

Havárie polských letců Żwirka a Wigury v Těrlicku

Mečislav Borák

Těšínsko, 46, 2003, č. 1, s. 15-19.

Každého roku počátkem září se u osady Kostelec na kopci nad Těrlickem konají vzpomínkové slavnosti připomínající tragickou událost, k níž tady před sedmdesáti lety došlo. Poryv silné vichřice tu 11. září 1932 srazil do lesa letadlo s polskými letci Żwirkem a Wigurou, kteří nedlouho předtím slavně zvítězili v tehdy nejprestižnější letecké soutěži v Evropě. Zkusme si onen příběh plný heroismu i tragiky aspoň stručně připomenout.

Ve třicátých letech minulého století prožívalo letectví svůj zlatý věk a mělo ve společnosti mnohem výsadnější postavení, než tomu bylo kdykoliv dříve či později. Průkopníci letectví byli v roce 1932 už dávno legendami, i když od jejich prvních vzletů neuplynuly ještě ani tři desítky let. Dosud byl naživu jeden z prvních skutečných letců, mladší z bratří Wrightů Orville (poprvé vzlétli v roce 1903), stejně jako třeba první letecký přemožitel kanálu La Manche Louis Blériot (přeletěl průliv v roce 1909). „Odvážní muži na létajících strojích“ však už nebyli pouhou pouťovou atrakcí k ohromení a pobavení diváků. První světová válka učinila z letadla účinnou zbraň a proměnila kusovou a polosoukromou výrobu letadel ve významné průmyslové odvětví. Začalo soupeření o to, kdo dříve vyrobí letadlo schopné létat dál, výš, déle a rychleji, které je ve vzduchu obratnější či uveze těžší náklad. Ještě byl v živé paměti první přelet Charlese Lindbergha přes Atlantik (1927) či lety Richarda E. Byrda nad severním a jižním pólem (1926 a 1929). Nebylo snad měsíce, aby nevznikl nějaký nový letecký rekord.

Letci byli hrdiny nové doby a miláčky svých národů, pro něž získávali v honbě za rekordy a ve světovém sportovním klání mimořádnou prestiž. Úspěchy v podobných soutěžích v době mezi světovými válkami svým způsobem totiž nahrazovaly rozvášněným národům skutečné bojové střety, k nimž se už schylovalo. Letecké rekordy posunující rychlým tempem hranice lidských možností posilovaly sebevědomí národa, jehož příslušník rekordu dosáhl. Letci byli zahrnováni přízní veřejnosti srovnatelnou

snad jen s obdivem k dnešním hvězdám pop music. Například 10. září 1932, pouhý den před těrlickou katastrofou, psaly noviny o slavném přivítání britského letce J. A. Mollisona v Londýně. Po překonání oceánu přijel v průvodu své ženy do Londýna, kde na nádraží už čekaly tisíce obdivovatelů. Zahrnuli ho květinami a odnesli na ramenou do slavnostně vyzdobeného auta, špalíry v ulicích mu provolávaly slávu. Slíbil jim, že se brzy pokusí přeletět Atlantik oběma směry.¹

K nejprestižnějším leteckým závodům v Evropě patřily v té době Mezinárodní závody turistických letadel, „Challenge International Avions de Tourisme“.² Myšlenka této soutěže se zrodila v kolébce leteckého sportu, kde se v roce 1928 uskutečnily první závody malých letadel na trase kolem celé Francie. Mezinárodní letecká federace FAI pak vypracovala regule závodu, který by vedl napříč celou Evropou a v němž by se zároveň posuzovaly i technické kvality strojů. K účasti byly pozvány aerokluby zemí Evropy a letecké továrny, takže rivalita na evropském kolbišti mohla vypuknout. Jak patřilo k tónu doby, do sportovního klání se ochotně zapojovali i vojáci a firmy vyrábějící vojenská letadla.

V prvním ročníku „Challenge 1929“ Poláci nestartovali. Zvítězil německý pilot Fritz Morzik, proto příští ročník závodu organizoval Aeroklub Německa. Na „Challenge 1930“ startovaly i britské posádky, takže trasa závodu vedla i přes Británii. Zvítězil opět Němec Morzik, nejlepší umístění z polských pilotů zaznamenal Stanisław Płonczyński na 19. místě. V tomto ročníku poprvé závodili i pozdější hrdinové Żwirko a Wigura, ale pronásledovala je smůla. Nejprve na přistání v Londýně poškodili křídlo svého stroje, ale během noci stihli závadu opravit. Při letu do Madridu jim však nad Pyrenejemi vypověděl anglický motor jejich RWD-6 a museli nouzově přistát. Opravu tentokrát už nezvládli a byli ze soutěže vyřazeni.

V prvních dvou ročnících dominovali piloti Aeroklubu Německa a odborníci předpokládali, že ani při „Challenge 1932“ tomu nebude jinak. Kromě vítěze minulých ročníků Fritze Morzika na letadle Heinkel He-64 byli na startu další výteční němečtí piloti jako Reinhold Poss, druhý v posledním ročníku „Challenge“, nebo Wolf Hirth, proslavený svými rekordními lety v USA. Třetí vítězství Němců by znamenalo, že jim putovní pohár, věnovaný zakladatelem závodu Aeroklubem Francie, zůstane natrvalo.

¹Jak jsou vítáni odvážní letci v cizině. Polední ostravský deník (dále jen POD), 10. 9. 1932.

²Slovo „challenge“ znamená v angličtině i ve francouzštině „výzvu“ a stalo se označením všech závodů o získání putovní ceny či poháru (challenge trophy, challenge cup). Informace o průběhu soutěží „Challenge“ podle PRZYWARA, J.: *Wielki turniej lotniczy Challenge*. In: Żwirkowisko. Czeski Cieszyn 2002, s. 20-26; ŻWIRKO, H.: *Franciszek Żwirko*. 2. vyd. Warszawa 1988, s. 265-270.

Tím větším překvapením bylo vítězství polských letců, navíc přímo v srdci Německa, v Berlíně.

Na startu se 14. srpna 1932 sešlo 43 letadel z Německa, Francie, Itálie, Polska, Československa a Švýcarska, nejvíce (celkem 16) jich patřilo Němcům. Soutěžilo se ve dvou váhových kategoriích letadel a závod se skládal ze tří částí. První část tvořily technické zkoušky – složení a rozložení křidel na čas, rozběhnutí studeného a zahřátého motoru, start a přistání na co nejkratší vzdálenost, let na 800 m minimální rychlostí, nejnižší spotřeba paliva při letu na vzdálenost 300 km. Vše se hodnotilo bodově; po zkouškách vedl italský pilot major A. Colombo ziskem 247 bodů, pilot Żwirko byl druhý se ztrátou pouhých dvou bodů. Následovala druhá část soutěže – „Evropský okružní let“. Za šest dnů ve třech etapách musela letadla překonat trasu dlouhou přes 7300 km a vedoucí přes 26 letišť ve 12 zemích Evropy (z Berlína přes Varšavu, Prahu, Vídeň a Jaderské moře do Říma, odtud zpátky k Alpám a ke Středozevnímu moři, znovu podél Alp nad Švýcarskem a západním Německem až do Paříže, podél pobřeží Atlantiku a přes severní Německo, Kodaň a Baltické moře až do švédského Göteborgu, a odtud zpátky do Berlína). Po dvou haváriích italských strojů Breda byl na příkaz italského ministra letectví vedoucí závodník Colombo ze soutěže odvolán. Před její poslední částí – rychlostní zkouškou na trase 300 km – vedl o 5 bodů Polák Żwirko, ale německé stroje měly mnohem silnější motory.

Rozhodnout měl 28. srpna rychlostní let na trojúhelníku Berlín – Frankfurt nad Odrou – Dobrilugk. Na berlínské letišti přiletělo jako první letadlo polské výroby RWD-6, v němž pilota poručíka Franciszka Żwirka doprovázel jeden z konstruktérů stroje inž. Stanisław Wigura. Zpráva v českém tisku o tom uváděla: *„Z Berlína, 28. 8. - Dnešní závěrečná zkouška okružního evropského letu přivábila na tempelhofské letišti obrovské množství obecnstva, které s dychtivostí očekávalo výsledek závodu. Třebaže Polák Żwirko měl náskok pěti bodů, nebyla vyloučena možnost, že některý z Němců dosáhne při dnešním závodě větší rychlosti. Jistoty bylo dosaženo, když došla zpráva, že Żwirko prošel první kontrolní stanicí Frankfurt nad Odrou a že i v dalších stanicích Kirchhaimu a Dobrilugku byl hlášen jako vedoucí. /.../ Po provedené celkové klasifikaci byl uznán vítězem mezinárodního závodu Polák Żwirko, který dosáhl celkového počtu bodů 461 a získal tím první cenu, vypsanou pro okružní evropský let - 100.000 francouzských franků.“³*

³Polský letec zvítězil v okružním letu Evropou. POD, 29. 8. 1932.

Varšava se konečně dočkala. Tak jako v Paříži, Londýně, New Yorku či Berlíně mohli teď nosit své letecké hrdiny na ramenou i Poláci. Na varšavském letišti v Mokotově je čekalo několik desítek tisíc nadšených fanoušků, kteří je skoro hodinu svírali v objetí, až přitom přišel Żwirko o botu i s ponožkou. Triumfální cesta městem v otevřeném voze se jistě vyrovnala těm dosud známým jen ze zahraničních filmových týdeníků. Kým vlastně byli ti dlouho očekávaní hrdinové, kteří se však mohli těšit ze svého triumfu pouhé dva týdny?

Franciszek Żwirko pocházel z dnešní Litvy (narodil se 16. 8. 1895 ve Świącianech u Wilna). Tato část poválečného Polska byla tenkrát v ruském záboru, takže mladý Żwirko narukoval za první světové války do ruské armády. Později vstoupil do řad polského vojska a účastnil se i války s bolševiky. V novém polském státě prošel vojenským pilotním výcvikem a stal se nakonec leteckým instruktorem. Proslul nočními dálkovými lety a získal řadu ocenění v mezinárodních leteckých soutěžích. Od roku 1929 působil ve funkci spojovacího důstojníka ve varšavském aeroklubu a seznámil se s mladými inženýry z varšavské techniky, kteří se snažili o nové letadlo vlastní konstrukce. Jejich jména – Stanisław Rogalski, Stanisław Wigura a Jerzy Drzewiecki – vytvářela proslulou zkratku RWD, jež označovala vývojovou řadu prvních kvalitních polských letadel. Jejich prototypy právě Żwirko zalétával. Už v roce 1929 spolu s Wigurou jako mechanikem vyhráli na stroji RWD-2 první leteckou soutěž a obletěli v propagačním letu Evropu. I když byl později Żwirko převelen do letecké důstojnické školy v Dęblině, kontakt s konstruktéry a zvláště s inž. Wigurou nepřerušil. Inženýr Stanisław Wigura se narodil 9. 4. 1903 ve Varšavě a už od studijních let se zabýval konstrukcí letadel. Stál u všech konstrukčních typů řady RWD a spoluproještoval i vítězný letoun RWD-6, který jako mechanik během závodu sám ošetřoval.⁴

Oslavy vítězného letu pokračovaly po uvítání ve Varšavě déle než týden, své hrdiny uvítali v Dęblinu, Bydgoszczi, Vilně. Z Prahy přišlo pozvání na mezinárodní letecký mítink, pořádaný v neděli 11. září 1932. Żwirkowi se prý letět moc nechtělo, byl dlouhými oslavami unaven možná ještě víc než závodem. Letiště v Praze ale dobře znal, vedla přes ně nejen trasa jeho vítězného „Challenge“, ale stejně vítězný „Let malé dohody a Polska“ v roce 1927. Svou účast na mítinku v Praze už dříve svým českým kolegům slíbil, takže pražský a varšavský aeroklub se rychle dohodly a určené mužstvo v sobotu 10. září odletělo se třemi letouny do Československa. Żwirko se však rozhodl, že poletí až

⁴Bliže viz PRZYWARA, J.: *Wyborowy pilot kapitan Franciszek Żwirko*. In: *Żwirkowisko, Czeski Cieszyn 2002*, s. 10-13; týž: *Utalentowany konstruktor inżynier Stanisław Wigura*. Tamtéž, s. 14-16.

později, v neděli. Večer před odletem trochu odpočíval a až do desáté hrál s kamarády bridž. Vstával ráno o páté, protože o osmé měl být už v Brně, aby společně s celou skupinou pokračovali do Prahy. Spolu s inž. Wigurou odstartovali pár minut po šesté na stejném stroji, s nímž tak slavně zvítězili v Berlíně. Dvě hodiny poté, po krátkém mezipřistání v Krakově, je nad Dolním Těrlickem srazila k zemi vichřice.⁵

Svědkové události popisovali, že nízko letící letoun směřoval v silných poryvech větru od Těšína k Bludovicím, kde se otočil a snažil se po větru vrátit zpátky. Nad Kostelcem mu však vichr ulomil křídlo a bezmocný stroj se zřítil do lesa. Při pádu srazil vrcholky dvou vzrostlých smrků, motor se zaryl do země. Oba letci byli na místě mrtví.⁶

Po katastrofě se v polském tisku objevila otázka, proč se Żwirko před odletem nezeptal meteorologů na předpověď počasí. Už v sobotu se totiž očekávalo, že se počasí postupně výrazně zhorší nejen v Polsku, ale v celé Evropě. Také proto odletěla hlavní skupina z Varšavy už v sobotu a žena velvyslaneckého rady Velké Británie ve Varšavě paní Wrecerová, zdatná sportovní pilotka, která se chystala na mítink do Prahy až v neděli, kvůli meteorologické předpovědi svůj let raději odložila.⁷ Těžko však ex post radit tak zdatným letcům, jakými Żwirko a Wigura nesporně byli. Ostatně, nebyli v těch dnech jedinými letci, co nic nedali na předpověď počasí a vzlétli. Bouře se hnala od západu a už v sobotu 10. září překazila let známého britského letce Hutchinsona přes Atlantický oceán. Pokoušel se jej přeletět i se svou rodinou (manželka a dvě dcery) na letadle „Flying Family“, Létaující rodina. V 15.10 hod. zachytila radiová stanice v Angmaksaliku v Grónsku jeho SOS, když musel nouzově přistát na moři. Ihned mu vyjel na pomoc britský rybářský parník „Lord Talbot“, který však na místo nehody dorazil až v půl osmé večer. Po letadle, které se naposled ozvalo v 16. 23 hod., už nebylo na moři ani stopy.⁸ O něco lépe dopadli francouzští vzduchoplavci, kteří v sobotu odpoledne vzlétli v Paříži v balonu a chtěli doletět do Bruselu. Bouře je však hnala přes celé Německo až do Slezska k Legnici, kde přistáli u vesnice Nieder Harpersdorf odpoledne 12. září.⁹ Mohli mluvit o štěstí. Bouře nad pobřežím Baltu strhla v Gdaňsku cirkusové stany, zvířata byla provizorně umístěna v městských stájích.¹⁰ V Krakově udeřily blesky

⁵ŻWIRKO, H.: c. d., s. 150-151.

⁶Bliže viz PRZYWARA, J.: *Start do wieczności*. Tragedia Żwirki i Wigury. In: Żwirkowisko, Czeski Cieszyn 2002, s. 30-34.

⁷*Ostatnia droga śp. por. Żwirki i inż. Wigury*. Ilustrowany Kurier Codzienny (dále IKC), 15. 9. 1932.

⁸*Katastrofa letadla s Hudchinsonovou rodinou na moři*. POD, 12. 9. 1932.

⁹*Balon francouzských letců zahánán bouří do Německa*. POD, 13. 9. 1932.

¹⁰*Prudká bouře nad severním Německem*. POD, 13. 9. 1932.

do wawelských věží, spálily kostelníkovy šaty a poškodily osvětlení. Viděli tu i kulové blesky. Silné bouře byly hlášeny též na Vilensku a Nowogrodzku.¹¹

Je zajímavé, že téhož dne, kdy v Těrlicku zahynuli polští letci, zemřel v závodní nemocnici ve Vítkovicích český letec Václav Tichopád.¹² Byl obvodním policejním inspektorem a obětavým propagátorem letectví na Ostravsku v rámci Masarykovy letecké ligy. Ta chtěla v neděli 11. září pořádat na improvizovaném letišti u jámy Odra v Přívoze (Ostrava tehdy ještě žádné letiště neměla) velký letecký den. „*Hlavní atrakcí při tomto leteckém dni mělo být plachtění obvodního inspektora Tichopáda na letadle jeho vlastní konstrukce,*“ psaly noviny.¹³ Letec horlivě trénoval. Jeho letoun přivázaný lanem k nákladnímu autu, které řídil jeho bratr, se vznesl do výše asi 60 metrů a náhle se zřítil k zemi. Pilot provedl zákrut a nevypnul včas lano, které letadlo strhlo. Příštího dne se Tichopád v nemocnici probral

z bezvědomí a chtěl, aby mu ukázali noviny se zprávou o nehodě. Litoval, že letecký den už asi nestihne. K večeru však přišla krize, z níž se už nevzpamatoval. Letecký den v Ostravě byl o týden odložen, kvůli úmrtí polských letců i Tichopáda, především však též pro nepříznivé povětrnostní podmínky. Tichopáda pohřbívali v ostravském krematoriu ve stejný den, kdy Těšínem procházel smuteční průvod s ostatky polských letců odváženými k pohřbu do Varšavy. Tak jako Žwirka a Wiguru doprovázelo z Těrlicka k hranici do Těšína devět československých vojenských letadel od letky z Olomouce, jež shodila věnce k jejich rakvím, uctili shoením kytic květů památku Tichopádovu piloti dvou letadel z Opavy a Ostravy.¹⁴

Letecké katastrofy nebyly tedy v oné době ničím výjimečným. Co způsobilo, že právě tragický let Žwirka a Wigury se tak výrazně zapsal do historie? Nepochybně tu měly své místo zmiňované dobové psychologické aspekty, ozvláštňující letce aureolou výjimečnosti. Oba byli mladí, v plné síle životní síle. Dopomohli Polsku k tomu, aby se zařadilo po bok evropských leteckých mocností aspoň na soutěžích, když v kvalitě a síle vojenského letectva za nimi dále značně zaostávalo. Svým vítězstvím srazili hřebínek sebevědomým Němcům a v příštím ročníku „Challenge“ v roce 1934 to dalším vítězstvím znovu potvrdili jejich nástupci kapitán Jerzy Bajan s mechanikem Gustawem

¹¹ *W kręgu burz i katastrof.* IKC, 15. 9. 1932.

¹² *Pilot Tichopád skonal.* POD, 12. 9. 1932. Bylo mu 32 let a pocházel ze Staré Bělé.

¹³ *Tragické letecké neštěstí v M. Ostravě.* POD, 9. 9. 1932.

¹⁴ *Devět letadel doprovázelo mrtvé polské letce k hranicím.* POD, 13. 9. 1932; *Poslední cesta ostravského propagátora letectví insp. Tichopáda.* POD, 14. 9. 1932.

Pokrzywkou.¹⁵ Od triumfu Żwirka a Wigury k jejich tragické smrti uplynula jen osudově krátká chvíle. Stali se skutečnými národními hrdiny své doby a jejich smrt tento fakt ještě více zvýraznila.

Jistě tu ovšem spolupůsobila i ona všem lidem společná, věčná a povznášející legenda o Ikarovi. Česká strana přijala zprávu o katastrofě s mimořádnou pozorností a nelíčeným pohnutím plynoucím zvláště z faktu, že k nehodě došlo na území Československé republiky a při letu na mítink do Prahy, kde se již chystaly přípravy na slavnostní uvítání leteckých mistrů. Dokonce Polední ostravský deník, obvykle Polákům nepřilíš nakloněný, v oněch dnech uváděl: „*Celé Československo, zvláště letecké kruhy a vojenské, želí ztráty, která postihla spřátelený stát republiku polskou tragickou smrtí kapitána Fr. Zwirka a inž. Wigury. /.../ I náš list, který se živě zajímal o rozvoj polského letectví a ze srdce přál každé zasloužené vítězství kapitánu Żwirkovi, hrdinovi vzduchu, projevuje Polsku upřímnou soustrast nad tragédií, která polské letectví postihla.*“¹⁶ Rakve s ostatky letců doprovázela do Polska čestná rota československé vojenské posádky v čele s velitelem podplukovníkem Jarošem a vojenská hudba pěšího pluku z Místku. Ve smutečním průvodu kráčeli další českoslovenští důstojníci včetně brigádního generála Melichara, který zastupoval ministra národní obrany a zemského vojenského velitele. Ministr národní obrany ČSR dr. Karel Viškovský zaslal maršálku Piłsudskému depeši s projevy soustrasti.¹⁷

Polský tisk tento přístup po zásluze oceňoval: „*Včera polsko-česká hranice neexistovala. /.../ Československé úřady učinily vše, co mohly, aby průvod byl co nejokázalejší. Česká armáda skládala polskému poručíkovi a polskému inženýrovi poctu, jako by to byli důstojníci jejich vlastní armády. Ba ještě více, účast českého národa překročila rámec oficiální soustrasti, šablonového smutku. Nebyla uctěna jen památka důstojníka spřáteleného národa, byl vzdán hold hrdinovi. Je možno říci, že celá česká společnost sdílela smutek a žal.*“¹⁸ Objevovaly se i nepřilíš opodstatněné naděje, že prolitá krev upevní česko-polské bratrství: „*Je třeba říci otevřeně a poctivě, že české úřady zaujaly po katastrofě polských letců stanovisko hodné nejvyššího uznání. Nebyly činěny*

¹⁵Jako druhý se umístil další Polák – Stanisław Płonczyński s mechanikem Stanisławem Ziętkem. Obě posádky letěly na strojích RWD-9. Příští ročník „Challenge“ měl v roce 1936 organizovat opět Aeroklub Polska, ale Mezinárodní letecká federace v září 1935 rozhodla z důvodu vysokých nákladů další soutěže již nepořádat.

¹⁶*Sportovní letadlo polského letce Zwirka se zřítilo na Těšínsku.* POD, 12. 9. 1932.

¹⁷*Devět letadel...*, c.d.

¹⁸*Padły słupy graniczne...* IKC, 15. 9. 1932.

žádné těžkosti v průjezdu polských delegací a komisí, polští důstojníci v uniformách byli vpuštěni na českou stranu. Bylo vidět, že tyto projevy sympatií nejsou nějak uměle vyvolané. Výraz bratrství se přinejmenším aspoň nachvíli stal něčím skutečným."¹⁹

Je známou pravdou, že vojáci, možná kvůli specifčnosti svého řemesla, si mohou snadno porozumět, a o letcích to platí dvojnásob. Dokazuje to např. přijímání našich vojáků v Polsku po německé okupaci zbytku Československa, účast československých letců v obraně Polska v zářijové kampani či slavná postava hrdiny bitvy o Británii českého pilota Josefa Františka, který sloužil v polském letectvu. Lze proto pochopit vstřícný postoj armády a zvláště letců z brněnského aeroklubu k uctění památky polských letců, jenž přes vážné krize ve vztazích obou národů a států přetrvával.

Českoslovenští letci měli svým polským kolegům zprvu co závidět. Účastnili se sice už I. ročníku „Challenge 1929“ v Paříži, kde F. Klepš na Avii BH-11B „Antilopa“ dosáhl 7. místo, ale další dva piloti (V. Vlček a J. Novák) závod nedokončili. V roce 1930 českoslovenští piloti nestartovali. Na Žwirkově vítězné „Challenge 1932“ obsadili major Josef Kalla, šéfpilot Jan Anderle a major František Klepš pouze 12., 19. a 21. místo, kapitán Josef Mareš havaroval v Itálii. Kromě Klepše, který měl licenční stroj Breda s českým motorem, startovali všichni na letounech Praga BH-111 firmy Avia.²⁰ Na Bajánově vítězné „Challenge 1934“ to už bylo trochu lepší – Ambruš, Anderle a kapitán V. Žáček se umístili na 4., 8. a 14. místě.²¹ Ambruš a Žáček letěli na českých strojích Aero A-200, Anderle měl stejný stroj jako vítězný Bajan, polský RWD-9, ale s českým motorem. Už téhož roku se však mezi světovou leteckou elitu prosadil letecký akrobat a vítěz četných mezinárodních soutěží podporučík František Novák, nazývaný „králem vzduchu“.²² V této souvislosti stojí ještě za zmínku náhodná, ale symbolická shoda okolností spočívající v tom, že právě 12. září 1932, tedy v den, kdy převáželi ostatky polských letců z Těrlicka do Těšína, se v Praze narodil Ladislav Bezák, první československý mistr světa v letecké akrobacii.²³

¹⁹Sosny rozdarte - maszt śmierci Żwirki i Wigury. Braterstwo przez krew. IKC, 15. 9. 1932.

²⁰Polský letec zvítězil..., c.d.

²¹Kapitán Ambruš není úplně spokojen. POD, 15. 9. 1934.

²²Na mítinku letecké akrobacie v Paříži v červnu 1934 obsadil čtvrté místo, v roce 1935 zvítězil na soutěžích v Lisabonu, Praze a Bukurešti., stejně jako v roce 1937 v Curychu. Zemřel v exilu 30. dubna 1940 ve Francii a posmrtně byl povýšen do hodnosti plukovníka. V srpnu 2002 byly jeho ostatky převezeny do vlasti a pietně uloženy na hřbitově v rodné obci Sokoleč u Poděbrad. Viz ELIÁŠ, V.: *Poslední let krále vzduchu*. Národní osvobození, 2002, č. 22, s. 8.

²³Stal se mistrem světa v roce 1960.

Bezprostředně po tragédii se spontánně zrodil záměr na vybudování pomníku polským letcům a vznikl výbor, který se realizace této myšlenky ujal. Po kontaktech místních polských činovníků s vedením Moravského aeroklubu v Brně měl být společnými prostředky vybudován letecký pomník jako symbol piety i česko-polského porozumění. I když olomoucký sochař Julius Pelikán takový pomník zhotovil, k jeho odhalení došlo až v roce 1950. Památné místo smrti polských letců se totiž ve druhé polovině třicátých let stalo spíše symbolem polsko-českých nacionálních střetů, jež vyvrcholily úředním zákazem slavností v září 1935.²⁴ Za války němečtí okupanti areál Żwirkowiska zdevastovali a pokáceli i památné smrky poškozené při katastrofě. Po válce byl památník opět obnoven a pietně upraven. Na blízkém Kostelci byl v roce 1994 vybudován Polský dům Żwirka a Wigury, v němž je i muzejní expozice k uctění památky obou letců.

U příležitosti 70. výročí tragédie se v Těrlicku na Kostelci konala 14. září 2002 vzpomínková slavnost s účastí nejvyšších představitelů Senátu České i Polské republiky, velvyslanců obou zemí, hejtmana a vojvody obou sousedních regionů a mnoha místních obyvatel, především Poláků, pro něž je památka Żwirka a Wigury dosud živá. To se bohužel sotva dá říci o dnešní české veřejnosti, dokonce o veřejnosti odborné.²⁵ Bylo by však jenom k naší škodě, kdybychom svou paměť o tragický příběh polských letců zbytečně ochudili.

²⁴Blíže viz BORÁK, M.: *Żwirkowisko. Przemiany symbolu*. In: *Żwirkowisko, Czeski Cieszyn 2002*, s. 84-114.

²⁵Viz např. BAĐURA, J.: *Lidé si připomněli tragickou havárii dvou polských pilotů*. Mladá fronta DNES 14. 9. 2002, s. D1-2. Autor cituje jistého těšínského historika, který tvrdí, že Żwirko a Wigura při svém tragickém letu letěli z Prahy (zatímco ve skutečnosti letěli do Prahy přes Brno) a vrátili se z Paříže, kde zvítězili v rychlostním závodě (stalo se tak v Berlíně) na letadle typu LOS (šlo o typ RWD-6, letouny Łoś byly vyráběny až mnohem později) atd.