

Remigiusz Forycki: Antoine de Saint-Exupéry – awiator, żurnalista

Saint-Exupéry z pasją opisywał lotnictwo oraz wydarzenia ze swojego życia. W 1935 roku odwiedził ZSRR jako reporter, opisujący sytuację polityczną i gospodarczą Kraju Rad. Hrabia-awiator był zafascynowany ideą człowieka, który poprzez wysiłek oraz poświęcenie buduje swoją wielkość i niezależność. Dostrzegał potęgę sowieckiego systemu, ale nie przewidział jego ograniczeń i niebezpieczeństw wynikających z braku wolności i poszanowania podstawowych praw ludzkich – pisze Remigiusz Forycki w „Teologii Politycznej Co Tydzień”: „Saint-Exupéry. Poza kapeluszem racjonalizmu”.

Linia życia



Hr. Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint-Exupéry urodził się 29 czerwca 1900 r. w rodzinie francuskiej arystokracji. Szczęśliwe dzieciństwo spędził wraz z czwórką rodzeństwa: Marie-Madeleine, Simone, François i Gabrielle w rodzinnym Lyonie, później zamieszkał w zamku La Môle w Var (należącym do jego babci ze strony matki) oraz w pałacyku Saint-Maurice-de-Rémens w Ain (własności jego ciotki

Tricaud). W 1904 roku ojciec rodziny, Martin Louis Marie Jean de Saint-Exupéry, zmarł na skutek wylewu krwi do mózgu: miał zaledwie czterdzieści jeden lat. Matka, Andrée Marie Louise Boyer de Fonscolombe, ciężko przeżyła przedwczesne wdowieństwo, chociaż potrafiła skutecznie poradzić sobie z wychowaniem licznej gromadki dzieci. Nawiązała szczególną więź z Antoinem, któremu zapewniła doskonałą edukację.

W 1909 r. rozpoczął on naukę w kolegium jezuitów Notre-Dame-de-Sainte-Croix; był przeciętnym uczniem, określanym jako niezdyscyplinowany i marzycielski.

Podczas wakacji w Saint-Maurice-de-Rémens, zafascynowany lotnictwem, jeździł często rowerem na lotnisko w Ambérieu-en-Bugey, gdzie godzinami wdawał się z mechanikami w rozmowy na temat funkcjonowania aeroplanów. Pomimo surowego zakazu matki, w 1912 roku odbył swój chrzest lotniczy na samolocie Berthaud-Wróblewski, pilotowanym przez samego Gabriela Wróblewskiego – wybitnego lotnika o polskich korzeniach.

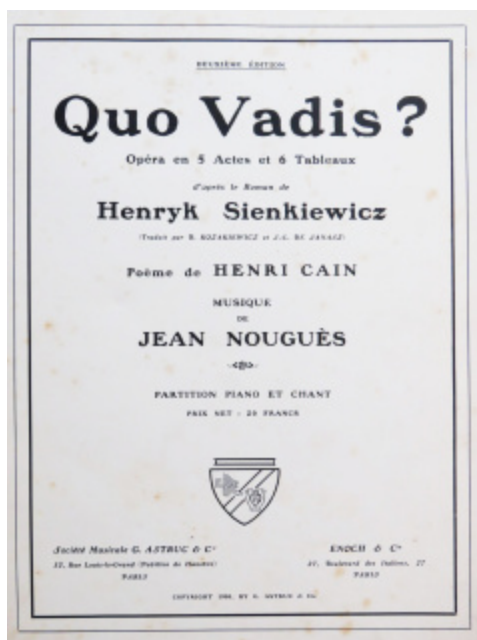


Aeroplan Gabriela Wróblewskiego z 1912 r. – kartka pocztowa z kolekcji A. de Saint-Exupéry'ego

Zamożny przemysłowiec nazwiskiem Berthaud postanowił sfinansować budowę pierwszego samolotu. Zastrzegł jednak, że drugi egzemplarz przypadnie jemu oraz, że – ani jego nazwisko, ani nazwisko konstruktora Gabriela Wróblewskiego – nie mogą być ujawnione opinii publicznej. Wróblewski przyjął więc pseudonim Salvez, a jego samoloty miały nosić oznaczenie „W”. Dnia 31 lipca 1910 r. jednopłatowiec W1 wzbił się po raz pierwszy w powietrze. Niestety, dobre rzeczy rzadko trwają długo – we wrześniu tego samego roku Gabriel Wróblewski Salvez rozbił swój aeroplan. Rozpoczęto więc prace nad kolejnym modelem – W2. Nowy egzemplarz wyposażono w silnik Aviatik o mocy 70 koni mechanicznych, a jego podwozie zaopatrzono w koła, narty oraz teleskopowe amortyzatory. Aby przetestować samolot, postanowiono przenieść się na lotnisko na równinie Bellièvre w miejscowości Ambérieu-en-Bugey. Pierwszy lot W2 odbył się 25 października. Szczególnie ważna data to 29 czerwca 1912 roku – tego dnia Gabriel Wróblewski, zdał egzamin na licencję pilota i otrzymał patent nr 891. Już w lipcu tego samego roku wprowadził w tajniki latania młodego Antoine’a de Saint-Exupéry’ego, dając mu szansę na pierwszy lot w życiu. Brzmi to wręcz symbolicznie – polski pionier lotnictwa, Gabriel Wróblewski, pod pseudonimem Salvez, daje pierwszy lot małemu Antoine’owi, który później stanie się jednym z najsłynniejszych lotników i pisarzy XX wieku. Można by powiedzieć, że to nie tylko chrzest lotniczy, ale też pierwszy krok w stronę *Małego Księcia*. Ten epizod to piękny, choć mało znany wątek wspólnej historii Polski i Francji – i zapewne jedna z perełek, które warto ocalić od zapomnienia.

Gdy wybuchła I wojna światowa, matka, troszcząc się o rozwój synów, zapisała Antoine’a i François do szwajcarskiego kolegium prowadzonego przez ojców Marianów we Fryburgu. Szkoła ta, założona

przez François Kieffera, była filią paryskiego kolegium Stanislas i cieszyła się renomą wśród francuskiej arystokracji. W 1917 roku Antoine zdał maturę i... niestety w latach 1918-1920 trzykrotnie oblewał egzaminy ustne do Szkoły Morskiej. Zniechęcony brakiem sukcesu, zapisał się jako wolny słuchacz na Wydział Architektury Akademii Sztuk Pięknych, gdzie wytrwał 15 miesięcy. Po śmierci swojej ciotki Tricaud, zamieszkał wraz z rodziną w pałacu Saint-Maurice. Ze względu na skromne dochody (oby utrzymać dzieci, matka odsprzedawała ziemię wokół posiadłości) Antoine podejmował różne prace, między innymi był statystą w operze *Quo Vadis...*



(Jean André Charles Nougues – ur. 1875, zm. 1932 – po studiach w Paryżu zaczął zdobywać rozgłos dzięki muzyce scenicznej, skomponowanej do spektaklu *Śmierć Tintagilesa* Maurice’a Maeterlincka. Rok 1909 okazał się największym sukcesem Nouguesa – jego opera *Quo Vadis*, do libretta Henriego Caina na podstawie powieści Henryka Sienkiewicza o tym samym tytule, miała premierę w

Nicei, a wkrótce potem wystawiono ją w Paryżu. Stamtąd trafiła na sceny Londynu i Mediolanu. Amerykańska premiera odbyła się w 1911 r. w Metropolitan Opera w Nowym Jorku, w wykonaniu Towarzystwa Filadelfijskiego w Chicago, pod batutą Cleofonte Campaniniego. *Quo Vadis* spotkał się z przychylnym przyjęciem krytyk: Reynaldo Hahn i Francis Casadesus należeli do tych, którzy chwalili muzykę Nouguèsa.)

W kwietniu 1921 r. przyszły pisarz rozpoczął dwuletnią służbę wojskową jako mechanik w 2. pułku lotnictwa w Strasburgu; 2 sierpnia został przeniesiony do 37 pułku lotnictwa w Maroku (Casablanca), gdzie 23 grudnia 1921 r. zdobył wojskową licencję pilota.

Brzemie fatum

Wiosną 1923 roku Antoine de Saint-Exupéry uległ poważnemu wypadkowi na lotnisku w Bourget, doznając złamania czaszki. W 1926 r. został zatrudniony w firmie Latécoère (późniejsze Aéropostale), gdzie rozpoczął pracę jako pilot pocztowy na trasie Tuluza-Dakar. Poznał wówczas sławnych pilotów: Mermaza i Guillaumeta.

W 1928 r. wydał swoją pierwszą powieść *Poczta na południe*, opisującą życie i emocje pilota. We wrześniu tego samego roku dołączył do Guillaumeta w Ameryce Południowej, pomagając mu w rozwinięciu Aéropostale aż do Patagonii. W 1931 r. ukazała się jego kolejna powieść *Nocny lot*, która odniosła wielki sukces.

W tym samym roku, po likwidacji Aéropostale'u, wraca do Francji i żeni się z salvadorską pisarką i aktorką Consuelo Suncin Sandoval de Gómez (zam. w 1979 r.). Lata 1932, 1933 i 1934 spędza w Paryżu, gdzie

jest ciepło i serdecznie przyjmowany w tutejszym środowisku artystycznym.

W grudniu 1934 r., wykonując z mechanikiem Prévostem lot na trasie Paryż-Sajgon, ulega kolejny raz wypadkowi – katastrofę opisze w cyklu reportaży pt. *Ziemia planeta ludzi*. Najpoważniejszy jednak wypadek miał miejsce w Gwatemali, gdzie zakładał linię trans-amerykańską; przez osiem miesięcy w komie walczył z życiem. W latach 1936-1939 był pilotem testowym, a następnie pracował w dziale propagandy Air France. Równocześnie działał jako pilot rajdowy, dziennikarz, reporter oraz scenarzysta filmowy.

W czasie okupacji w randze kapitana Saint-Exupéry wykonuje zadania związane z fotograficznym rekonesansem wojskowym. Niestety, 22 maju 1940 r. jego samolot zostaje poważnie uszkodzony podczas misji, a o sam przeniesiony przez Ministra Wojny do misji szkoleniowych (razem z Jean Giraudoux).

Po demobilizacji udaje się do USA, aby prowadzić tzw. działalność propagandową. Pobyt na emigracji trwał bez mała trzy lata i zaowocował całkiem niezłą „propagandą”: *Pilotem wojennym* (1942), *Listem do zakładnika* (1943) i *Małym księciem* (1943). W 1943 r. wojska amerykańskie zostają wysłane na pomoc Europie: „Konwój trzydziestu okrętów wojennych – wyzna pisarz zaokrętowany na jednym z nich – przywodzi mi na myśl radosne wspomnienie wypraw krzyżowych”.

Przywrócony do służby mimo zaawansowanego wieku, licznych (ledwo zagojonych) ran i sporej nadwagi (musiał być wsadzany przez kolegów do samolotu), już w stopniu majora, dostał przydział do lotów na misjach rozpoznawczych. Pisarz latał na amerykańskim bombowcu P-38 Lightning, wprowadzonym do służby w 1941 r., który wyróżniał się tym, że był pierwszym amerykańskim dwusilnikowym i dwubelkowym samolotem myśliwskim. Jego samolot był odmianą modelu P-38 J / F-5B, tj. niebrojonym samolotem rozpoznania fotograficznego. W dniu 31 lipca 1944 r., wylatuje z bazy Borgo-Poretta na Korsyce, z misją rekonesansu fotograficznego, przygotowującego lądowanie wojsk amerykańskich w Prowansji. Towarzyszył mu radar obejmujący obszar Morza Śródziemnego. Po wykonaniu zdjęć w regionie Annecy-Grenoble miał wrócić do bazy; niestety, już nie wrócił. W 1948 roku został uznany za bohatera, który oddał życie za Francję.

W latach 80. XX wieku na południe od Marsylii, na głębokości od 64 do 87 metrów, odkryto liczne szczątki samolotów z czasów II wojny światowej. Dopiero po zestawieniu kilku przesłanek (w tym wyjątkowego znaleziska w postaci bransoletki z imieniem i nazwiskiem Antoine'a de Saint-Exupéry'ego, wyłowionej w sieci przez marsylskiego rybaka) w latach 2000 zidentyfikowano szczątki jako należące do samolotu Lockheed Lightning P-38/F-5B, na pokładzie którego zaginął major Antoine de Saint-Exupéry 31 lipca 1944 roku.



Lockheed Lightning P-38 J/F-5B



Wrak znaleziony w archipelagu wyspy Riou

Obok miejsca, gdzie spoczywał wrak P-38 Saint-Exupéry'ego, znajdowały się również szczątki innego samolotu – niemieckiego Messerschmitta Bf 109. Analiza silnika maszyny wykazała, że jej pilotem był młody niemiecki arystokrata Alexis Prinz zu Bentheim und Steinfurt, zestrzelony 2 grudnia 1943 roku przez amerykańskie myśliwce.

Antoine de Saint-Exupéry był jednym z pionierów legendarnej linii lotniczej Aéropostale obok takich słynnych lotników jak Jean Mermoz i Henri Guillaumet. To właśnie w tym okresie rozpoczął pracę nad swoją pierwszą powieścią. Równolegle do kariery pilota rozwijał się jako uznany pisarz. Opisał swoje doświadczenia w takich książkach jak *Południowa poczta*, *Nocny lot* czy *Ziemia, planeta ludzi*. W 1943 r. opublikował *Małego Księcia* – swoje najsłynniejsze dzieło, które odniosło światowy sukces.

Dziennikarz, pisarz, lotnik

Saint-Exupéry z pasją opisywał lotnictwo oraz wydarzenia ze swojego życia. Jego artykuły ukazywały się w prestiżowych pismach, m.in.: „Air France Revue”, „Le Minotaure”, „Paris-Soir”, „L’Intransigeant”. W latach 1936-1937 był korespondentem wojennym w Hiszpanii, relacjonując brutalność wojny domowej. W 1935 roku odwiedził ZSRR jako reporter, opisujący sytuację polityczną i gospodarczą Kraju Rad.

Hrabia-awiator był zafascynowany ideą człowieka, który poprzez wysiłek oraz poświęcenie buduje swoją wielkość i niezależność. Dostrzegał potęgę sowieckiego systemu, ale nie przewidział jego ograniczeń i niebezpieczeństw wynikających z braku wolności i poszanowania podstawowych praw ludzkich.

Reportaże z Moskwy Józefa Stalina

Z dnia 2 maja 1935 r. podpisano w Paryżu francusko-radziecki pakt o wzajemnej pomocy, po którym w dniach 13–15 maja do Moskwy przybył z wizytą premier Francji Pierre Laval (warto w tym miejscu przypomnieć, że 13 maja, w dniu przyjazdu Laval do Moskwy, zmarł Marszałek Polski Józef Piłsudski, który w 1920 r. rozgromił armię bolszewicką).

„Pakt o wzajemnej pomocy francusko-radzieckiej” był sojuszem obronnym wpisanym w ramy Ligi Narodów — i w dużej mierze miał powstrzymać ewentualne zbliżenie Moskwy i Berlina.

Tymczasem od 1932 r. Komintern postawił sobie nowy cel: dotrzeć do intelektualistów również poza strukturami partii komunistycznych. We Francji owocem tej strategii stało się powołanie Stowarzyszenia Pisarzy i Artystów Rewolucyjnych, którego czynnym członkiem był między innymi André Malraux, a zebrania prowadził sam André Gide.

„Paris-Soir”, najpoczytniejszy wówczas dziennik francuski, nie mógł zignorować tego wydarzenia. Redaktor naczelny, Hervé Mille, zatrudnił Antoine’a de Saint-Exupéry, by przygotował reportaże z ojczyzny rewolucji bolszewickiej i rządów robotników i chłopów.

To w tym właśnie kontekście Saint-Exupéry wyrusza do Moskwy. Misję przyjmuje bez wahania — tym bardziej, że żywi szczerą sympatię do Związku Radzieckiego. Bez trudu znajduje słowa usprawiedliwienia dla wszystkiego, co czyni Stalin: racjonalizuje, tłumaczy, rozgrzesza.

W Moskwie witają go z honorami. Owszem, są ograniczenia wolności — lecz czyż tworzenie „nowego człowieka” nie powinno stać ponad jednostkowym komfortem? Nie można swobodnie opuszczać swojego miasta? — może trzeba właśnie związać ludzi z ich terytorium, gdy zbyt łatwo ulegają pokusie zmiany horyzontów. Ludzi zsyła się do Gułagu? — ależ wspólna praca zacieśnia przecież więzy, odbudowuje solidarność... Chodzi wszak o człowieka sowieckiego — kochającego swoją fabrykę, swoją wspólnotę, swoją epokę. „Czerwone sztandary 1 Maja, pęczniejące na wietrze, mają tu posmak wolnego horyzontu” — a przecież paradoksalnie, chodzi o kraj, gdzie władza Stalina jest absolutna, niepodzielna i totalna.

Wszystkie artykuły z 3, 14, 16, 19, 20 i 22 maja, które Saint-Exupéry przesłał telefonicznie z Moskwy do „Paris-Soir”, przenika ta sama myśl: chęć zrozumienia systemu tego państwa, będącego przedmiotem licznych polemik — namiętnie wychwalanego lub ostro potępianego (wspomniany już André Gide już w roku 1936 pisze rodzaj refutacji swojej pierwotnej opinii na temat Rosji sowieckiej; *Mój powrót z ZSRR* jest ostrym atakiem na Stalina, którego uważa za gorszego tyrana niż Hitlera). Inni piętnowali głód wywołany kolektywizacją, chaos gospodarczy, policyjny terror, stalinowski despotyzm i brak wolności.

Streszczenia artykułów z „Paris-Soir”

„Cała Moskwa świętowała rewolucję” – „Paris-Soir”, 3 maja 1935

Przybywszy do Moskwy w przeddzień Święta Pracy, Saint-Exupéry obserwuje przygotowania do wielkiej parady na Placu Czerwonym w obecności Stalina. Nie uzyskawszy wymaganych zezwoleń, zostaje zatrzymany w hotelu – ale i tak wymyka się na miasto...

„Noc w pociągu, gdzie pośród repatriowanych górników polskich spał mały Mozart...” – „Paris-Soir”, 14 maja 1935

W pociągu jadącym przez Europę do Moskwy, Saint-Exupéry zagląda do wagonu trzeciej klasy. Wśród śpiących robotników polskich (których 20 tysięcy górników deportowano z Francji) dostrzega dziecko o twarzy anioła: „oto twarz muzyka, oto mały Mozart, oto piękna obietnica życia! księżęta z baśni nie różnili się od niego... Gdy w ogrodach rodzi się nowa odmiana róży, wszyscy ogrodnicy się wzruszają. Różę się chroni, pielęgnuje, hoduje... A przecież nikt nie troszczy się tak o ludzi jak Stalin... Ale mały Mozart, jak wszyscy ludzie Wschodu, zostanie przytłoczony brudem i tanią zupą biedaków... Nie bolą mnie ani garby, ani wybrzuszenia, ani brzydota – lecz to, że w każdym z tych ludzi jest trochę zamordowanego Mozarta”.

„Moskwa! Ale gdzie ta rewolucja?” – „Paris-Soir”, 16 maja 1935

Na granicy ZSRR hala celna przypomina salę balową, a dworcowa restauracja jest ogromna. Celnik – obojętny, a przez to imponujący. Żadnej nędzy, żadnego widocznego terroru – ludzie nie wyglądają na przygnębionych. Rewolucja nie rzuca się w oczy, a kraj przypomina inne cywilizowane państwa.

„Zbrodnie i kary przed obliczem sowieckiego wymiaru sprawiedliwości” – „Paris-Soir”, 19 maja 1935

Sędzia radziecki wyjaśnia: nie karze winnych, lecz leczy. Jak lekarz – jeśli może, uzdrawia. Jeśli nie – rozstrzeliwuje, dla dobra społecznego. Winny to pojęcie bez znaczenia; kary zależą od pozycji społecznej. System to także policyjna kontrola, wewnętrzny paszport, podporządkowanie kolektywowi...

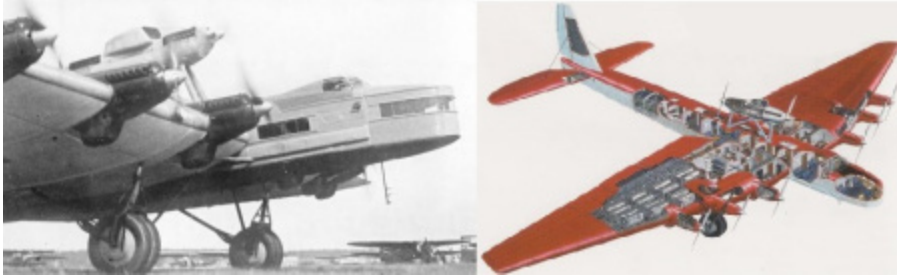
„Dziwna noc z panną Xavier i dziesięcioma lekko podchmielonymi staruszkami wspominającymi młodość” – „Paris-Soir”, 22 maja 1935

Saint-Exupéry odwiedza pannę Xavier w mieszkaniu komunalnym.

„Stara wróżka” – jedna z 300 Francuzek, które kiedyś były guwernantkami lub nauczycielkami arystokratów i bogatych kupców, a których życie zmiotła rewolucja 1917 r.. Razem z dziesięcioma innymi staruszkami wspominają lata wojny i przewrotu.

„Tragiczny koniec »Maksyma Gorkiego«” – Paris-Soir, 20 maja 1935.

Podczas pokazu lotniczego nad Moskwą samolot Tupolew Maksym Gorki zderza się z maszyną eskortującą. Katastrofa pochłania dziesiątki ofiar w dzielnicy mieszkalnej. Saint-Exupéry, jedyny zagraniczny dziennikarz na jego pokładzie, dzień przed wypadkiem, opisuje największy samolot świata swoich czasów. Pokazowy lot odbył się 17 maja 1935. Następnego dnia, podczas kolejnego lotu, Maksym Gorki został przypadkowo uderzony przez jeden z myśliwców eskortujących i rozbił się. W swoim artykule Tragiczny koniec „Maksyma Gorkiego” Saint-Exupéry opisał wnętrze tego samolotowego giganta, zwracając uwagę na rozmieszczenie kabin nie tylko w kadłubie, ale także na skrzydłach: „Rozmiary maszyny wydawały się jeszcze bardziej imponujące, gdy odkryłem korytarz w lewym skrzydle, gdzie znajdowały się kabiny i komory maszynowe, w których każdy silnik miał swoje osobne miejsce. Inżynier oprowadził mnie po elektrowni pokładowej, która zasilala osiemdziesiąt źródeł światła o łącznej mocy dwunastu tysięcy watów”.



Maksym Gorki ANT-20 (1934)

Saint-Exupéry opisał swoją podróż przez Europę (również przez Polskę) i przyjazd do Związku Radzieckiego w 1935 roku. Skupiając się bardziej na własnych ideach niż na faktach, oceniał system sowiecki z wielką pobłażliwością. Wierzył, że człowiek kształtuje się przez moralne przekonania, wysiłek i ofiarność – i że należy go zmuszać do przekraczania siebie. Ta wiara nie pozwoliła mu pojąć złożoności społeczeństwa totalitarnego. W imię wielkości człowieka, który hartuje się w cierpieniu, gdy każdy oddaje swe życie wspólnej sprawie, wychwalał Stalina jako zaczyn i spoiwo narodu. Gloryfikując kult „nowego człowieka” (homo sovieticus), nie dostrzegał przy tym niebezpieczeństwa systemu tak pewnego własnej racji, że nie dopuszczał żadnej krytyki, skazując się tym samym na stagnację.

„Mały Książę” w Moskwie 2009 roku

Malenkiy Prints (Маленький Принц) był jednym z honorowych gości „Roku Kultury Rosja-Francja 2010” w ramach ogólnokrajowego konkursu rysunkowego „Mały Książę i my”.

Oficjalna ceremonia wręczenia nagród odbyła się w poniedziałek 18 kwietnia 2011 roku w gmachu Senatu na Kremlu w Moskwie. Konkurs miał na celu wyróżnienie szczególnie utalentowanych młodych artystów rosyjskich.

Cieszący się dużą popularnością w Rosji *Malen'kij Princ* został bohaterem prestiżowej wystawy, prezentowanej w muzeum-domu Antona Czechowa. Organizowana przez centrum badań teologicznych ekspozycja upamiętniała 110. rocznicę urodzin pisarza i lotnika Antoine'a de Saint-Exupéry'ego. Dzięki śmiałym prezentacjom multimedialnym moskwianie mieli okazję poznać listy autora i jego bliskich, przetłumaczone z francuskiego na rosyjski. Wystawa odniosła tak wielki sukces, że jej czas trwania został przedłużony o dwa tygodnie!

Zamiast konkluzji

Po międzyplanetarnej podróży Małego Księcia Rosja świętowała 50. rocznicę lotu Jurija Gagarina (1934-1968), który 12 kwietnia 1961 roku dokonał pierwszego lotu orbitalnego wokół Ziemi.

W 2013 r. Aleksiej Leonow ujawnił, że w wypadku Gagarina miał udział inny pilot zasiadający za sterami samolotu MiG. Podczas lotu testowego wbrew procedurom zszedł z wysokości 10 tys. metrów na niższy pułap. Z powodu warunków atmosferycznych, pilot nie zauważył Su-15, który przeleciał zbyt blisko – ok. 10-15 metrów od maszyny Gagarina. Miało to spowodować obrócenie samolotu, który wpadł w korkociąg i rozbił się o ziemię. Wersję tę ujawnił pierwszy człowiek, który odbył spacer w kosmosie i przyjaciel Gagarina. W roku 2013, długo po upadku ZSRR i

odtajnieniu niektórych dokumentów, A. Leonow powiedział publicznie, że znana była mu prawdziwa przyczyna wypadku, ale przez lata nie mógł jej ujawnić ze względu na klauzulę tajności.

Jeszcze garść cytatów z publicystyki Antoine'a Saint-Exupéry:

„Podróż to rodzaj przedmowy, przygotowania do zrozumienia kraju”.

„Można by wymyślić, że on [Stalin] nie istnieje – tak niewidzialna jest jego obecność”.

„Poprowadził ten naród ku ziemi obiecanej – i to nie przez ucieczkę do lepszych krain czy miraż przygód, ale rodząc nową ziemię na miejscu tej zniszczonej”.

„Nie wydaje się paradoksem, że któregoś dnia Stalin ogłosi z Kremla, iż szanujący się proletariusz winien wieczorem zakładać smoking. I Rosja tego dnia zasiądzie do kolacji we frakach”.

„Jest tu wielki brak szacunku dla jednostki, ale zarazem ogromny szacunek dla człowieka – tego, który trwa poprzez jednostki, i którego wielkość należy zbudować”.

„Uczę się na własnych błędach, jak bardzo próbowano wypaczyć rosyjskie doświadczenie”.

oprac. prof. Remigiusz Forycki

Książki, z których korzystałem przy opracowaniu tego tekstu

Antoine de Saint-Exupéry, *Carnets. Édition intégrale*, Gallimard, Paris 1975 :

Antoine de Saint-Exupéry, *Œuvres complètes*, Gallimard, Paris 1994 (vol. I) ;

Antoine de Saunt-Exupéry, *Écrit de guerre 1939-1944* ; préf. de Raymond Aron, Gallimard, Paris 1994 ;

oraz

Renée Zeller, *La vie secrète d'Antoine de Saint-Exupéry ou la parabole du petit prince*, Édition Alsatia, Paris 1948 ;

Saint-Exupéry, *Collection génies et Réalités*, Hachette, Patis 1963 ;

René Marill Albérès, *Saint-Exupéry*, Hachette, Paris 1968 ;

Jules Roy, *Saint-Exupéry*, La Manufacture, Paris 1990 ;

André Gide, *Voyage au Congo, Le retour de l'U.R.S.S., Retouches à mon retour de l'U.R.S.S., Carnets d'Égypte*, Gallimard, Paris 1993.

*Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa
Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury*



Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego
