od Cieszyna w kierunku Ostrawy. Zniknął im za horyzontem, ale krótko potem zauważyli, że aeroplan zawraca. Leciał z warkotem nisko nad ziemią. Drżały skrzydła rozkołysanej maszyny. Nad kościeleckim wzgórzem jedno skrzydło oderwało się. Motor umilkł. Uszkodzony aeroplan przewracając się runął do lasu.

Na miejscu wypadku świadkowie zobaczyli dwa złamane drzewa i strzaskany samolot. W pobliżu leżał martwy lotnik. Potem znaleziono drugiego, który też nie żył. Z jego kurtki wysunęły się dokumenty – to był ŻWIRKO. Wiadomo więc było, że tym pierwszym lotnikiem jest WIGURA. Ludzie byli zaskoczeni i przerażeni. Znali bohaterów Challenge'u. Myśleli, że są już w Pradze, bo wiedzieli z radia i prasy, że polecą w sobotę...

Żwirko odłożył lot. Wystartował w niedzielę po godz. 6.00. W obszarze nadgranicznym lotników zaskoczyła wichura. RWD-6 przełamywał opór wiatru, jednak gdzieś w okolicy Ostrawy zawrócił. Katastrofa nastąpiła, kiedy samolot stracił skrzydło i spadł do lasu na zboczu kościeleckiego wzgórza w Cierlicku Dolnym.

Miejsce wypadku zabezpieczyli żandarmi, a później wojsko. Zwłoki lotników przewieziono do kostnicy przy kościele w Cierlicku Górnym na Kościelcu. W lesie zgromadził się tłum, ludzie stali zdumieni i przerażeni. Wracając, zabierali odłamki poszycia „erwudy" rozrzucone naokoło przez wiatr – przechowywano je potem jako cenną pamiątkę, czy wprost relikwię.

Wojskowe komisje techniczne, polska i czeska, wskazały jako przyczynę oderwania skrzydła wtargnięcie powietrza do jego wnętrza. Dziś znawcy mówią, że przyczyną były samowzbudne drgania skrzydeł powodujące ich demontaż – tzw. flatter. To zjawisko, wtedy jeszcze nie było znane.

Polska pogrążyła się w żałobie. Zasmucone było również społeczeństwo czeskie, szczególnie środowisko lotnicze. Transport zwłok lotników z Cierlicka do Cieszyna i dalej do Warszawy, a potem pogrzeb Żwirki i Wigury w czwartek 15 września stał się spontaniczną manifestacją żałoby narodowej i współczucia. (Według relacji prasowych w pogrzebie lotników uczestniczyło około 300 tysięcy osób.)

Bohaterowie narodowi spoczęli we wspólnym grobowcu na warszawskim cmentarzu na Powązkach w Alei Zasłużonych.



STRZASKANY AEROPLAN Katastrofa RWD-6 sprowadziła do Cierlicka setki ludzi z szerokiej okolicy.

ROZBITÝ AEROPLÁN Letecké neštěstí přivedlo do Těrlicka stovky lidí z širokého okolí.



MOTOR z nieuszkodzonym śmigłem leżał osobno, zaryty w ziemię.

MOTOR s nepoškozenou vrtulí ležel zvlášť, zarytý do země.



LAS Spadający samolot złamał dwa wysokie świerki.

LES Padající letadlo zlomilo dva vysoké smrky.



TRUMNY Zwłoki lotników złożono w kostnicy obok kościoła na kościeleckim wzgórzu w Cierlicku Górnym.

RAKVE Těla letců byla uložena v márnici u kostela na Kostelci v Dolním Těrlicku.



SKRZYDŁO Oderwane w powietrzu skrzydło wiatr rzucił na pole pod lasem.

KŘÍDLO Odtržené křídlo odnesl vítr na pole pod lesem.



HONORY WOJSKOWE Żołnierze czechosłowaccy przekazują trumny lotników żołnierzom polskim na moście granicznym w Cieszynie.

VOJENSKÁ POCTA Českoslovenští vojáci předávají na hraničním mostě v Cieszyně polským vojákům rakve s ostatky letců.



POWRÓT BOHATERÓW Trumny przewieziono do Warszawy specjalnym pociągiem, który zatrzymywał się w większych miastach (na fotografii dworzec w Bielsku).

NÁVRAT HRDINŮ Rakve byly do Varšavy převezeny zvláštním vlakem, který zastavoval ve větších městech (na fotografii je nádraží v Bielsku).



MUNDUR Na miejscu wypadku znaleziono mundur Żwirki, który wiózł na galę lotniczą do Pragi.

UNIFORMA Na místě nehody byla nalezena Žwirkova uniforma, kterou si vezl na leteckou slavnost do Prahy.



NA GRANICY W Cieszynie uroczyście przekazano trumny na stronę polską.

NA HRANICI v Cieszyně byly rakve slavnostně předány Polákům.



POGRZEB Bohaterów przestworzy żegnały w Warszawie ogromne tłumy ludzi.

POHŘEB S hrdiny se v Varšavě loučily davy lidí.



MIEJSCE KATASTROFY w lesie w Cierlicku Dolnym.

MÍSTO NEHODY v lese v Dolním Těrlicku.

V neděli ráno, 11. září v r. 1932, začal vát silný vítr, a proto několik těrlických rolníků rychle uklízelo rozházené seno. Asi v 8.30 zpozorovali malý aeroplán zápasící s větrem. Letěl z Cieszyna směrem na Ostravu. Aeroplán zmizel za obzorem, ale krátce nato si rolníci všimli, že se vrací. Letěl nízko nad zemí. Křídla rozhoupaného stroje se chvěla. Nad kostelecký kopcem se jedno křídlo odtrhlo od trupu. Motor utichl. Poškozený letoun se převrátil a zřítil do lesa.

Na místě neštěstí uviděli svědci dva zlomené stromy a rozbité letadlo. Poblíž ležel mrtvý letec. Potom našli druhého, který již také nežil. Z jeho bundy vypadly doklady byl to ŽWIRKO. Bylo zřejmé, že tím prvním letcem je WIGURA. Lidé byli překvapeni i vyděšeni. Znali totiž hrdiny Challenge. Mysleli si, že již jsou v Praze, protože z rádia a tisku věděli, že mají letět v sobotu.

Žwirko odložil let. Letci odstartovali v neděli po 6.00 hodině ranní. V pohraničním území je překvapila vichřice. RWD-6 se probíjel proti větru, avšak někde v okolí Ostravy se otočil a zahájil návrat. Ke katastrofě došlo, když se od trupu letadla odtrhlo křídlo a stroj se zřítil do lesa na svahu kosteleckého kopce v Dolním Těrlicku.

Místo nehody zajistila policie a následně vojáci. Mrtví letci byli převezeni do márnice u kostela v Horním Těrlicku na Kostelci. V lese se shromáždil dav, lidé byli ohromeni a vyděšeni. Při návratu sbírali úlomky letadla, rozházené po okolí – schovávali si je potom jako cennou památku (někteří dokonce jako relikvii).

Vojenské technické komise, polská i česká, určily jako příčinu odtržení křídla nápor vzduchu v jeho dutině. Dnes znalci tvrdí, že příčinou bylo samočinné chvění křídel způsobující jejich destrukci tzv. flatter. Tento jev tehdy ještě nebyl znám.

Polsko truchlilo. Zarmouceni byli i Češi. Letci byli převezeni z Těrlicka do Cieszyna a dál do Varšavy. Jejich pohřeb ve čtvrtek 15. září se stal spontánní manifestací národního smutku i soustrasti. (Podle tiskových zpráv se pohřbu zúčastnilo zhruba 300 tisíc lidí.)

Národní hrdinové byli pohřbeni ve společné hrobce na varšavském hřbitově Powązki v tzv. Alei Zasłużonych.

START LETCŮ NA VĚČNOST

ŻWIRKOWISKO PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

W czasie okupacji niemieckiej, w grudniu 1940 r., Żwirkowisko jako miejsce polskiej pamięci narodowej zostało całkowicie zdewastowane. Pamięć o Żwirce i Wigurze miała zaginąć. Po wojnie ani mauzoleum, ani ogrodzenia nie było, ale została ziemia w którą wsiąkła krew bohaterskich lotników...

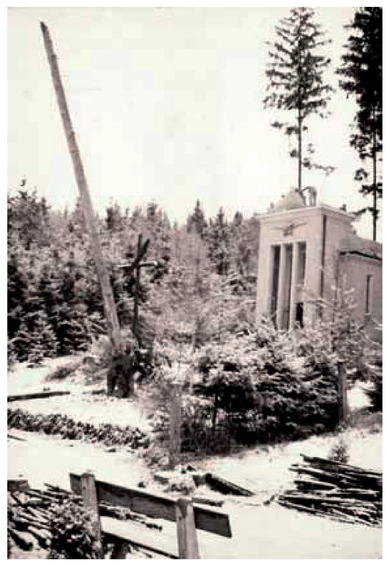
Działacze zaolziańscy i konsul PRL w Ostrawie podjęli starania o odnowienie miejsca pamięci. Na pustym Żwirkowisku ponownie stanął brzozowy krzyż z zawieszonym śmigłem. Powołano nowy Komitet Budowy Pomnika, nawiązano kontakt z Aerolkubami w PRL i CSRS. Sprowadzono do Cierlicka rzeźbę lotnika, która przetrwała wojenną zawieruchę w pracowni artysty J. Pelikána w Ołomuńcu. W 1950 r. posąg lotnika stanął na Żwirkowisku na wysokim kamiennym cokole, ozdobionym godłami Polski i Czechosłowacji.

W miejscu symbolicznych grobów postawiono kamienie z nazwiskami lotników. Wcześniej harcerze wykopali głaz z nazwiskami i datą tragedii, zakopany podczas likwidacji Żwirkowiska w 1940 r. Umieszczono go w murku wybudowanym wzdłuż drogi. W myśl nowej koncepcji usunięto jednak krzyż ze śmigłem.

Na cokole pomnika pierwotnie wyciosano dwujęzyczny napis: *Lotnikom poległym w walce z faszyzmem za wolność i demokrację*, bo tak życzyli sobie decydenci partyjni. Po protestach gości z Polski, w 1957 r. przed obchodami 25. rocznicy tragedii napis zakryto tablicami z tekstem w języku polskim i czeskim: *Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu.*

W 1999 r. na Żwirkowisko powrócił krzyż. Granitowy krzyż ufundował Miroslav Fojtík, obywatel Cierlicka narodowości czeskiej. Stanął tu jako „symbol pokory, pojednania i nadziei". Jest zarazem dowodem, że Żwirkowisko było i jest symbolem przyjaźni polsko-czeskiej, przynajmniej dla tych, którzy tej przyjaźni sobie życzą.

Po wojnie oficjalnym gospodarzem Żwirkowiska została gmina Cierlicko (w 1963 r. połączono gminy Cierlicko Górne i Dolne). Opieką społeczną otoczyli miejsce pamięci członkowie Miejscowego Koła Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego (PZKO) Cierlicko Kościelec, a od 1990 r. także miejscowi harcerze z Drużyny Harcerskiej im. Żwirki i Wigury.



DEWASTACJA W czasie wojny obalono „maszty śmierci" i rozebrano kaplicę.

DEVASTACE Během války byly zničeny „stožáry smrti" i kaple.



NAGROBEK przedwojenny na grobowcu Żwirki i Wigury na Powązkach w Warszawie.

PŘEDVÁLEČNÝ NÁHROBEK na hrobce Żwirka a Wigury na Powązkach ve Varšavě.



KAMIENNY LOTNIK w Cierlicku stanął w innym czasie i w innym miejscu niż planowano. Pierwotnie miał stanąć już w 1933 r. na kościeleckim wzgórzu za kościołem. Postawiono go w lesie, na Żwirkowisku, w 1950 r.

KAMENNÝ LETEC se v Těrlicku objevil v jiné době a na jiném místě, než bylo plánováno. Původně měl stát už v roce 1933 na kosteleckém kopci za kostelem. Byl však postaven v lese na Żwirkowisku v roce 1950.



GŁAZ I KRZYŻE Kamienny głaz z nazwiskami i datą tragedii jest jedynym świadkiem przedwojennego Żwirkowiska. Przetrwał wojnę zakopany w ziemi. Krzyż drewniany to najstarszy a granitowy krzyż to najmłodszy obiekt.



KÁMEN A KŘÍŽE Kámen se jmény a datem tragédie je jediným svědkem předválečného Żwirkowiska. Přetrval válku zakopaný v zemi. Dřevěný kříž je nejstarším a žulový kříž nejmladším objektem.



SYMBOLICZNY GRÓB Dziś w miejscu, gdzie leżały ciała lotników stoją kamienie z nazwiskami. Kamień Żwirki stoi dokładnie w miejscu, gdzie leżał martwy pilot. Kamień Wigury trochę przesunięto.

SYMBOLICKÝ HROB Dnes na místě, kde ležela těla letců, stojí kameny se jmény. Žwirkův kámen stojí přesně na místě, kde ležel mrtvý pilot. Wigurův kámen je posunut.

Během německé okupace, v prosinci roku 1940, bylo Żwirkowisko, jako místo polské národní památky, zcela zničeno. Paměť o Żwirkovi a Wigurovi měla zaniknout. Po válce na Żwirkowisku nezůstalo ani mauzoleum, ani oplocení, zůstala však země, do níž vsákla krev hrdinských letců...

Místní Poláci spolu s konzulem PLR v Ostravě se rozhodli památné místo obnovit. Na prázdném Żwirkowisku se opět objevil břízový kříž s vrtulí. Byl utvořen nový výbor pro stavbu pomníku, byly obnoveny kontakty s aerokluby v PLR a ČSSR. Do Těrlicka byla dovezena socha letce, která přetrvala válku v dílně umělce J. Pelikána v Olomouci. V roce 1950 byla socha umístěna na Żwirkowisku na vysokém kamenném podstavci zdobeném erby Polska a Československa.

Na místě symbolických hrobů byly postaveny kameny se jmény letců. Už dříve skauti vykopali kámen se jmény a datem tragédie, zakopaný během likvidace Żwirkowiska v r. 1940. Ten byl umístěn v zídce postavené podél cesty. Kvůli nové koncepci však musel být odstraněn kříž s vrtulí.

Na podstavci pomníku byl původně vytesán dvojjazyčný nápis: *Letcům, jež zahynuli ve válce s fašismem za svobodu a demokracii.* Přáli si to totiž straničtí bossové. Po projevech nesouhlasu ze strany hostů z Polska byl nápis v r. 1957, před 25. výročím tragédie, zakryt tabulemi s textem v polštině a češtině: *V upomínku na polské letce Żwirku (Żwirka) a Wiguru, kteří na tom místě zahynuli v katastrofě svého letadla.*

V r. 1999 se na Żwirkowisko vrátil kříž. Žulový kříž daroval Miroslav Fojtík, těrlický občan české národnosti. Je to „symbol pokory, smíru a naděje". Je také důkazem toho, že Żwirkowisko bylo a je symbolem polsko-českého přátelství (alespoň pro ty, kteří si ho přejí).

Po válce se oficiálním správcem Żwirkowiska stala obec Těrlicko (v roce 1963 byly obce Horní a Dolní Těrlicko sloučeny). O památné místo se začali starat členové Místní skupiny PZKO (Polského kulturně-osvětového svazu) Těrlicko-Kostelec a od roku 1990 také místní skauti Harcerského oddílu Żwirka a Wigury.

ŻWIRKOWISKO PO 2. SVĚTOVÉ VÁLCE

ŻWIRKOWISKO PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

W czasie okupacji niemieckiej, w grudniu 1940 r., Żwirkowisko jako miejsce polskiej pamięci narodowej zostało całkowicie zdewastowane. Pamięć o Żwirce i Wigurze miała zaginąć. Po wojnie ani mauzoleum, ani ogrodzenia nie było, ale została ziemia w którą wsiąkła krew bohaterskich lotników...

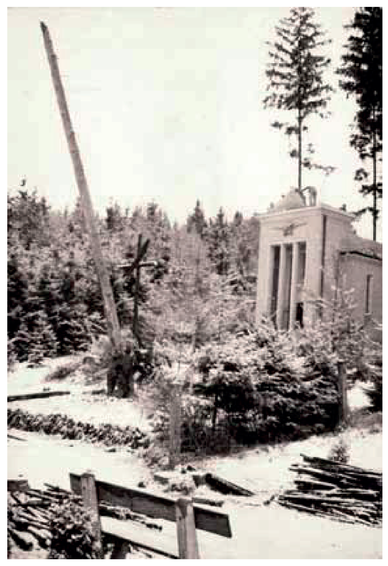
Działacze zaolziańscy i konsul PRL w Ostrawie podjęli starania o odnowienie miejsca pamięci. Na pustym Żwirkowisku ponownie stanął brzozowy krzyż z zawieszonym śmigłem. Powołano nowy Komitet Budowy Pomnika, nawiązano kontakt z Aerolkubami w PRL i CSRS. Sprowadzono do Cierlicka rzeźbę lotnika, która przetrwała wojenną zawieruchę w pracowni artysty J. Pelikána w Ołomuńcu. W 1950 r. posąg lotnika stanął na Żwirkowisku na wysokim kamiennym cokole, ozdobionym godłami Polski i Czechosłowacji.

W miejscu symbolicznych grobów postawiono kamienie z nazwiskami lotników. Wcześniej harcerze wykopali głaz z nazwiskami i datą tragedii, zakopany podczas likwidacji Żwirkowiska w 1940 r. Umieszczono go w murku wybudowanym wzdłuż drogi. W myśl nowej koncepcji usunięto jednak krzyż ze śmigłem.

Na cokole pomnika pierwotnie wyciosano dwujęzyczny napis: *Lotnikom poległym w walce z faszyzmem za wolność i demokrację*, bo tak życzyli sobie decydenci partyjni. Po protestach gości z Polski, w 1957 r. przed obchodami 25. rocznicy tragedii napis zakryto tablicami z tekstem w języku polskim i czeskim: *Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu.*

W 1999 r. na Żwirkowisko powrócił krzyż. Granitowy krzyż ufundował Miroslav Fojtík, obywatel Cierlicka narodowości czeskiej. Stanął tu jako „symbol pokory, pojednania i nadziei". Jest zarazem dowodem, że Żwirkowisko było i jest symbolem przyjaźni polsko-czeskiej, przynajmniej dla tych, którzy tej przyjaźni sobie życzą.

Po wojnie oficjalnym gospodarzem Żwirkowiska została gmina Cierlicko (w 1963 r. połączono gminy Cierlicko Górne i Dolne). Opieką społeczną otoczyli miejsce pamięci członkowie Miejscowego Koła Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego (PZKO) Cierlicko Kościelec, a od 1990 r. także miejscowi harcerze z Drużyny Harcerskiej im. Żwirki i Wigury.



DEWASTACJA W czasie wojny obalono „maszty śmierci" i rozebrano kaplicę.

DEVASTACE Během války byly zničeny „stožáry smrti" i kaple.



NAGROBEK przedwojenny na grobowcu Żwirki i Wigury na Powązkach w Warszawie.

PŘEDVÁLEČNÝ NÁHROBEK na hrobce Żwirka a Wigury na Powązkach ve Varšavě.



KAMIENNY LOTNIK w Cierlicku stanął w innym czasie i w innym miejscu niż planowano. Pierwotnie miał stanąć już w 1933 r. na kościeleckim wzgórzu za kościołem. Postawiono go w lesie, na Żwirkowisku, w 1950 r.

KAMENNÝ LETEC se v Těrlicku objevil v jiné době a na jiném místě, než bylo plánováno. Původně měl stát už v roce 1933 na kosteleckém kopci za kostelem. Byl však postaven v lese na Żwirkowisku v roce 1950.



GŁAZ I KRZYŻE Kamienny głaz z nazwiskami i datą tragedii jest jedynym świadkiem przedwojennego Żwirkowiska. Przetrwał wojnę zakopany w ziemi. Krzyż drewniany to najstarszy a granitowy krzyż to najmłodszy obiekt.



KÁMEN A KŘÍŽE Kámen se jmény a datem tragédie je jediným svědkem předválečného Żwirkowiska. Přetrval válku zakopaný v zemi. Dřevěný kříž je nejstarším a žulový kříž nejmladším objektem.



SYMBOLICZNY GRÓB Dziś w miejscu, gdzie leżały ciała lotników stoją kamienie z nazwiskami. Kamień Żwirki stoi dokładnie w miejscu, gdzie leżał martwy pilot. Kamień Wigury trochę przesunięto.

SYMBOLICKÝ HROB Dnes na místě, kde ležela těla letců, stojí kameny se jmény. Žwirkův kámen stojí přesně na místě, kde ležel mrtvý pilot. Wigurův kámen je posunut.

Během německé okupace, v prosinci roku 1940, bylo Żwirkowisko, jako místo polské národní památky, zcela zničeno. Paměť o Żwirkovi a Wigurovi měla zaniknout. Po válce na Żwirkowisku nezůstalo ani mauzoleum, ani oplocení, zůstala však země, do níž vsákla krev hrdinských letců...

Místní Poláci spolu s konzulem PLR v Ostravě se rozhodli památné místo obnovit. Na prázdném Żwirkowisku se opět objevil břízový kříž s vrtulí. Byl utvořen nový výbor pro stavbu pomníku, byly obnoveny kontakty s aerokluby v PLR a ČSSR. Do Těrlicka byla dovezena socha letce, která přetrvala válku v dílně umělce J. Pelikána v Olomouci. V roce 1950 byla socha umístěna na Żwirkowisku na vysokém kamenném podstavci zdobeném erby Polska a Československa.

Na místě symbolických hrobů byly postaveny kameny se jmény letců. Už dříve skauti vykopali kámen se jmény a datem tragédie, zakopaný během likvidace Żwirkowiska v r. 1940. Ten byl umístěn v zídce postavené podél cesty. Kvůli nové koncepci však musel být odstraněn kříž s vrtulí.

Na podstavci pomníku byl původně vytesán dvojjazyčný nápis: *Letcům, jež zahynuli ve válce s fašismem za svobodu a demokracii.* Přáli si to totiž straničtí bossové. Po projevech nesouhlasu ze strany hostů z Polska byl nápis v r. 1957, před 25. výročím tragédie, zakryt tabulemi s textem v polštině a češtině: *V upomínku na polské letce Żwirku (Żwirka) a Wiguru, kteří na tom místě zahynuli v katastrofě svého letadla.*

V r. 1999 se na Żwirkowisko vrátil kříž. Žulový kříž daroval Miroslav Fojtík, těrlický občan české národnosti. Je to „symbol pokory, smíru a naděje". Je také důkazem toho, že Żwirkowisko bylo a je symbolem polsko-českého přátelství (alespoň pro ty, kteří si ho přejí).

Po válce se oficiálním správcem Żwirkowiska stala obec Těrlicko (v roce 1963 byly obce Horní a Dolní Těrlicko sloučeny). O památné místo se začali starat členové Místní skupiny PZKO (Polského kulturně-osvětového svazu) Těrlicko-Kostelec a od roku 1990 také místní skauti Harcerského oddílu Żwirka a Wigury.

ŻWIRKOWISKO PO 2. SVĚTOVÉ VÁLCE

ŻWIRKOWISKO
UROCZYSTOŚCI I GOŚCIE

Żwirkowisko było i jest odwiedzane przez licznych gości, przede wszystkim Polaków z kraju i Zaolzia. Było i jest również miejscem uroczystych imprez.

We wrześniu 1933 r. Komitet Budowy Pomnika zorganizował masowe obchody 1. rocznicy tragedii („Polední ostravský deník" pisał o 40 tysiącach uczestników). Doniosła uroczystość odbyła się w atmosferze porozumienia i zbliżenia polskoczeskiego.

Porozumienia zabrakło w 1935 r., kiedy Komitet organizował otwarcie i wyświęcenie wybudowanej na Żwirkowisku kaplicy (mauzoleum). W wyniku rosnącego napięcia narodowościowego władze wydały zakaz organizowania imprezy. Cierlicko Górne i Dolne otoczono szczelnym kordonem wojska i żandarmerii...

Kolejne obchody rocznic miały charakter uroczystych imprez wspomnieniowych, niezakłóconych waśniami narodowościowymi. Nie miały jednak wpływu na poprawę stosunków polsko-czeskich na Zaolziu, jaką deklarowały obie strony po tragedii lotników.

Wyjątkowym momentem w historii Żwirkowiska była wizyta prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. Ignacego Mościckiego oraz wysokich przedstawicieli RP w 1938 r., krótko po przyłączeniu Zaolzia do Polski. Była to pierwsza i ostatnia dotychczas wizyta głowy państwa na Żwirkowisku.

Po 1948 r. głównym organizatorem imprez rocznicowych były komitety powoływane przez powiatowy Front Narodowy w Karwinie, a de facto przez powiatowych i gminnych przedstawicieli KPCz (komunistycznej partii).

Oprócz doniosłych obchodów 25., 30. i 40. rocznicy, kiedy poważnie włączył się Aeroklub PRL i Wojska Lotnicze, imprezy rocznicowe nie zawsze miały charakter wspomnieniowy. Szczególnie formalne i bezduszne były „Manifestacje Przyjaźni" pod pomnikiem lotnika w latach 80. XX wieku.

Do tradycji uroczystych imprez wspomnieniowych powrócono po 1989 r., kiedy organizacją tych imprez zajęli się polscy działacze z Zaolzia (głównie PZKO) przy współpracy Konsulatu Generalnego RP w Ostrawie, Aeroklubów, Wojsk Lotniczych, Gminy Cierlicko i innych instytucji. Godnie uczczono 60. rocznicę tragedii, a także 70. w 2002 r., kiedy wśród dostojnych gości byli marszałkowie senatów RP i RC.

Najzacniejszym gościem na Żwirkowisku był zawsze Henryk Żwirko, syn Franciszka. Po raz pierwszy przybył tu w 1938 r., po raz ostatni w 2007 r.



WYJĄTKOWA WIZYTA W październiku 1938 r. na manifestacyjną uroczystość przybył prezydent RP Ignacy Mościcki, ale także żona Franciszka Żwirki Agnieszka i 8-letni syn Henio (wśród oficerów wojskowych).

VÝJIMEČNÁ NÁVŠTĚVA V říjnu roku 1938 se manifestační slavnosti zúčastnil také prezident Polské republiky Ignacy Mościcki. Přijela rovněž rodina Franciszka Żwirka – manželka Agnieszka a osmiletý syn Henio (mezi vojenskými důstojníky).



OGRODNIK PAMIĘCI Tak nazwał Józefa Stebla (pierwszy z lewej) poeta Henryk Jasiczek (pierwszy z prawej) w wierszu poświęconemu opiekunowi Żwirkowiska.

OGRODNIK PAMIĘCI (ZAHRADNÍK PAMĚTI) Takto pojmenoval Józefa Stebla (první zleva) básník Henryk Jasiczek (první zprava) v básni věnované ochránci Żwirkowiska.



SYN BOHATERA Henryk Żwirko przyjeżdżał z Warszawy do Cierlicka przede wszystkim z okazji rocznic. Na fotografii pod pomnikiem lotnika w 1957 r.

HRDINŮV SYN Henryk Żwirko jezdil z Varšavy do Těrlicka především u příležitosti výročí. Na fotografii před pomníkem letce v roce 1957.



AUTOR I ZNAWCA Henryk Żwirko napisał książkę o swoim ojcu, wydaną pod tytułem „Franciszek Żwirko" (wznowiono pt. „Zwycięzca turnieju" i „Polskie skrzydła"). Był znawcą i propagatorem lotnictwa.

AUTOR A ZNALEC Henryk Żwirko napsal knihu o svém otci s názvem Franciszek Żwirko (pozdější vydání s názvy Zwycięzca turnieju (Vítěz turnaje) a Polskie skrzydła (Polská křídla). Byl znalcem a propagátorem letectva.



1. ROCZNICA Liczni przedstawiciele polskich i czechosłowackich władz cywilnych i wojskowych oraz aeroklubów, rodziny Żwirki i Wigury uczestniczyły w mszy polowej w Cierlicku.
1. VÝROČÍ Představitelé civilních a vojenských orgánů společenských organizací a aeroklubů, jakož i členové rodin Żwirka a Wigury se zúčastnili polní mše v Těrlicku.



WYCIECZKA Żwirkowisko było i jest celem licznych wycieczek młodzieży szkolnej. Wśród harcerzy Józef Stebel, świadek tragedii, a potem ofiarny kustosz miejsca pamięci.
VÝLET Żwirkowisko bylo a je místem, které navštěvuje školní mládež. Mezi skauty stojí Józef Stebel, svědek leteckého neštěstí a člověk, jenž pečoval o toto památné místo.



RODZINY POD POMNIKIEM Z okazji 30. rocznicy na Żwirkowisko przybyły rodziny lotników – m. in. syn Henryk Żwirko z żoną i siostry Stanisława Wigury Wanda i Jadwiga.
RODINY U POMNÍKU U příležitosti 30. výročí se na Żwirkowisko sjely rodiny letců – mj. syn Henryk Żwirko s manželkou a sestry Stanisława Wigury Wanda a Jadwiga.



„MANIFESTACJA" W latach 80. XX w. obchody rocznic organizowano pod hasłem „manifestacji przyjaźni". Były to żenująco skromne imprezy. W obchodach 50. rocznicy zabrakło gości z Polski (stan wojenny w PRL).

„MANIFESTACE" V 80. letech 20. století byly slavnosti organizovány pod heslem „Manifestace přátelství". Byly to trapně velmi skromné akce. Na oslavách 50. výročí chyběli hosté z Polska (stanné právo v PLR).



60. ROCZNICA W 1992 r. wśród licznych przedstawicieli polskich i czeskich władz cywilnych i wojskowych oraz aeroklubów był ponownie Henryk Żwirko z żoną Cecylią.

60. VÝROČÍ V roce 1992 se mezi mnoha představiteli polských a českých civilních a vojenských orgánů opět objevil Henryk Żwirko s manželkou Cecylií.



BRAT BOHATERA Emerytowany pułkownik pilot Edward Żwirko zamieszkały w Baku (Azerbajdżan, dawniej ZSRR) odwiedził miejsce katastrofy brata Franciszka w 1986 r.

HRDINŮV BRATR Plukovník pilot v záloze Edward Żwirko bydlící v Baku (Ázerbájdžán, dříve SSSR) navštívil místo letecké nehody bratra Franciszka v roce 1986.



ZMIANA POKOLEŃ We wrześniu 2007 r. Henryk Żwirko składał kwiaty razem z wnukami Agnieszką i Rafałem Żwirko. Była to jego ostatnia wizyta w Cierlicku; zmarł 15 grudnia 2007 r.

VÝMĚNA GENERACÍ V září 2007 Henryk Żwirko položil květiny k pomníku spolu se svými vnoučaty Agnieszkou a Rafałem Żwirkovými. Byla to jeho poslední návštěva v Těrlicku, zemřel 15. prosince téhož roku.



ISKRY NAD CIERLICKIEM W ramach obchodów 70.rocznicy hołd bohaterom oddali piloci zespołu akrobacyjnego „Biało-Czerwone Iskry" z Dęblina.

„ISKRY" NAD TĚRLICKEM V rámci oslav 70. výročí hrdinům vzdali hold akrobatičtí letci z letky „Biało-Czerwone Iskry" z Dęblina.

Żwirkowisko navštívili a navštěvují i nadále významní hosté, především Poláci z Polska a Těšínska. Bylo a také je místem, kde se konají různé slavnostní akce.

V září roku 1933 Výbor pro stavbu pomníku zorganizoval velkou slavnost u příležitosti 1. výročí tragédie („Polední ostravský deník" uvedl, že se akce zúčastnilo 40 000 lidí). Tato významná slavnost se konala v atmosféře polsko-českého porozumění a sblížení.

Porozumění však chybělo v r. 1935, kdy chtěl Výbor uspořádat slavnostní otevření a vysvěcení kaple (mauzolea) postavené na Żwirkowisku. Kvůli rostoucímu národnostnímu napětí byla akce úředně zakázána. Dolní i Horní Těrlicko bylo obklopeno těsným kordonem armády a četnictva...

Další oslavy výročí měly charakter slavnostních vzpomínkových akcí nenarušovaných národnostními spory. Neměly však vliv na zlepšení polsko-českých vztahů na Těšínsku (jak si obě strany slibovaly záhy po leteckém neštěstí).

Výjimečným momentem v historii Żwirkowiska byla návštěva polského prezidenta prof. I. Moścického a nejvyšších představitelů Polska v r. 1938, krátce po připojení Těšínska k Polsku. Byla to první, a zároveň poslední, návštěva hlavy státu na Żwirkowisku.

Po roce 1948 se hlavními organizátory výročních akcí staly výbory zřizované Okresní národní frontou v Karviné a de facto okresními a obecními funkcionáři KSČ.

Kromě významných slavností 25., 30. a 40. výročí, kdy se do organizace zapojil i Polský aeroklub a polští vojenští letci, neměly vždy slavnosti vzpomínkový charakter. Zvláště formální a bezduché byly „Manifestace přátelství" u pomníku letce v 80. letech 20. století.

Tradice slavnostních vzpomínkových akcí byla obnovena po roce 1989, kdy se organizování pietních akcí ujali místní Poláci z Těšínska (hlavně PZKO) ve spolupráci s Generálním konzulátem Polské republiky v Ostravě, aerokluby, polskými vojenskými letci, obcí Těrlicko a jinými institucemi. Důstojně proběhly slavnosti 60. výročí a také 70. výročí v roce 2002, kdy se oslav zúčastnili také předsedové Senátu Polské i České republiky.

Nejvzácnějším hostem na Żwirkowisku byl však vždy Henryk Żwirko, pilotův syn. Poprvé toto místo navštívil v roce 1938, naposledy v roce 2007.

ŻWIRKOWISKO
SLAVNOSTI A HOSTÉ

POLSKI DOM ŻWIRKI I WIGURY

W cierlickim lesie stoi pomnik lotnika, żeby zachowany od zapomnienia był „start do wieczności“ legendarnej załogi RWD-6. Na wzgórzu, nad lasem, stanął pomnik „żywy“ – Dom Polski Żwirki i Wigury. Stanął przede wszystkim po to, żeby przypominać znakomite czyny zwycięzców przestworzy...

Izbę pamięci poświęconą lotnikom zamierzał urządzić Józef Stebel. Razem z żoną Heleną opiekował się Żwirkowiskiem, zbierał materiały dokumentujące tragedię oraz historię tego miejsca. Zdrowie nie pozwoliło mu jednak na zrealizowanie tego ambitnego zamiaru.

Po śmierci męża Helena Steblowa udostępniła pracownię J. Stebla – mały budynek obok domu, jako lokal klubowy młodzieży z koła PZKO Cierlicko Kościelec. Młodzi zainteresowali się zbiorem żwirkowiskowych dokumentów, powiększyli go i w 1980 r. w swoim klubie wystawili. Goście nazwali ekspozycję Małym Muzeum Żwirki i Wigury. Wystawa cieszyła się zainteresowaniem, ale pod koniec 1982 r. ekspozycję musiano spakować z powodu zmiany właściciela budynku (zmarła H. Steblowa).

Zarząd Miejscowego Koła (MK) PZKO Cierlicko Kościelec postanowił w czynie społecznym wybudować własny dom i umieścić w nim ekspozycję. W 1986 r. powołano do życia komitet budowy. Po pokonaniu barier administracyjnych (miejscowe władze pomimo deklaracji nie sprzyjały sprawie), wiosną 1989 r. rozpoczęto prace budowlane. Dom budowano mozolnie. Pomagali członkowie PZKO z okolicznych kół – wyróżniły się MK PZKO Stanisłowice i Karwina Raj. Z pomocą przyszły również firmy polskie pracujące w Czechach oraz lotnicy z Bielska-Białej i „spadochroniarze” z Cieszyna (lotnik-senior Marian Wędzel odpracował na budowie ponad 1000 godzin).

Finansowo pomogło wiele osób – głównie z Zaolzia, ale i z Polski i Anglii, organizacji i instytucji polskich z kraju i zagranicy – najwięcej Rada Krajowa Stowarzyszenia „Wspólnota Polska” w Warszawie.

Stałą ekspozycję zainstalowali fachowcy wojskowi z Warszawy. Sylwetki Żwirki i Wigury pokazane zostały na tle innych słynnych lotników i konstruktorów od początków lotnictwa polskiego po czasy współczesne. Zawisnął tu również precyzyjny model RWD-6. Całą ekspozycję nazwano „Zwycięzcy przestworzy“.

Dom Polski Żwirki i Wigury otwarto uroczyście w 1994 r. Pełni nie tylko funkcję muzeum, ale również domu kultury. Można tu więc obejrzeć ekspozycję, wziąć udział w imprezach kulturanych i towarzyskich, lub zorganizować imprezę własną. Dom jest otwarty dla wszystkich.



MAŁE MUZEUM W domu prywatnym Heleny Stebel niedaleko Żwirkowiska w latach 1980 82 kilkaset gości obejrzało wystawę „Żwirki i Wigury start do wieczności“, zorganizowaną przez młodych ludzi z Cierlicka.
MALÉ MUZEUM V soukromém domě Heleny Steblové nedaleko Žwirkowiska mělo v letech 1980-1982 několik set hostů možnost zhlédnout výstavu „Start Žwirka a Wigury na věčnost“, kterou zorganizovali mladí lidé z Těrlicka.



WIELKA WYSTAWA dokumentów z okazji 60. rocznicy urządzona była w Cierlicku przez Biuro Wystaw Artystycznych w Bielsku-Białej. Ekspozycja wykorzystana była do kolejnych wystaw rocznicowych.
VELKÁ VÝSTAVA dokumentů byla u příležitosti 60. výročí zorganizována v Těrlicku. Výstavu připravila umělecká instituce BWA z Bielska-Białé. Expozice byla později využita i pro jiné výroční výstavy.





BUDOWA Dom budowano dokładnie 2000 dni, w czynie społecznym, więc brakowało rąk do pracy i pieniędzy.
STAVBA Dům byl stavěn přesně 2000 dnů, lidé pracovali dobrovolně a bezplatně, proto se stávalo, že chyběli pracovníci nebo finance.



GOŚCIE Pod dachem Domu gospodarze przywitali już setki gości.
HOSTÉ V polském domě již bylo přivítáno mnoho hostů.

10. 9. 1994 R. Dom uroczyście otworzył Henryk Żwirko razem z Władysławem Mikulą, kierownikiem budowy i prezesem MK PZKO Cierlicko Kościelec.

10.9.1994 Dům byl slavnostně otevřen za účasti Henryka Żwirka a Władysława Mikuli, stavbyvedoucího a předsedy Místní skupiny PZKO Těrlicko-Kostelec.





SIOSTRA BOHATERA Na otwarciu wystawy w „małym muzeum“ siostra Stanisława Wigury Wanda Budkowska (w okularach) spotkała się ze świadkami tragedii i Heleną Steblową, opiekunką Żwirkowiska.

HRDINOVA SESTRA Na otevření výstavy v „malém muzeu“ se sestra Stanisława Wigury Wanda Budkowska (v brýlích) setkala se svědky tragédie a s Helenou Steblovou, která pečovala o Žwirkowisko.



ZNAK ułożony z liter ŻW informował bez słów o tym, komu poświęcony będzie Dom.

ZNAK sestavený z písmen ŽW informoval o tom, čí památce bude dům věnován.



WSPÓŁPRACA Na budowie najczęściej pracowali razem członkowie PZKO, lotnicy i spadochroniarze – seniorzy i ludzie młodzi.

SPOLUPRÁCE Na stavbě nejčastěji pracovali členové PZKO, letci a parašutisté – mladí lidé i senioři.



DOM POLSKI ŻWIRKI I WIGURY powstał staraniem Miejscowego Koła PZKO Cierlicko Kościelec przy współudziale organizacji, przedsiębiorstw i instytucji z Zaolzia, Polski i Wielkiej Brytanii, lotników i spadochroniarzy polskich, a także dzięki ofiarności osób prywatnych.

POLSKÝ DŮM ŽWIRKA A WIGURY byl postaven díky snahám Místní skupiny PZKO Těrlicko-Kostelec ve spolupráci s organizacemi, podniky, institucemi z Těšínska, Polska, Velké Británie, letci, polskými parašutisty a také díky obětavosti soukromých osob.

POLSKÝ DŮM ŽWIRKA A WIGURY

V těrlickém lese stojí pomník letce, aby se nezapomnělo na start posádky RWD-6 na věčnost. Na kopci, nad lesem, byl postaven „živý“ pomník – Polský dům Žwirka a Wigury. Byl postaven především proto, aby připomínal významné činy hrdinů nebes...

Pamětní síň věnovanou letcům chtěl zřídit již Józef Stebel. Spolu s manželkou Helenou se staral o Žwirkowisko, sbíral materiály dokumentující tragédii a historii místa. Zdravotní stav mu však nedovolil realizovat smělý plán.

Po manželově smrti Helena Steblová zpřístupnila jeho pracovnu, malou budovu vedle vlastního domu, mládeži ze skupiny PZKO Těrlicko Kostelec, kteří ji začali využívat jako klubovnu. Mladí lidé se začali zajímat o sbírku dokumentů, rozšířili ji a v r. 1980 zorganizovali ve svém klubu výstavu. Hosté tuto expozici nazvali Malým muzeem Žwirka a Wigury. Výstava měla velký úspěch, avšak ke konci roku 1982 musela být zrušena z důvodu změny majitele budovy (paní Steblová zemřela).

Výbor Místní skupiny PZKO Těrlicko-Kostelec se rozhodl postavit vlastní dům, kde by mohla být expozice umístěna. V r. 1986 byl zřízen „stavební výbor“. Po překonání všech administrativních překážek (vedení obce i navzdory prohlášení projekt nepodporovalo) se na jaře 1989 začalo stavět. Stavba byla pracná. Pomáhali v ní členové okolních skupin PZKO – hlavně ze Stanislavic a Karviné Ráje. Pomocnou ruku podaly také polské firmy pracující v Čechách, letci z Bielska-Białé nebo „parašutisté“ z Cieszyna (letec-senior M. Wędzel na stavbě odpracoval více než 1000 hodin).

Finančně přispělo hodně osob – hlavně z Těšínska, ale i Polska a Anglie. Pomohlo také mnoho polských organizací a institucí z domova i ze zahraničí.

Stálá expozice byla instalována vojenskými odborníky z Varšavy. Postavy Žwirka a Wigury byly představeny na pozadí jiných slavných letců a konstruktérů od počátků polského letectva až po současnost. Byl zde zavěšen i precizní malý model RWD-6. Celá expozice byla nazvána „Hrdinové nebes“.

Polský dům Žwirka a Wigury byl slavnostně otevřen v roce 1994. Plní funkci nejen muzea, ale i kulturního domu. Je zde možné si prohlédnout expozici, zúčastnit se kulturních a společenských akcí nebo zorganizovat zde vlastní soukromou akci. Dům je zpřístupněn všem.