



ANNA LIŹWIŹNEK

AWIATORZY

PODŹIEBNE PRZYGDODY POLSKICH
LOTNICZEK I LOTNIKÓW

ILUSTRACJE

ADAM WÓJCICKI



AWIATORZY

PODNIĘBNE PRZYGODY POLSKICH
LOTNICZEK I LOTNIKÓW

ANNA LITWIŃEK

AWIATORZY

PODNIĘBNE PRZYGODY POLSKICH
LOTNICZEK I LOTNIKÓW

ILUSTRACJE

ADAM WÓJCICKI

znak emotikon
Kraków 2021





Janusz i Stach

Lotnicza przyjaźń artystów

Wyobraźcie sobie, że słuchamy audycji radiowej. Jednak nie dzisiejszej, cyfrowej, o idealnym dźwięku, tylko takiej sprzed wielu lat. Starą pieśń przerywają trzaski i szумы, które dobiegają z drewnianego pudła z dużymi pokrętłami. Tak wyglądały radia w 1944 roku. W Polsce trwała okupacja, polscy lotnicy walczyli na niebie całej Europy i północnej Afryki, a najczęściej startowali z baz w Wielkiej Brytanii. Stamtąd także nadawano programy i audycje w języku polskim. Głosem z radia jest wojskowy pilot, kapitan Janusz Meissner. Przypomina nam o swoim przyjacielu Stachu, także lotniku.

– Panie i panowie, my, lotnicy polscy, obchodzimy małą, choć ważną rocznicę. Dziesięć lat temu po raz pierwszy na falach radiowych popłynęła nasza pieśń: *Marsz lotników*. Kto skomponował jej melodię? Znałem tego młodego pilota, był moim uczniem. Stach Latwis. Miał talent muzyczny, rodzina chciała, by został pianistą. Ale on najbardziej kochał latać. Opowiem wam o nim, lecz najpierw posłuchajmy tych nut, które nam zostawił. Posłuchajmy, szczególnie teraz, gdy za oknami grzmia wojenne trąby. Posłuchajmy i zaśpiewajmy:

*Lotnik – skrzydlaty władca świata bez granic –
ze śmierci drwi, a w twarz się życiu głośno śmieje,
drogę do nieba skraca, przestrzeń ma za nic,
smutki mu z czoła pęd zwieje.*

Nasz radiowy spiker był starym, doświadczonym lotnikiem. Żołnierzem został dokładnie 11 listopada 1918 roku, czyli w dniu, kiedy Polska odzyskała niepodległość po ponad 120 latach nieobecności na mapie świata. Później przez kilkanaście lat Janusz szkolił się na pilota. Walczył w czasie pierwszej wojny światowej za sterami samolotu, a za udział w bitwach o niepodległość Polski otrzymał Order Virtuti Militari. To najważniejsze polskie odznaczenie za odwagę. Ale Janusz był nie tylko świetnym pilotem, lecz także zdolnym pisarzem. Nikt lepiej od niego nie potrafił opisać, jak czuje się człowiek, gdy unosi się w przestworzach jak ptak. Publikował opowieści o życiu lotników. W tamtych czasach niewiele osób miało okazję polecieć samolotem lub balonem. Zdjęcia robiło się ogromnymi pudłami aparatów w specjalnych studiach fotograficznych. A filmy oglądać można było tylko w kinach, i to w największych miastach, bo nikt jeszcze nie wymyślił telewizji ani internetu. To właśnie z książek Janusza ludzie dowiadawali się wtedy, co to znaczy „czuć powietrze”, zмагаć się z przestrzenią i samolotem lub – jak to określał Janusz – „walczyć o duszę powietrza”.

Ten ostatni zwrot często powtarzał Stach Latwis, szczególnie że on akurat musiał dużo walczyć, by w ogóle zostać lotnikiem. Nie udało mu się wstąpić do lotnictwa wojskowego. Najpierw nie przeszedł pomyślnie badań lekarskich. Potem nie było już miejsc w szkole i nikogo nie przyjmowano. Mijały miesiące i Stach zrobił się za stary na ucznia. Miał zaledwie 24 lata, ale zdaniem wojska to już było za dużo na rozpoczęcie szkolenia. Smutne, prawda? Marzyć, starać się, a i tak przegrać. Ale Stach się nie poddał. Nie marnował czasu, gdy przez lata czekał na otwarcie drzwi do szkoły lotniczej. Pracował w fabrykach lotniczych we Francji, ale stamtąd

**ZAGINIONY FILM
NA PODSTAWIE SCENARIUSZA
KAPITANA PILOTA
JANUSZA MEISSNERA –
GWIAŹDZISTA ESKADRA**

Powstał w 1930 roku jako film niemy i był najdroższą polską superprodukcją filmową dwudziestolecia międzywojennego. Po raz pierwszy w polskiej kinematografii pokazano w nim sceny batalistyczne w powietrzu, a do ich kręcenia wykorzystano ponad 200 samolotów wojskowego lotnictwa. Wszystkie zachowane po wojnie kopie filmu zostały zniszczone lub zaginęły.

szybko go wyrzucali, bo tak naprawdę nie chciał budować ani reperować samolotów. Chciał nimi latać. Potem został saperem – żołnierzem, który wyszukuje i likwiduje miny i bomby. Jednak w życiu nie rozbroił ani jednej! Za to zdobył licencję pilota sportowego samolotu i mógł już latać za sterami małych maszyn cywilnych. Nie marnował także czasu na widokowe loty nad Polską. Wciąż marzył o mocnych i szybkich wojskowych myśliwcach.

O służbie w mundurze.

I wciąż się uczył potrzebnych przedmiotów – aerodynamiki, uzbrojenia samolotów, nawigacji. A w przerwach, bo od nauki trzeba czasem robić przerwę, grał na pianinie. Pięknie grał. Muzykę poważną, jaką gra się w filharmonii, ale też rozrywkową, za którą wtedy uważano walce, tanga i kujawiaki. A gdy wstawał od pianina, pisał pisma i wnioski, by dano mu szansę i pozwolono zdawać egzaminy końcowe, tak jakby cały czas uczęszczał do szkoły w Dęblinie. Wiedział, że samodzielnie nauczył się tego wszystkiego, czego uczniowie w szkole. Chciał tylko to udowodnić. I pewnego dnia taką szansę dostał! Świetnie ją wykorzystał. Ku zdziwieniu wszystkich chłopaków, który uczył się sam w domu, zdał egzaminy lepiej niż



DZIENNIK

niejeden kończący szkołę uczeń! Tak oto Stach zamienił mundur sapera na mundur lotnika. A jego instruktorem do roli wojskowego pilota został Janusz. Obaj bardzo się polubili i przeżyli wspólnie niejedną przygodę lotniczą. Na przykład taką jak wtedy, gdy pewnej zimowej nocy wracali z Warszawy do Dębina.

To było dzień przed Wigilią. Gdy Janusz i Stach zjawili się na lotnisku, by startować do powrotu, zapadał już zmierzch. Było pochmurno, dął zimowy wicher. W powietrzu dało się wyczuć nadchodzącą śnieżycę. Nawet dzisiejsze samoloty, także duże pasażerskie odrzutowce, choć odporne na pogodę, wołają omijać burze. Co dopiero dawne maszyny, szczególnie te zrobione z drewna i płótna. Co prawda francuski Breguet XIX, który czekał na naszych bohaterów, był już nowszej konstrukcji – metalowo-płócienny, ale zła pogoda mogła go pokonać.

– Na razie nic z tego nie będzie, panowie. Idzie śnieżycą jak diabli, musicie poczekać ze startem, bo nie chcę was mieć na sumieniu. – Szef mechaników nie chciał uruchomić samolotu, bał się o życie lotników.

– Panie Mietku, zanim ona się rozhula, będziemy w Dęblinie. A jak nawet nas złapie, to damy jej radę. Co, Stachu? – Janusz wierzył w swoje umiejętności pilota.

A Stach wierzył w Janusza. Panu Mietkowi nie pozostało zatem nic innego, jak tylko uruchomić silnik. Nie wyglądało to w tamtych czasach tak jak dziś, gdy kierowca wsiada do samochodu, a pilot do samolotu i od wewnątrz uruchamiają maszynę. W dawnych latach mechanik musiał stanąć z przodu, przed śmigłem, i kręcić jego ciężkimi drewnianymi łopatami tak długo, aż silnik zapali. Trzeba było to robić bardzo uważnie i w odpowiednim momencie

uciekać, bo kiedy silnik zaskoczy, sam już kręci śmigłem i można dostać drewnianym wirującym płatem w głowę.

Piloci założyli spadochrony, by w razie awarii móc bezpiecznie wyskoczyć, następnie weszli po skrzydle do otwartej od góry i niczym nieosłoniętej kabiny. Zimny silnik Bregueta warczał, pokasływał, wypluwał kłęбки dymu z bocznej rury wydechowej i gaśl. W końcu się udało. Mechanicy wyciągnęli spod kół drewniane blokady i dali sygnał do startu. Janusz skierował samolot pod wiatr i dał pełny gaz. Maszyna ryknęła i oderwała się od ziemi, zostawiając za sobą tuman wzbitego w górę śniegu.

Przed Januszem i Stachem kłębiły się chmury ciemniejszego zimowego nieba. Przemknęli ponad ulicami Warszawy i ruszyli na południowy wschód, w stronę Dębłina. Poza miastem, oświetlonym gazowymi latarniami ulicznymi, panował mrok. Nie rozpraszały go żadne światła, szczególnie że w latach trzydziestych XX wieku, czyli prawie 100 lat temu, niewiele domów miało elektryczność. Ziemia i niebo stopiły się w szaro-białą jednolitą masę. Śnieg zaczął prosto w twarze pilotów i jedynie gogle pozwalały im cokolwiek widzieć. Takie warunki są bardzo trudne dla pilota. Można się pomylić, gdzie jest dół, a gdzie góra. Łatwo jest zboczyć z kursu i zabłądzić. A gdy pilot

KSIĄŻKA DLA DZIECI – PRZYGODY LOTNIKA MICHAŁKA CYNCYBAŁKA

Specjalnie dla dzieci Janusz Meissner opisywał także przygody pilota Michałka Cyncybałka, wydawane w formie komiksu w gazecie „Łącznik Pocztowy”. Zostały przygotowane do druku w formie książki i wydane w 1939 roku. Niestety cały nakład spłonął w czasie wojny.

Awiatorzy

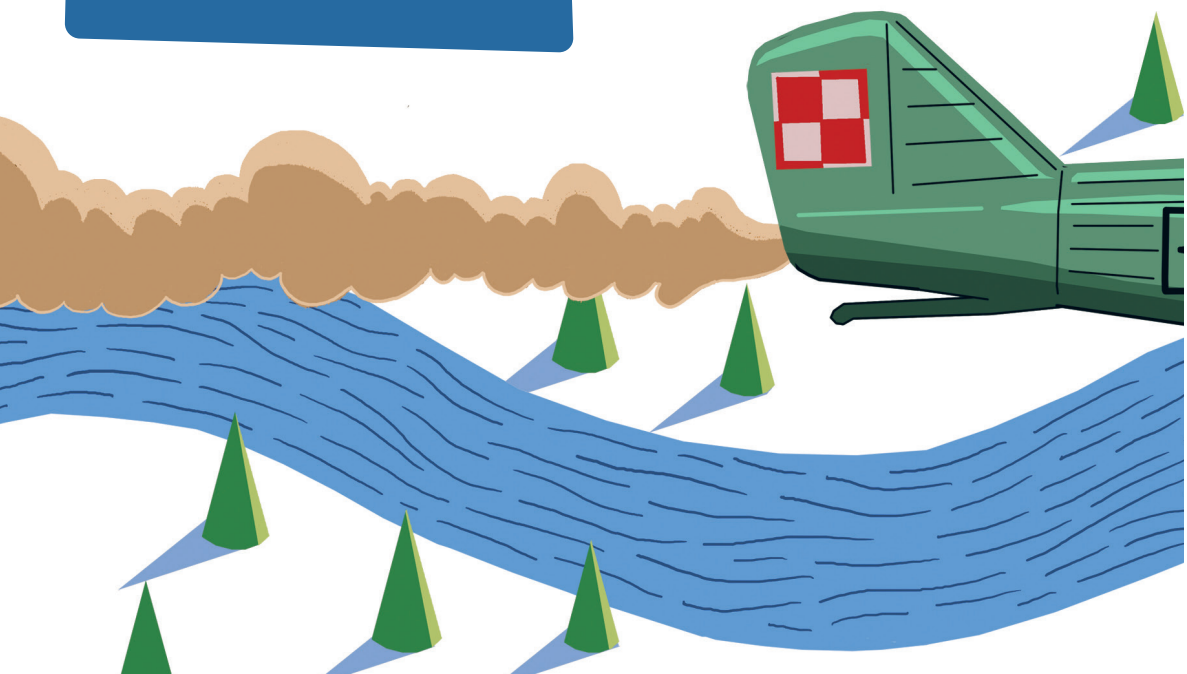
się zgubi i skończy się paliwo, zanim samolot doleci do lotniska, to już sami możecie się domyślić, że będzie nieciekawie. Janusz także się tego obawiał, toteż postanowił lecieć dość nisko, by móc rozpoznawać trasę. Stach w tylnej kabynie był jego drugą parą oczu i równie ważnym obserwatorem. Wychylił się w pewnym momencie i walcząc z wiatrem, który wślizgał mu słowa do gardła, krzyknął do Janusza: „Tam, na lewo! Wisła!”. Rzeczywiście, często

się w dawnych czasach zdarzało, że pilot leciał wzdłuż rzeki lub toru kolejowego. Zarówno Warszawa, jak i Dęblin leżą nad największą polską rzeką, Wisłą, i nasi bohaterowie mogli potraktować ją jak drogę dla samolotu. Zeszli jeszcze niżej,

BREGUET XIX

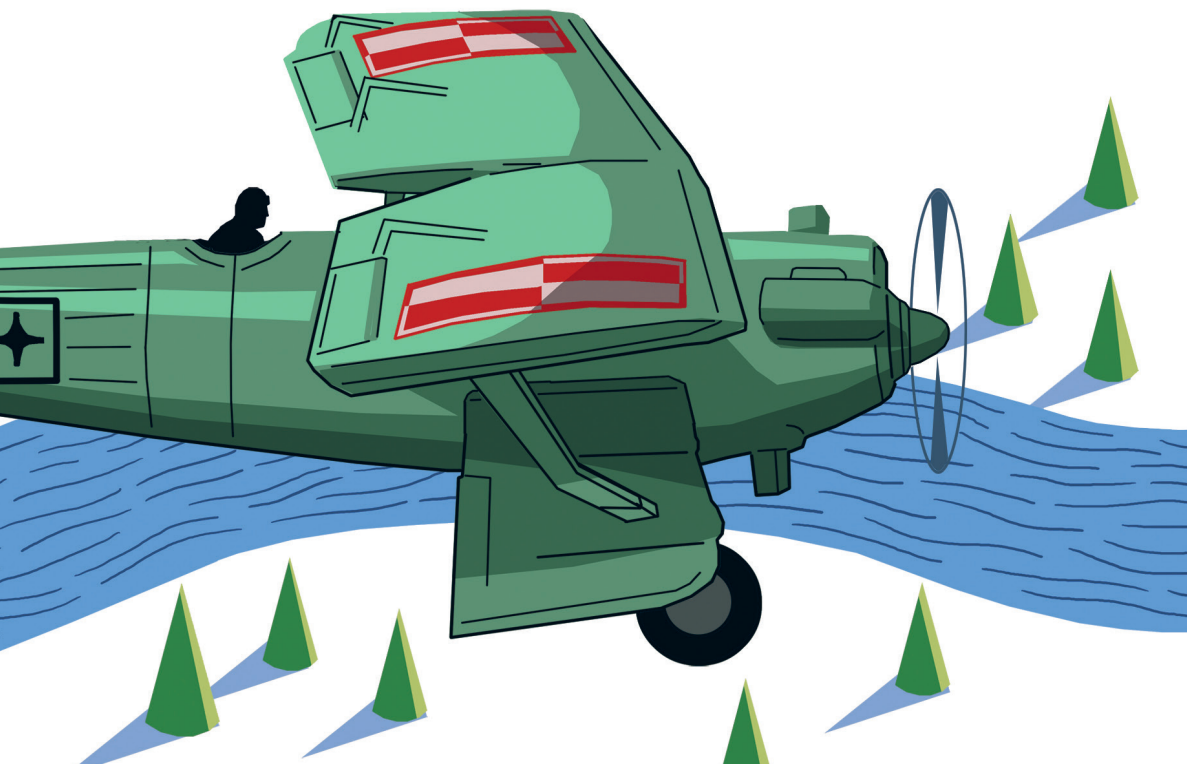
Francuski lekki bombowiec wykorzystywany także do rajdów samolotowych.

Piloci Bolesław Orliński i Leon Kubiak pokonali w nim w 1926 roku trasę z Warszawy do Tokio i z powrotem, czym zyskali nieśmiertelną sławę w historii lotnictwa.



Janusz i Stach

20–30 metrów nad powierzchnię wody. To niżej niż dziesięciopiętrowy budynek. W dole huczała rzeka. Musieli bardzo uważać na zakręty linii brzegowej, które pojawiały się niespodziewanie. Po obu stronach chmury sięgały ziemi, jedynie Wisła wskazywała im właściwy kierunek. Musicie wiedzieć, że nad wodą łatwo ulec złudzeniu i źle ocenić odległość samolotu od wody. A co dopiero, gdy jest ciemno, szaleje wichura i pada gęsty śnieg. Trasę Warszawa–Dęblin Janusz pokonywał zazwyczaj w pół godziny. Teraz leciał już prawie godzinę i nie wiedział, czy jest blisko, czy daleko od celu. Wypatrywał mostu dęblińskiego, bo przed nim miał skrócić pod kątem prostym w lewo i już być na prostej do lotniska. Nagle przypomniał sobie, że most nie jest oświetlony! A jeśli zobaczy go za późno i nie zdąży skrócić? Leciał dokładnie na niego! W tej chwili Stach ścisnął ramiona Janusza, czym zwrócił mu uwagę na czerniejące przed nosem samolotu stalowe żebra mostu. Pilot ostro



Awiatorzy

poderwał maszynę i płynnie wszedł w lewy zakręt. Byli nad Dęblinem. Stach wykrzyczał, by zrobili kółko nad domem Meissnera. Tak na powitanie. A gdy się tam znaleźli, nagle wychylił się poza kabinę i długo wisiał, patrząc w dół. W oddali pas rozblysnęła czerwonymi lampami wyznaczającymi granice. Wylądowali. Janusz zaprosił Stacha na domową kolację, a ten oznajmił nagle, że wie, co na niej będzie. Wy tłumaczył, że wychylił się z samolotu krążącego nad domem Janusza, by to sprawdzić. Węszył i był pewien, że poczuł zapach smakowitego bigosu.

Losy porucznika pilota Stanisława Łatwisa Janusz Meissner opisał w książce *Pilot gwiazdziwego znaku*.

Tę przygodę znamy z książek Janusza, których malownicze opisy rozbudziły w sercach wielu młodych czytelniczek i czytelników marzenie o lataniu.



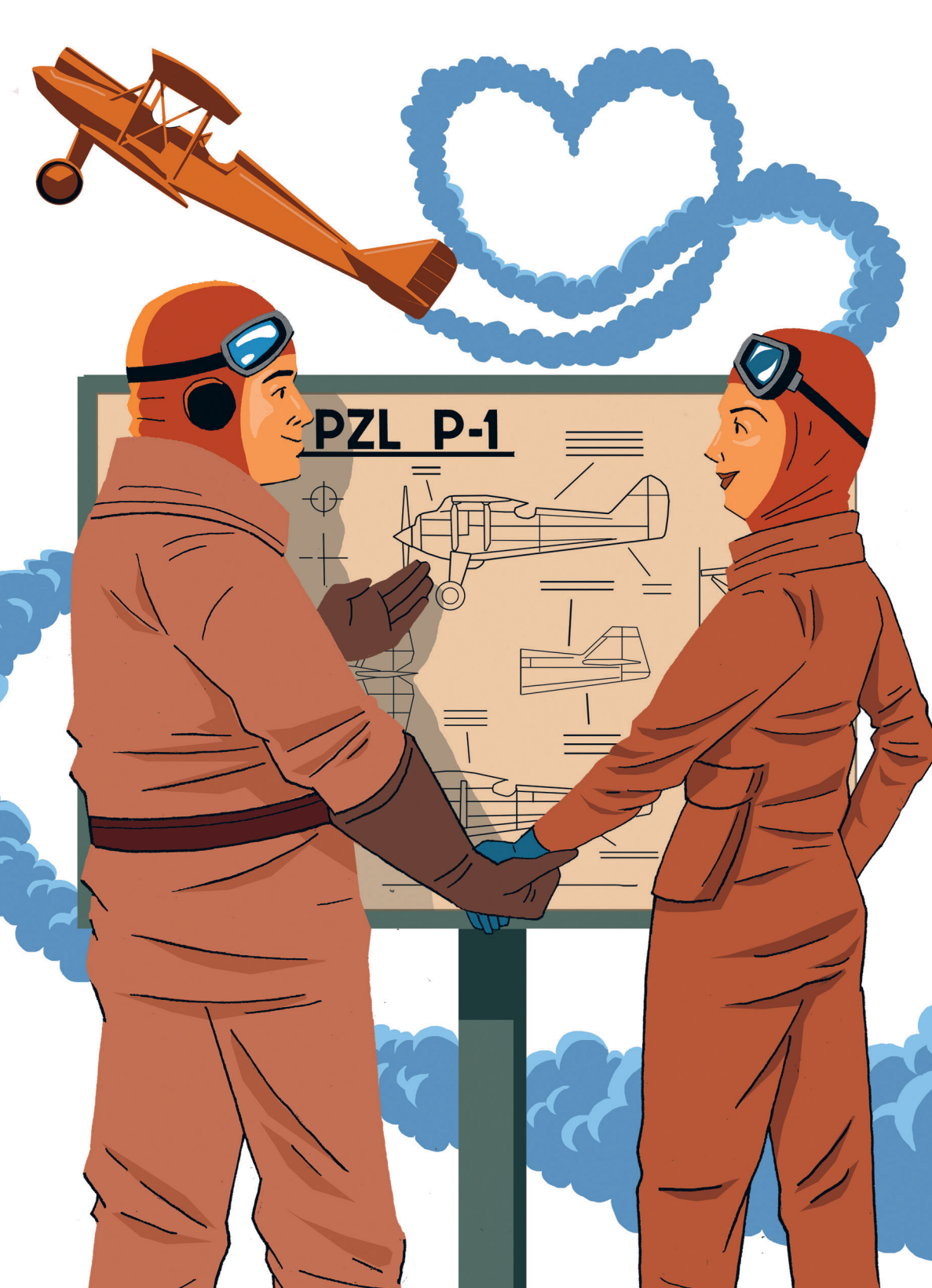




Hanka i Zygmunt
Malarka i zakochany geniusz

Był piękny, słoneczny majowy dzień 1931 roku. Wszystkie szkolne samoloty Aeroklubu Warszawskiego wyprowadzono z hangaru i ustawiono w okręgu na placu. Jak w teatrze na scenie w równym szyku stały mechaniczne ptaki: Potezy XXVII, Hanrioty H.28, dwupłatowiec PZL-5 ze składanymi skrzydłami. Na samym końcu stał dziwaczny Caudron G-3. Na każdej z tych maszyn szkolili się kandydaci do latania. Mechaniczne ptaki były świadkami ich spełnionego marzenia o fruwaniu na niebie. Pośrodku ustawiono długi stół. Leżały na nim starannie wypisane certyfikaty, puchary i stare, wymontowane z samolotu elementy: drążek sterowy i fragment silnika napełniony szczerbią od zużycia olejem. Obok oparto o stół wielki, spiralnie zakręcony metalowy hak pełniący funkcję kotwicy dla samolotów na ziemi niczym dla statków w porcie. Za chwilę miała się rozpocząć uroczystość. Niedaleko, pod ścianą hangaru, stała grupa ludzi w strojach najmniej odświętnych, jak tylko można sobie wyobrazić. W lotniczych kombinezonach, wymiętych, poplamionych smarami, zwisających luźno niczym stare worki. Na głowach mieli ciasne skórzane lotnicze czapki, przytrzymywane nad czołami przez specjalne okulary – gogle. Hanka Henneberg, pierwsza warszawianka, która ukończyła szkolenie lotnicze, czekała na pasowanie na pilotkę pośród grupy mężczyzn.

Do stołu podszedł profesor Tadeusz Pruszkowski, słynny polski malarz i pedagog, zwany przez studentów Pruszem lub – co może się wydawać niegrzeczne, ale profesor śmiał się z tego i sam też



PZL P-1

ZAWODY ZIMOWE

Hanka i Zygmunt polecili także wspólnie na lubelsko-podlaskie zimowe zawody samolotów. To powietrzna rywalizacja stałowych ptaków przypominająca trochę podchody. Trzeba lecieć według wytycznych z mapy, szukać wyznaczonych punktów na trasie, pilnować prędkości i czasu co do sekundy! Para naszych bohaterów zajęła tam szóstą miejsce. To jedyne na świecie zimowe zawody samolotowe. Odbywają się do dziś.

tak o sobie mówił – Grubasem. Hanka uczyła się w pracowni malarskiej profesora i nieraz wspólnie odbywali powietrzne wyprawy, bo Prusz był także lotnikiem. Tego dnia pełnił funkcję przewodniczącego komisji przyznającej lotnicze uprawnienia i prowadził całą uroczystość trochę jak dyrygent, a trzeba zaznaczyć, że był także świetnym muzykiem. Podniósł drążek sterowy, zwany czasem knyplem, niczym król unoszący berło. Odczytał pierwsze nazwisko z listy. Estończyk Harry Hubel, kolega

Hanki z kursu, wyszedł przed szereg i równym krokiem zbliżył się do komisji. Hania przymknęła oczy i wystawiła twarz do słońca. Słyszała, jak profesor Pruszkowski wypowiada formułę pasowania na pilota. Wiedziała, że za chwilę i ona stanie się prawdziwą pilotką. Czowała ogromną satysfakcję. Zalała ją fala wspomnień.

Jak to się stało, że to właśnie Hanka została pierwszą w stolicy pilotką? Przecież była artystką i studiowała malarstwo. Cóż, jak się może domyślcie, artyści cenią sobie wolność, z zapalem przekraczają granice i kochają nowe wyzwania. Z Hanką było podobnie. A jeśli dodać do tego jej wrodzony upór – co postanowiła, to robiła – oraz czar, który pozwalał jej z łatwością przekonywać wielu

Hanka i Zygmunt

kolegów lotników, by zabierali ją na powietrzne spacerzy – mamy odpowiedź. Nie wiemy, z kim Hanka poleciała po raz pierwszy, ale podobno tak się zachwyciła podniebną wycieczką, że korzystała z każdej nadarzającej się okazji, by wzbić się w przestworza, na razie jako pasażerka.

Poza tym spędzała coraz więcej czasu na lotniskach i poznawała coraz więcej uskrzydłych przyjaciół. Jednym z nich był Zygmunt Puławski.

Zygmunt znalazł się w gronie polskich inżynierów, którzy pracowali nad projektami nowych samolotów. To zresztą skromnie powiedziane, trzeba go raczej nazwać genialnym twórcą, prawdopodobnie najzdolniejszym lotniczym konstruktorem w międzywojennej Polsce. Konstrukcje Puławskiego były bardzo udane i znane na całym świecie. Zbudował pierwszy polski samolot myśliwski PZL P-1. To była też jedna z pierwszych podniebnych maszyn wykonanych w całości z metalu, bo musicie wiedzieć, że kiedyś samoloty robiono głównie z drewna i płótna. A tu nagle się okazało, że trwalszy, choć cięższy, metal też może się wznosić w powietrze! Zygmunt

SKRZYDŁO POLSKIE

W myśliwcu swojej konstrukcji inżynier Puławski zastosował opatentowany przez siebie projekt nowego skrzydła, znanego do dziś w świecie jako skrzydło polskie, inspirowanego budową skrzydła mewy.

MYŚLIWIEC PZL P-1

Zwyciężył w Międzynarodowym Konkursie Samolotów Myśliwskich w Bukareszcie w roku 1930. Kolejna wersja PZL – P-6 – po sukcesach na wystawach i zawodach we Francji i USA została okrzyknięta w zagranicznej prasie najlepszym samolotem myśliwskim świata.

Awiatorzy

był zakochany w lotnictwie i mechanicznych ptakach. Ale zauroczył go jeszcze inny ptak, wielobarwny, wesoły, o dziewczęcym śmiechu. Tym kolorowym ptakiem, dla którego chłodno myślący inżynier stracił głowę, była nasza piękna malarka Hanka.

Może znacie powiedzenie: „Bo w tym cały jest ambaras, żeby dwoje chciało naraz”. Eh, no i tak właśnie było w przypadku Zygmunta i Hanka: on zupełnie stracił dla niej głowę, a ona... No cóż, po prostu pozwalała się uwielbiać, bo jednak największą miłością jej życia było latanie. Zakochany Zygmunt, chcąc „wylatać sobie” względy ukochanej, zabierał ją na romantyczne podniebne spacery, kiedy tylko nadarzyła się okazja. Jeden z takich spacerów szczególnie zapadł w pamięć obojgu...

Było lato 1930 roku i Hanka wraz z kolegami i koleżankami spędzała czas na plenerze w Kazimierzu nad Wisłą, który był wówczas małym, biednym miasteczkiem. Każdego roku uczniowie warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych wybierali się liczną grupą pod



Hanka i Zygmunt

przewodnictwem profesora Pruszkowskiego w ten urokliwy region. Profesor sam przylatywał swoim samolotem, malowanym w srebrno-czarne pasy drewnianym Gipsy Moth, i lądował na piaszczystej plaży pośrodku Wisły. Reszta studentów docierała, czym mogła: własnymi autami, pociągiem do Puław, a dalej na wozie lub rozklekotanym, jedynym na trasie autobusem. Czy to wtedy Hanka, znużona niedogodnościami podróży,

SAMOLOT-AMFIBIA PZL-H

Zygmunt, by ułatwić sobie odwiedzin u przyjaciółki w Kazimierzu nad Wisłą, postanowił zaprojektować hydroplan – samolot lądujący i startujący z wody.



zapra gnęła mieć swój samolot, a przede wszystkim niezależnie od innych podróżować, gdzie tylko zapragnie, wzorem krążących nad Wisłą mew? Nie miała jeszcze uprawnień do samodzielnego latania, ale nie omieszkała korzystać z każdej nadarżającej się okazji, by potrzymać stery samolotu w przestworzach. Pozwalał jej na to często oczywiście Zygmunt. Pewnego letniego dnia tego roku przyleciał do niej samolotem Potez XXVIII. Wylądował na plaży, odszukał Hankę i wkrótce odlecieli w stronę Lublina. Przed zachodem słońca powrócili nad Wisłę.

Zygmunt podszedł do lądowania wzdłuż rzeki. Niskie słońce oślepiło pilota, który musiał bardzo uważać na wciąż plażujących letników. Ogromnie się starał wylądować na piasku pomiędzy ludźmi, a nie komuś na głowie. Niestety młody inżynier latał o wiele gorzej, niż projektował.

– Jesteś za nisko! Nie doleczysz do plaży! – krzyknęła Hanka, ale było już za późno.

Koła podwozia niebezpiecznie zetknęły się z wodą. Gwałtownie zahamowany samolot zarył nosem w rzekę, na szczęście w tym miejscu niezbyt głęboką. Ogon podskoczył do góry i przechylił

maszynę do przodu, wyrzucając łukiem pasażerkę, której pękły pasy bezpieczeństwa. Takie zdarzenie w lotnictwie nazywa się kapotażem. W początkach ery samolotów nie należało do rzadkości i na szczęście na ogół było niegroźne dla uczestniczących w nim osób. Tym

ZDZISŁAW HENNEBERG

To młodszy brat Hanki – także został pilotem, kapitanem wojska polskiego, asem myśliwskim z czasów drugiej wojny światowej i jednym z dowódców znanego z książek i filmów Dywizjonu 303.

razem także ani Zygmuntowi, ani Hance nie stała się żadna krzywda. Hanka wyszła z tej przygody tylko trochę poturbowana, z lekkim urazem głowy i nogi.

Teraz, rok później, uśmiechnęła się do tego wspomnienia, choć wtedy nie było jej wesoło. Wprawdzie przeżyła chwile grozy, jednak nie zniechęciła się do latania. Wręcz postanowiła, że zapisze się na kurs dla pilotów, bo była przekonana, że gdyby ona tego feralnego dnia siedziała za sterami, nie straciłaby zimnej krwi i poradziłaby sobie lepiej niż marzycielski konstruktor.

Hanka wytrwale i w pocie czoła zdobywała potrzebną wiedzę i odbyła wiele lotów szkoleniowych. Po wielu trudach, nauce i wysiłku, także fizycznym, z jakim wiązało się pilotowanie samolotu, spełniło się jej wielkie marzenie. Końcowe loty egzaminacyjne nie należały do łatwych, mimo to poradziła sobie doskonale. Pięćdziesiąt startów i lądowań w kilkuminutowych rundach dookoła lotniska, w prawo i w lewo. Wszystkie wymagane manewry, zakręty i spirale. Instruktor w kabinie był bardzo zadowolony ze swojej uczennicy. I wreszcie dostała zgodę na samodzielny lot. Dała pełny gaz, odepchnęła drążek sterowy i po chwili była w powietrzu. Pokonała prawidłowo wszystkie cztery zakręty, po których spokojnie podeszła do lądowania. Wylaszowała się. A teraz miała za chwilę zostać pasowana na pilotkę i dostać swój dyplom.

– Anna Róża Henneberg, dla przyjaciół Hanka, nasza pierwsza warszawska pilotka! – rozległ się tubalny głos.

LASZOWANIE

Określenie pochodzące z języka francuskiego; oznacza samodzielny lot danym typem samolotu po uprzednim przeszkoleniu.

Awiatorzy

Jak przez mgłę dotarło do niej wyczytane przez profesora Prusza jej własne nazwisko. Otworzyła oczy i przez chwilę mrugała, jakby obudziła się z pięknego snu. Profesor czekał z uśmiechem. Podeszła do stołu i przyklęknęła na jedno kolano. Poczła lekkie uderzenie w ramiona chorągiewką startową (wy podczas pasowania na przedszkolaka czy pierwszoklasistę pewnie poczuliście dotknięcie wielkiego ołówka lub kredki). Dziewczyna przyłożyła dwa palce do spiralnie wykręconego haka imitującego „korkociąg” i złożyła przysięgę, że nigdy nie wpadnie samolotem przypadkowo w tę trudną figurę podczas lotu. Prusz palcem umazanym zużytym olejem z silnika zrobił znak na czole Hanka. Dziewczyna przyrzekła szanować prawo lotnicze, być posłuszną doświadczonym przełożonym i lojalną wobec uskrzydlonych kolegów. Poczła, jak ktoś pomaga jej wstać i prowadzi do kadłuba starego samolotu. Kole-dzy lotnicy wsadzili ją do kabiny, przypięli pasami i cały kadłub przewrócili przez nos na plecy, by w tej pozycji odebrać od Hanka przysięgę, że będzie w przyszłości unikać lądowania z przewrotnką na plecy. Hanka czuła, że krew pulsuje jej w skroniach. Nie była pewna, czy to dlatego, że wisi głową w dół, czy raczej z emocji. Po chwili, stojąc już pewnie na nogach, odbierała z rąk Prusza dyplom z wymalowanym herbem „Królowna”, co było potwierdzeniem jej wstąpienia w szeregi rycerzy przestworzy. Hanka poczła pod powiekami łzy wzruszenia. Właśnie otworzyło się dla niej niebo.



To niestety koniec bezpłatnego fragmentu. Zapraszamy do zakupu pełnej wersji książki.