

Libris .RO

Respect pentru oameni și cărți

PHILIPPE FOREST

S E C O L U L  
N O R I L O R

Traducere din limba franceză  
GEORGETA CRISTIAN

PHILIPPE FOREST s-a născut în 1962 la Paris și este unul dintre cei mai importanți romancieri și esești francezi. A predat în mai multe universități din Anglia și Scoția. Este critic de artă și profesor conferențiar de literatură comparată la Universitatea din Nantes. A publicat mai multe eseuri și texte critice în revistele *L'Infini* și *Art Press*. În 1997 apare prima sa carte, *L'Enfant éternel*, care obține Premiul Fémina pentru roman de debut. Urmează *Toute la nuit*, în 1999, *Sarinagara* (Prix Décembre 2004 pentru cel mai bun roman – *Sarinagara*, Editura Nemira, 2006), eseul *Tous les enfants sauf un* (2007) și romanul *Le Nouvel Amour* (2007 – *Iubirea din nou*, Editura Nemira 2008). Cel mai recent roman al scriitorului este *Le Chat de Schrödinger* (2013).

NEMIRA

lui Bédier. O frumoasă poveste de dragoste și de moarte, cum zicea poetul. A lor, deci. Acea pe care fiecare vrea s-o audă. Care istorisea cum, fără să știe, doi îndrăgostiți beau magica licoare ce îi va uni pe veci. Cum se chema satul acela? Nu, degeaba îl căuta, nu-și amintea. Undeva pe drumul dintre Mâcon și Nîmes. Pe 17 sau 18 iunie 1940. În timp ce toată țara era făcută bucăți. Ei, pierduți într-o pădure la fel de adâncă precum cea din povești și prin care rătăcesc copiii. Se opriseră acolo. După cum ar fi putut-o face oriunde. Răcorindu-se la fântână. Iar aceasta pesemne că era fermecată, pentru ca astfel să fie pecetluit legământul vieții lor.

De ziua ei, el îi trimisese cartea cadou de la Maison-Carrée. Era pe 2 noiembrie 1942. Iar cartea ajunsese la ea exact în ziua când împlinea douăzeci de ani. Înainte ca Istoria să pună între ei, de o parte și de cealaltă a Mediteranei, noua graniță din fier și foc care îi va ține departe unul de celălalt, timp de trei ani îndelungați. Cu o dedicație lungă ce se încheia astfel: „Dar pe drumurile Franței, în anul înfrângerii, am băut împreună, de bună seamă, aceeași licoare vrăjită. De atunci, despărțiți de câmpii și munți și mări, inimile noastre zboară neconținut una spre cealaltă și sufletele noastre tânjesc după ziua care va face din noi doi o singură ființă, hotărâți să trăim mereu Dumnezeuvoastră pentru mine și eu pentru Dumnezeuvoastră.“

Ea luând cartea aceasta din bibliotecă, punând-o pe masă, deschizând-o la prima pagină, citind aceste câteva rânduri scrise cu cerneală albastră, spunându-și că, în pofida a tot ce se întâmplase, totuși, viața ei n-a fost, poate, în zadar. Chiar dacă totul era pierdut de-acum și nu mai rămânea drept mărturie pentru timpul pe care-l traversaseră împreună decât acest biet obiect mărunț, din hârtie uzată, pe care îl numim „roman“.

## CUPRINS

<i>Prolog</i> .....	7
1. 17 decembrie 1903 .....	27
2. 17 septembrie 1921 .....	59
3. 17 iunie 1940.....	95
4. 12 iulie 1942.....	155
5. 22 decembrie 1943 .....	214
6. 31 iulie 1944.....	255
7. 24 decembrie 1952 .....	304
8. 17 martie 1972 .....	345
9. 26 noiembrie 1998 .....	400
<i>Epilog</i> .....	450

porumbel parizian, de la plonjonul lui silențios în picaj căzând din înălțimile de unde vine și spre care se întoarce numaidecât, făcând doar să strălucească, pentru o clipă, slava nevăzută a pogorârii lui pe scena neînsemnată unde un medic și câțiva voluntari ai ambulanței se agită în jurul unui trup întins, a cărui inimă a încetat brusc să mai bată.

Atunci când? Acum? Da, fie și-acum, dacă trebuie să începem. Pe fruntea fiecăruia dintre noi, a celor doi frați ai mei, a celor două surori ale mele, a mea, pe creșetele noastre de nou-născuți, când ne-a putut lua pentru prima oară în brațele lui, cum povestește mama, a făcut de fiecare dată același gest discret cu mâna dreaptă, cu degetul mare trasând ca un semn de cruce vag, marcându-ne astfel pentru cazul în care moartea ne-ar fi rezervat gluma proastă de a ne răpi înainte ca vreun preot să se fi putut ocupa de noi potrivit rânduiei. Și, deci, a-i întoarce gestul acesta era cel mai mărunț lucru acum, când el trecea în celălalt sens hotarele care separă neantul, nici cu mai multe păcate, nici cu mai puține decât în prima zi, fiindcă pata originară de a se fi născut atârnă cu o asemenea greutate, încât toate viciile sau toate virtuțile unei vieți nu îl fac cu adevărat nici mai ușor, nici mai greu. Nu ca un muribund care a primit ultima împărtășanie pe când se înălța la ceruri – căci el cunoștea mai bine ca oricine drumul acesta și, cu siguranță, mai bine decât mine. Ci, mai degrabă, ca un fel de mare și derizoriu cuvânt de compasiune a cărui valoare nu depinde, deci, nici de cel care îl rostește, nici de cel cărui i se adresează, căci, la drept vorbind, îi privește deopotrivă pe toți cei vii, cuprinzându-i laolaltă în milostiva sa îndurare, și arată celor neprihăniți, ca și celor păcătoși, aceeași iertare inutilă pentru păcatul mic de a fi trăit.

## Capitolul 1

17 DECEMBRIE 1903

*Ochii noștri au văzut primii*

*Norii mai jos decât noi.*

·LOUIS ARAGON

Până și în ce zi s-a născut exact am uitat. În certificatul de naștere scrie: 17 septembrie 1921.

El, care, în toată ultima parte a carierei, se va afla la comenzile unui aparat Boeing 747, dintre acelea care, cu câteva mici modificări, constituie încă cea mai parte mare a flotei de lung-curiere de astăzi, el, cărui doar limita de vârstă îi va interzice să devină unul dintre primii piloți ai unui Concorde, compania nefiind prea dornică să formeze pe acest nou aparat un comandant de bord care în curând trebuia să iasă la pensie, spectator entuziast și puțin invidios al cuceririi spațiului, pentru care s-ar fi oferit fără ezitare voluntar, dacă ar fi avut calificarea și ocazia, el, care, spre sfârșitul vieții, ar fi putut avea propriul calculator și propriul telefon mobil, ca toată lumea de-acum, dacă nu l-ar fi părăsit dintr-odată

curiozitatea față de tehnică, după ce cumpărase, în parte pentru copiii lui și în parte pentru el, din toată gama noutăților de ultimă oră aduse din America sau din Japonia – prima mașină de calculat, prima consolă de joc, prima cameră video: toate aceste obiecte, de multă vreme inutilizabile, asta dacă au funcționat vreodată cu adevărat, însă cu sfințenie păstrate într-un dulap și căpătând sub praf, în douăzeci sau treizeci de ani, o înfățișare la fel de preistorică precum primele pietre cioplite de om –, așadar, el, care a cunoscut lumea în care încă mai trăim. Se născuse pe vremea când primele uzine ale industriei aeronautice – de altfel, nu erau uzine, ci mai degrabă ateliere unde se înșirau unele lângă altele mesele de lucru ale unor bricoleri – fabricau aparatele cu forme atât de extravagante încât, pentru cine se uită la ele astăzi, par să aparțină începuturilor ezitante ale aviației, marele premiu revenindu-i incontestabil în acel an, 1921, modelului Capronissimo, un gigantic hidroavion italian care se dezmembrase de la prima încercare, pe 4 martie, pe apele lacului Maggiore, cu cele nouă aripi suprapuse, velatură absurdă și enormă și cei 3 200 de cai-putere de la opt motoare, insuficienți, totuși, pentru a-l face să ia mai mult de câțiva metri altitudine, pentru ca apoi să salte pe apă și întreaga lui arhitectură mișcătoare de metal și pânză să se facă în mod comic bucăți, asemenea unui castel de cărți de joc – acest incident, mai degrabă incident decât o adevărată catastrofă aeriană precum cea pe care o va cunoaște *Le Capricorne* de la Imperial Airways, evocând un gag al lui Buster Keaton sau al lui Harold Lloyd, într-unul din filmele burlești ale cinematografului de atunci.

O viață de șaptezeci și șapte de ani fiind cu siguranță întotdeauna de-ajuns pentru ca lumea să-și schimbe complet înfățișarea. Mai puțin dacă, în final, nu este vorba de privilegiul exclusiv al bătrânului secol douăzeci, singurul, în fond, care a luat Omenirea în imemoriala stare unde o lăsasera imuabilele milenii ale Istoriei

ei pentru a o propulsa, foarte repede, în eferescenta aparentă a unui univers ce o ia mereu de la capăt. Acești șaptezeci și șapte de ani din viața lui care au corespuns purei paranteze a Progresului, acesta neconstituind nicicum fenomenul ireversibil de accelerație continuă cu care el însuși și oamenii din generația sa îl confundaseră, ci inexplicabilul și excepționalul moment al unui salt înainte, cu siguranță fără precedent, însă sortit, poate, să n-aibă egal după el, antica lentoare a timpului reluându-și imediat drepturile, lăsându-i pe oamenii de vârsta lui și pe cei de vârsta noastră puțin uimiți în fața acestei schimbări de epocă, despre care nu au știut nimic când se petrecuse, dar care are o mare deschidere în povestea pe care fiecare și-o spune sieși despre viața lui, dând o turnură ireală și, la drept vorbind, legendară celor petrecute și provocând între prezent și trecut o separare la fel de clară precum cele pe care manualele de Istorie o stabilesc între regimuri și dinastii.

Așa am uitat tot din epocile anterioare, și nu doar faptele de glorie (ale Istoriei), ci și pe cele mai mărunte (ale vieții). Și pentru a conștientiza că asta s-a petrecut cu adevărat, ar trebui un asemenea efort de memorie, încât a-ți aminti de trecut ar însemna să-ți imaginezi, inventând, un univers în care, deși ai trăit cândva, totul ar căpăta consistența exactă a unei feerii improbabile. Astfel că, găsind din întâmplare printre lucrurile uitate într-un pod, o riglă de calcul, o mașină de scris, o cameră Super-8 sau chiar un Minitel, senzația ar fi aceeași ca atunci când un arheolog ar dezgropa din pulberea pământului un obiect de lut în bucăți, care atestă o civilizație dispărută, despre a cărui existență el nu se îndoia, dar în care, cinstit vorbind, nu prea credea și care îl obligă să reevalueze imaginea pe care și-o făcuse în mintea lui despre Istorie.

Și-atunci, până și asupra celui care fusese oarecum contemporan cu toate acestea, un Capronissimo sau un Short Empire sau

oricare dintre avioanele de atunci, ca și cele făcute de Clément Ader sau de frații Wright, ar avea efectul unei creaturi antediluviene despre care nu ar fi acceptat ușor ideea că o putuse într-adevăr vedea zburând cu ochii lui de copil, imaginându-și spontan că aviația fusese mereu așa cum o cunoscuse el în cele din urmă, marea afacere planetară de linii rutiniere care leagă între ele aeroporturi imense ca niște orașe și de pe care decolează neîntre-rupț cvadrimotoare cu reacție, la bordul cărora toate mijloacele obișnuite ale tehnicii celei mai sofisticate îl ajută pe pilot – acel pilot de pe un 747, care probabil i s-a părut că a fost dintotdeauna, uitând de vremurile pe care, totuși, le trăise, când se improvizau terenuri de zbor pe un câmp, când elicele trebuiau învârtite mai întâi cu mâna, când motoarele erau destul de simple pentru a le putea repara singur atunci când se stricau, folosind o trusă obișnuită de unelte.

Aceeași lege aplicându-se și în cazul ideilor. Căci fiecare sfârșește prin a adopta convingerile epocii lui și, cu toată convingerea, afișează certitudinea de a fi gândit mereu la fel, neîndoindu-se că opiniile liberale și democratice care se mărturisesc public astăzi, cele ale oricărui cetățean respectabil, proprii unei țări unde domnesc o pace și o prosperitate perfectibile, relative, dar reale, dacă le comparăm cinstit cu condițiile care au marcat secolele trecute, țară în general ferită de războaie, revoluții, teroare militară, de sărăcia de moarte și în care singurele evenimente memorabile au devenit rezultatele sportive sau cele electorale, neîndoindu-se că aceste opinii au fost și ale unui om, el însuși și totuși un altul, născut imediat după un război mondial și care avea să treacă și printr-un al doilea, înainte de a împlini vârsta majoratului, crescând într-un univers unde toate ideologiile care, mai târziu, vor fi discreditate, descalificate, naționalismul, fascismul, comunismul –

nu numai că erau admise, ci întruchipau în ochii majorității însuși idealul modernității.

Căci el, care, după o viață de șaptezeci și șapte de ani, va fi locuitorul unei Europe pacificate, în interiorul căreia diferențele de patrie vor fi sfârșit prin a i se părea, până și lui, niște particularități pitorești și aproape neînsemnate, uitându-se străvechea dușmănie dintre Anglia și Germania în care fuseseră educați copiii de vârsta lui, el, care considera ca fiind de la sine înțeleasă, până la urmă, independența Algeriei și existența Israelului, deși colonialismul și antisemitismul făcuseră sigur parte dintre postulatele netăgăduite din mediul lui de origine, el, care, în fapt, devenise profund refractar – asta, dacă nu cumva dintotdeauna fusese așa – la toate convingerile secolului trecut care provoacă greață, cu care el crescuse, totuși, ca și ceilalți și neîndoios mai mult decât unii, ei bine, el se născuse într-o vreme când, orice am vrea să credem despre ea acum, când ideile de azi reușesc să treacă drept convingeri adânc înrădăcinate, triumfau ideile corupătoare care pregăteau crimele viitorului pe ruinele trecutului, născut în acel an 1921, când președintele Consiliului, Aristide Briand făcea eforturi – dar va fi în zadar – pentru a servi cauzei împăcării Europei, în timp ce sub Arcul de Triumf se îngropau cu mare pompă rămășițele soldatului necunoscut și Curtea cu Juri îl judeca pe un anume Henri Désiré Landru, acuzat de a fi încercat ca amator un procedeu de lichidare a corpurilor care, foarte curând, avea să fie folosit la scară mult mai largă.

Și, deci, potrivit aceleiași legi, dacă ideile ar putea fi păstrate la fel ca lucrurile, uimirea n-ar putea fi mai mare pentru cel care, în loc de o riglă de calculat sau o mașină de scris, ar regăsi, după o bucată de vreme, în dulapul memoriei lui, intact sub praf, obiectul vechilor lui convingeri, nevrând să creadă că astfel de păreri se putea să fi avut și el, de altfel prefăcându-se foarte ușor, ca și cum

nu se întâmplase așa, preferând să îi învinovățească pe alții, reușind astfel să se convingă că, dacă aderase la ele, o făcuse fără să creadă cu adevărat, cu distanță și ironie, împărțășind deja ideile care, de vreme ce și le însușise mai târziu, fuseseră mereu ale sale, considerând în sfârșit că un om care moare în 1998, anul Cupei Mondiale de Fotbal, și un altul care se naște în 1921, după ce se încheie Conferința de Pace de la Paris, nu pot fi una și aceeași persoană și că, în răstimpul scurs între primele Breguet și ultimele Airbus, stratul timpului este atât de gros, încât lasă destul loc în el pentru o mie de vieți, că nu atât secolul scurs între cele două date este îndelungat, cât revoluția prin care realitatea s-a schimbat atât de mult, încât până și conștiința acestei schimbări s-a șters, uitarea nefiind de-ajuns, fiindcă aceasta nu se produce decât atunci când tu însuși ai fost la rândul tău uitat.

Când se naște el, pe 17 septembrie 1921, aviația se pregătește de sărbătorirea celor optsprezece ani ai majoratului. Presupunând, bineînțeles, că Orville Wright chiar a fost primul om care a zburat la comenzile aparatului construit de fratele lui și că, prin urmare, trebuie să considerăm că Istoria începe într-adevăr pe 17 decembrie 1903, printre dunele din Kitty Hawk, în Carolina de Nord, când, lansat pe o șină de lemn, Flyer I decolează și, la ultima încercare, se desprinde de pământ preț de un minut, mai exact 59 de secunde, parcurgând o distanță de 260 de metri. Presupunând, deci, că trebuie să considerăm reușita relativă a fraților Wright mai importantă decât rezultatele – încă și mai relative – obținute de Clément Ader în 1890 și în 1897, acesta reușind, cu certitudine, să zboare – sau, cel puțin, să se ridice de la pământ – cu „avioanele“ lui – se pare că el a inventat cuvântul, dacă nu obiectul – cu formă de liliac din împrejuriile localităților Armainvilliers și Satory. Și fiind de la sine înțeles că merită să fie luate în considerație numai aparatele

așa-numite „mai grele decât aerul“, folosind expresia consacrată, având la bord un pilot și care pot să zboare prin mijloace proprii. Ceea ce înseamnă că lăsăm de-o parte planoarele, zmeiele, dirijabilele și montgolfierele, baloanele de toate felurile și, cu un cuvânt mai general, toate invențiile baroce pe care oamenii, de secole, au reușit să le facă să plutească deasupra capetelor lor.

Fără măcar a aminti ceea ce ține de legendă, ceea ce ar da Istoriei o consistență seculară nemaipomenită, fiindcă altminteri ar trebui să începem Istoria asta cu primii oameni ce și-au ridicat privirea spre un nor, spre o pasăre, sau măcar cu eroii pe care i-au inventat pentru a le împrumuta propria dorință de a se dezlipi de pământ. Marea uimire fiind că acești eroi – deveniți astfel datorită modelelor lor – au avut mereu un destin tragic, ca pentru a se arăta că un om care zboară încalcă nu numai legile naturii, ci și poruncile divine și că o astfel de transgresare aduce cu sine și pedeapsa căderii, iar vinovatul se prăbușește și plătește cu prețul propriei vieți orgoliul de a fi crezut că atinge cerul.

Căci Istoria poate începe când vrem noi. Nu cei care o fac hotărâsc asta, ci cel care o povestește și care, deci, poate alege drept cuvânt de început pentru povestirea lui orice zi ca să o facă punctul zero din calendarul lui: 9 octombrie 1890, 17 decembrie 1903, 27 iulie 1909, 24 martie 1937 sau chiar 17 decembrie 1921, fiecare în parte și apoi oricare alta la fel de bine cuprinzând toată întinderea compactă a timpului, trecutul, prezentul și viitorul, așteptând doar numărul de magie al unui cuvânt potrivit pentru a se răspândi simultan în toate direcțiile duratei. De aceea, orice eveniment din cronica universală cere să fie înscris într-un calendar subiectiv, care măsoară însăși mișcarea timpului, raportându-l la percepția unui anumit individ și unde fiecui moment din trecut, numit mereu altfel în calendarele inventate de Omenire de-a lungul

Istoriei, ar putea purta, în fond, orice milezim: căci deși nu sunt tot atâtea calendare câți indivizi au fost, sunt tot atâtea calendare câte moduri de a le povesti viața există și, printre toate acestea, este unul unde istoria aviației și aceea a secolului al douăzecilea, care este una și aceeași istorie, debutează la o dată oarecare, 17 decembrie 1921, în timp ce există o altă dată, 17 decembrie 1903, cu care începe viața lui.

Căci atunci când el se naște, trecuseră mai puțin de optsprezece ani, cât ține o bătaie de gene în ochii secolelor, de când Wilbur și Orville Wright au realizat performanța de a face să alunece prin aer, exact deasupra pământului, câteva bucăți de lemn acoperite cu pânză, reușind astfel ca isprava lor să marcheze de atunci înainte data de naștere oficială a epopeii aeronautice, eclipsând amintirea tuturor tentativelor cu puțin anterioare sau imediat următoare, pentru care ar exista tot atâtea motive serioase să fie luate în seamă, dacă am vrea să îi considerăm pe francezul Ader, pe brazilianul Santos-Dumont sau pe încă vreo alți zece drept inventatori ai aviației.

Căci nu lipsesc претендентii la titlul de „primul om zburător”. Și trebuie ca Wilbur Wright să facă o călătorie în Franța pentru a-și dovedi incontestabila supremație în fața celorlalți concurenți, împlinind planul de a-i bate pe propriul lor teren, fiindcă Franța era, la vremea aceea, „națiunea înaripată” prin excelență, aceea unde entuziasmul aeronautic atinsese cote delirante, astfel încât avionul devenise noul însemn al măreției naționale, dovedind pe 8 august 1908, aproape de orașul Le Mans, în fața unei mulțimi destul de neîncrezătoare, că Flyer-ul lui știe nu doar să zboare, ci și să facă unele manevre, ușoare, pe cer și că aviația s-a născut într-adevăr în atelierele unui amator american, care se ocupa cu repararea bicicletelor, pe care Franța, înainte de a-l adopta ca pe

unul dintre eroii ei, îl considerase un mitoman și un escroc. Și dacă e atât de greu să acorzi unuia sau altuia dintre pionieri paternitatea invenției, discuțiile pe această temă purtate între specialiști continuând și astăzi, aceasta se întâmplă pentru că sunt zeci de experientatori, fiecare adăugând ezitanta lui notă personală la descoperirile predecesorilor, îmbunătățind mașinile astfel încât, în decurs de câteva luni, cât ai bate din palme, se trece de la era primejdiioaselor demonstrații în circuit închis, la aceea a primelor călătorii aeriene adevărate.

În 1909, pe 25 iulie 1909, cu doisprezece ani înainte de nașterea lui, în numai o jumătate de bătaie de gene, inginerul Louis Blériot traversează Marea Mânecii, la comenzile monoplanului său, lăsând în urmă coasta franceză și înaintând pentru prima dată deasupra mării a cărei suprafață uniformă îl lipsește de orice reper care să-l ajute să-și stabilească viteza de deplasare ori chiar distanța parcursă, producându-i impresia îngrijorătoare că nu înaintează, că aparatul lui stă pe loc, oprit în aer de mâna divină a unui vânt potrivnic, suspendat pe verticala unei suprafețe plane de apă ostilă ce înălța până la el o ceață deasă, care, atunci când, în sfârșit, se risipește, îi dezvăluie linia albă pe care o trasează la orizont zidul de cretă al falezelor engleze și alaiul de vapoare ce traversează ca de obicei The Channel. La treizeci și șapte de minute după ce s-a ridicat spre cer, se așază – sau, mai degrabă, se lasă să cadă – în prima fâneauță ce i se ivește în cale, cu numele predestinat de North Fall Meadows, zdrobindu-și aparatul așa cum făcea de obicei, zicându-și, neîndoișos, că fapta eroică tocmai împlinită îl scutește de a mai trebui să ofere încă o dovadă a talentului său de pilot, fiind întâmpinat de flegmaticii vameși din Dover, care îi înmânează certificatul regulamentar atestând că nu este atins de nicio boală contagioasă și că la bordul ambarcațiunii lui nu transportă nici vreun câine, nici vreo

pisică, îndeplinind asemenea formalități înainte de a fi primit cu un omagiu triumfal de londonezii ce îl salută ca pe un semizeu.

Este epoca de aur a eroilor, după cum scrie în cărți, cea în care lumea întreagă se entuziasmează pentru o mână de nesăbuiți, în engleză li se zice mai bine: *daredevil*, aventurieri și ingineri, aristocrați excentrici sau industriași antreprenori, atrași de momeala câștigului sau risipind cu eleganță averile fabuloase, însă cuprinși cu toții de aceeași nebunie care îi lansează într-o singură cursă unde sunt deopotrivă, unii pentru alții, coechipieri și adversari și în care se lansează deopotrivă în căutarea următoarei fapte eroice, în atingerea unui nou record, legând din ce în ce mai repede orașele tot mai îndepărtate, concepând aparate cu performanțe mereu îmbunătățite, trezind peste tot pe unde trec frenezia aproape isterică a mulțimii, de parcă aceasta, crezând în minunile pe care le fac ei, se convertise subit la o religie nouă ce populează cerul gol cu un panteon neprevăzut de oameni, purtând ochelari și combinezon de zbor.

Începe atunci un fel de competiție itinerantă între toate națiunile dezvoltate ale lumii, în care fiecare își trimite campionii, competiție amicală – „amicală” nu în sensul că n-ar avea miză, fiindcă toată lumea este conștientă de consecințele economice și militare ale acesteia, ci pentru că, la fiecare victorie a unuia sau a altuia, mai cade o frontieră dincolo de care toți vor putea, de acum înainte, să treacă, astfel încât orice nouă faptă eroică servește cauzei tuturor Națiunilor, demonstrând particularitatea genială a uneia dintre ele. Iar când Edmond Rostand – unul dintre primii scriitori care se încumetă la acest exercițiu – îi consacră lui Louis Blériot un mare poem – pe care îl intitulează „Cântecul Aripilor”, pilotul devine fatalmente atât o figură universală a măreției umane, cât și un erou tipic francez, sinteză extremă de Cyrano și Chantecler, melancolic și lăudăros, imaginându-și că lumea e rotundă pentru că el trasează în jurul ei o primă

bucată de cerc și biruind de unul singur ostilitatea forțelor naturii doar pentru plăcerea de a-și purta panașul peste apele Mării Mânecii.

Firește, există atei care să râdă de înflăcărea populară și să deplângă cum cerul este întinat în felul acesta de trecerea, printre norii neprihăniți, a noilor vedete ale plebei. Desigur, există pieze rele, ca să procească apocalipsa pe care o promite inevitabila alianță între competiția aeronautică și rivalitatea naționalistă. Ca H.G. Wells în *The War in the Air*, romanul din 1908, în care mașinile morții zboară deasupra marilor orașe ale lumii, făcându-le cenușă. Și Istoria nu le contrazice întru totul.

Războiul izbucnește cu șapte ani înainte de nașterea lui, un simplu semn nervos anunțând începutul unei bătaii de gene. În cursa spre dezastru, deja începută în Europa, statele-majore studiază foarte serios eventualitatea de a pune aviația în serviciul viitoarelor înfruntări, încredințându-i operațiunile de recunoaștere și sarcina de a ajuta la reglajul tirurilor de artilerie. Dar, odată luată decizia de a-i da un rol în luptă, devine necesară transformarea avionului într-o armă în toată puterea cuvântului, dotându-l cu mijloace de apărare, blindând biplanele, acoperindu-le cu plăci de oțel pentru a le proteja de proiectilele trase de la sol, echipându-l cu mașinării indispensabile pentru a răspunde pe măsură în caz de atac, instalând o mitralieră pe botul aparatelor și inventându-se, după o grămadă de calcule greșite, ingeniosul mecanism conceput pentru sincronizarea tirului mașinării cu mișcarea elicei, în așa fel ca gloanțele să treacă printre palele acesteia.

În cele câteva săptămâni de dinaintea declarației de război, se produce metamorfoza. Toate armatele europene își preschimbă în mare grabă avioanele din dotare în vederea desfășurării misiunilor