

JACQUES PRADEL LUC VANRELL

Antoine de Saint-Exupéry: ultimul zbor

Traducere din limba franceză și note de Sorin Cristescu

Prefață de Alexandru Armă

Cuvânt-înainte de Alain Decaux

Postfață de Xavier Delestre

Cuprins

<i>Prefață</i> de Alexandru Armă	5
<i>Cuvânt-înainte</i> de Alain Decaux	15
Capitolul 1	19
Capitolul 2	23
Capitolul 3	42
Capitolul 4	53
Capitolul 5	74
Capitolul 6	83
Capitolul 7	89
Capitolul 8	99
Capitolul 9	105
Capitolul 10	116
Capitolul 11	122
Capitolul 12	126
Capitolul 13	132
Capitolul 14	137
Capitolul 15	141
Capitolul 16	152
Capitolul 17	156
Capitolul 18	163

Capitolul 19.....	169
Capitolul 20.....	179
Capitolul 21.....	184
Capitolul 22.....	195
<i>Postfață de Xavier Delestre</i>	199
<i>Anexa 1 – Antoine de Saint-Exupéry, pilot de război</i>	203
<i>Anexa 2 – 31 iulie – misiunea nr. 33S176. Încercare de reconstituire</i>	207
<i>Anexa 3 – Scrisoarea lui Horst Rippert către Lino von Gartzen</i>	210
<i>Mulțumiri</i>	211
<i>Bibliografie și documentare</i>	215

Și cum a perceput el America? Scriitorul nu se zgârcește deloc la cuvinte. New Yorkul este o „groapă de crabi”, unde francezii se sfâșie unii pe alții, divizați în gaulliști și antigauliști. Saint-Exupéry este hulit de gaulliști pentru crima de lezma-jestate: cartea lui, *Pilot de guerre*, nu-l condamnă pe Pétain în mod direct, dar nici nu-l laudă pe generalul de Gaulle, fapt care l-a nemulțumit profund pe acesta din urmă. Acolo, totul este în alb și negru. Cei care nu se unesc cu liderul Franței Libere sunt considerați trădători, o atitudine care, în realitate, ascunde un interes deosebit pentru a dobândi ulterior poziții, sinecuri și onoruri, așa că Saint-Exupéry nu-i mai suportă pe gaulliști. Ca și cum lucrurile n-ar fi fost deja destul de rele, a refuzat să scrie pentru *La Marseillaise*, ziarul gaullist editat de Adrien Tixier*, preferând *Pour la Victoire*, creat de Henri de Kerillis** (unul dintre eroii flotei Gironde din 1914), cel care, după un interviu, a devenit *bête noire**** în ochii lui de Gaulle. În urma debarcărilor americane din Africa de Nord, Saint-Exupéry a vrut să meargă imediat la Alger, dar a fost imposibil, căci Tixier veghea, folosindu-și influența la Washington pentru a-i

* Adrien Tixier (1893–1946), om politic și diplomat francez. După invadarea Franței, a reușit să ajungă în Statele Unite, fiind numit ambasador al Franței Libere (noiembrie 1941–septembrie 1944). Revenit în Franța, a fost ministru de interne în guvernul provizoriu condus de generalul de Gaulle.

** Henri de Kérillis (1889–1958), ofițer de cavalerie, apoi de aviație, jurnalist, scriitor, parlamentar în grupul republicanilor independenți. De Kérillis a fost singurul care, la 4 octombrie 1938, s-a opus ratificării Acordului de la München. Din 1943, a fost opozant al lui de Gaulle, iar după 1944, s-a autoexilat în Statele Unite, unde a și decedat. La 22 iunie 1916, în ziua procesiunii catolice de *Corpus Christi*, a condus un raid asupra localității Karlsruhe, 120 de persoane fiind ucise, iar alte 169, rănite (se spune că au murit între 50 și 70 de copii).

*** „Oaia neagră” (în original, în limba franceză), în sensul de țintă a antipatiei.

împiedica plecarea. Toate încercările sale de a obține o călătorie cu avionul fie au rămas fără răspuns, fie au fost respinse.

Chambe a explicat:

La auzul veștii debarcărilor americane din Maroc și Algeria, Tixier, la New York, și de Gaulle, la Londra, au fost cuprinși de o furie teribilă (tonul *La Marseillaise* era vehement). Tocmai ce fuseseră păcăliți! De Gaulle fusese marginalizat, chiar dacă avea întâietate față de Giraud. Nu era el liderul Franței Libere, al Rezistenței? Uite că americanii nu aveau încredere în el! Fusese ținut în completă ignoranță cu privire la operațiune. Saint-Exupéry fusese țaful ispășitor indirect al acestei furii, iar timp de cinci luni, a fost obiectul unei adevărate interdicții...

Saint-Exupéry s-a așezat, întinzându-și picioarele lungi:

— Cum stau lucrurile pe aici?

Nu-i mai spunea pe numele de familie, așa cum făcea înainte: acum, că Chambe a revenit în serviciul activ cu gradul de general de flotilă aeriană, Saint-Exupéry i se adresează, pur și simplu, cu „generale”, nu cu „domnule general”, ceea ce este destul de neobișnuit pentru militari și destul de original.

— Așadar, generale, ai văzut ce s-a întâmplat? Așa cum ne temeam, francezii au fost suficient de proști încât să tragă în americani. Era previzibil să se întâmple așa!

— Nu toți, că am reușit să oprim destul de repede această idee absurdă și îngrozitoare.

— Nu suficient de repede! Au fost mulți morți de ambele părți. Efectul a fost dezastruos la New York. Totuși, acum că ipoteza Pétain a fost înlăturată, ar trebui să știi că de Gaulle și gașca lui îl detestă pe Giraud. I-au jurat căderea și-l vor doborî prin orice mijloace necesare.

— Ai venit exact la momentul potrivit! Îi voi spune lui Giraud. Îi vei repeta toate astea. Mă tem că se pregătește să-l invite pe de Gaulle să vină la Alger și să împartă puterea cu el.

— Ar fi o nebunie! La New York se știe tot ce se plănuiește la Londra.

— Spune-i-o chiar tu!

— O s-o fac!

Giraud obișnuia să acorde audiențe anumitor vizitatori selectați, audiențe între patru ochi, la micul-dejun, la ora 08.30, când li se servea cafea neagră, fără lapte sau unt, și pâine tare cu puțină dulceață, foarte puțină. Restricțiile erau în vigoare în Algeria, iar generalul voia să dea un exemplu. Saint-Exupéry dorea să-l întâlnească din motive politice evidente, dar și pentru a-i obține sprijinul pe lângă americani. În curând, SAL 33 urma să se mute de la baza Laghouat, dislocându-se pe aerodromul Oujda, în Maroc, unde piloții dispuneau acum de trei avioane Lockheed P-38 Lightning. Acest avion era bijuteria aviației americane, cel mai rapid din lume, mai rapid decât avioanele de vânătoare germane. Era un avion monoloc neînarmat care putea executa misiuni de recunoaștere fotografică la altitudini de 10 000 sau 12 000 de metri, dincolo de altitudinea la care se puteau ridica avioanele de vânătoare germane, incapabile să-l intercepteze. Cu toate acestea, instructorii americani voiau să-l încredințeze pentru zbor doar piloților experimentați și tineri. Limita de vârstă: 30 de ani.

— Vreau! i-a spus Saint-Exupéry lui Chambe.

— Prietene, este foarte frumos din partea ta, dar urmărești o himeră, i-a răspuns generalul. Americanii sunt inflexibili. Nu se poate face nimic!

— Atunci... Giraud? I-a întrebat Saint-Ex.

Chambe i-a aranjat întrevederea în săptămâna următoare, dar totul s-a terminat prost. În adâncul sufletului, Giraud se decisese să-i repartizeze pilotului-scriitor un birou, de unde ar fi putut ajuta efortul propagandei franceze în rândul Aliaților. Saint-Exupéry s-a opus: venise să lupte, nu să se refugieze în spatele unui birou. I-a cerut lui Giraud să intervină pe lângă Eisenhower* pentru a fi autorizat să piloteze un Lightning. Destul de ofensat, generalul a ordonat:

— Chambe, ocupă-te tu de asta!

Atmosfera s-a relaxat imediat ce subiectul politic a fost abordat. Saint-Ex a povestit ce văzuse și auzise la New York privitor la relația dintre Giraud și de Gaulle. Generalul a fost foarte interesat, dar atunci când, în complicitate cu Chambe, pilotul-scriitor și-a încheiat prezentarea cu avertismentul: „Dacă de Gaulle va veni vreodată la Alger, Giraud va fi terminat”, generalul s-a ridicat brusc, și-a pus șervetul pe masă (sau, mai degrabă, l-a aruncat) și a încheiat brusc întrevederea:

— Dragul meu Saint-Exupéry, fiecare cu părerile lui! Ți mulțumesc pentru opiniile tale, dar am impresia că mă consideri ultimul dintre imbecili!

În momentul în care pleca, Saint-Exupéry, puțin palid, i-a spus lui Chambe:

— Prin urmare, ăsta-i Giraud, generalul tău? Promite să fie interesant!

* David Dwight Eisenhower (1890–1969), general american, comandantul trupelor Aliaților din teatrul de operațiuni european (24 decembrie 1943–14 iulie 1945), șef al Marelui Stat-Major al SUA (1945–1948), comandant al armatelor Aliaților din Europa (1951–1952) și președinte al Statelor Unite în două mandate (1953–1961).

În ciuda acestei bravade, Saint-Exupéry este profund întristat, scriindu-i ulterior lui Chambe:

Trebuie să știi să vorbești cu oamenii. Regret că m-am exprimat atât de prost în dimineața trecută în fața generalului Giraud. Intervenția mea a părut să-l indispună, considerând-o lipsită de gust, de tact sau de disciplină. Îmi asum întreaga responsabilitate pentru asta: este dificil să abordezi astfel de probleme fără o metodă adecvată. Am eșuat din grabă. Totuși, generalul a fost nedrept exprimându-și atât de clar dezaprobarea, căci singurul meu scop era să promovez efortul și modul de gândire pe care-l reprezintă. Automatismul ierarhiei militare mi-a anihilat argumentele. Generalul m-ar fi ascultat cu mai multă amabilitate dacă aș fi avut mai mult tact. Și totuși, ceea ce am exprimat a venit din suflet și am vorbit exclusiv pentru a-i fi de folos și, prin intermediul lui, pentru a fi de folos țării mele, întrucât mi se pare discutabil că niște comandanții de unități sunt calificați să înlocuiască o explicație fundamentală cu interpretarea lor. Dacă nu se referă la o declarație oficială, n-au puterea de a-l liniști pe subofițerul care se îndoiește de sine, într-o acțiune de ordin politic ce a urmat constant explicații precise și simple, punându-i la încercare integritatea, patriotismul și onoarea. Generalul Giraud este custodele onoarei soldaților săi.

La rândul lui, Chambe va avea unele dificultăți în a pune lucrurile la punct, dar Giraud a regretat și el că a fost atât de impulsiv, așa că va urma alt mic-dejun. Generalul a povestit:

Între timp, m-am dus la Saint-Georges* pentru a lua legătura cu generalul Bedell Smith**, șeful de stat-major al lui Eisenhower. El trebuia făcut să înțeleagă că Saint-Exupéry era o figură excepțională în Franța și chiar și în America, așa că, pentru o figură excepțională sunt necesare măsuri excepționale! Bedell Smith s-a arătat reticent, promițând să-i semnaleze Eisenhower această problemă, dar nimic mai mult. Îngrijorat, l-am convins pe Giraud să-l sune personal pe Eisenhower. Și uite așa, decizia a fost retrasă, Saint-Exupéry fiind autorizat să piloteze avionul Lightning.

Așadar, iată-l din nou la Palatul de Vară, într-o dimineață, la ora 08.30. Sorbind din cafeaua neagră, Giraud i-a dat vestea cea bună: o autorizare verbală, deocamdată. Trebuiau să aștepte până când memorandumul Statului-Major al Forțelor Aeriene ale SUA va trece pe la toate eşaloanele și va ajunge până la centrul de antrenament și la unitatea de aviație a lui Saint-Ex. În tot acest timp, Giraud – care nu renunțase niciodată la ideea lui inițială – i-a oferit pilotului-scriitor un turneu de conferințe pentru ofițerii și subofițerii din taberele de antrenament, care lăncezeau în așteptarea începerii campaniei de eliberare. Temele de abordat? Răbdare și încredere! Nu putea fi ceva care să se potrivească mai bine cu propria situație, așa că Antoine a pornit în misiune.

* Hotelul Saint-Georges din Alger, fost palat al căpeteniilor algeriene, sediul cartierului general al generalului Eisenhower (n. a.).

** Walter Bedell Smith (1895–1961), general american, șeful de stat-major al trupelor comandate de generalul Eisenhower, apoi al trupelor Aliaților. Bedell Smith a fost cel care a primit capitularea generalilor germani la Reims, în data de 5 mai 1945, a fost ambasador la Moscova (1946–1948), director al CIA (1950–1953) și secretar de stat al SUA (1953–1954), la începutul administrației prezidențiale a lui Eisenhower.

— Iată-mă și comis voiajor de propagandă, iar asta-i numai din cauza ta! i-a declarat el batjocoritor lui Chambe, în timp ce se urca la comenzile unui monomotor Simoun. Generalul a povestit:

L-am văzut de mai multe ori în decursul aceluia turneu. Îmi amintesc de indignarea lui atunci când a fost martor la recrutarea nerușinată de către agenții gaulliști a celor care fugiseră din Franța prin Spania și care debarcau la Casablanca, pentru a-i convinge să se înroleze în trupele generalului de Gaulle, nu în cele ale generalului Giraud. Pentru că, de fapt, din păcate, existau două armate, iar Saint-Exupéry nu-și putea crede ochilor. Moralul îi era zdruncinat și-l vedeam că era pesimist. Aproape întotdeauna fusese, dar într-un anumit mod. Nu neapărat că s-ar fi îndoit de rezultatul războiului, de victorie sau de justetea cauzei pentru care a revenit sub arme, chiar și în disidență, dar avea o viziune melancolică asupra viitorului care aștepta omenirea după zdruncinările cosmice care răvășeau lumea și, în opinia lui, o degradau. Într-o zi, mi-a spus cuvintele astea: „Poate pentru un mileniu și mai bine, universul nu-și va reveni. Se va găsi în plină decadere printre molozul și ruinele sale. De ce luptăm? Dintr-un fel de atașament disperat față de principiile pe care nu vrem să le vedem dispărând, însă nici nu putem face altfel... Vezi tu, generale, eu urăsc epoca noastră. După acest război, când se va termina totul, nu vom găsi nimic altceva decât un neant. De secole, omenirea coboară pe o scară imensă al cărei vârf se pierde în nori și a cărei bază se află într-un abis întunecat. Ar fi putut să urce această scară, dar a ales s-o coboare. Decadența spirituală este terifiantă, așa că puțin îmi pasă dacă sunt ucis în luptă sau nu. Dacă voi trăi, în ce meserie m-aș putea refugia? Ce meserie ar putea să mai existe într-o grămadă de cenușă?...”

Acesta era Antoine de Saint-Exupéry, alcătuit dintr-un amestec de idealism, tristețe dusă până la deprimare și nerăbdare. Când se va reîntâlni cu camarazii lui din SAL 33, își vor aminti și ei caracterul său vesel. Omul este complex. După ce a îndeplinit formalitățile administrative la baza aeriană Laghouat, și-a reluat antrenamentul. În decurs de o lună, a acumulat 28 de ore de zbor pe avioane Bloch 174, Simoun și North American*, iar la data de 8 iunie, la Oujda, în Maroc, a pilotat un P-38 Lightning! Vârsta și rănilor sale sunt handicapuri serioase pentru aceste zboruri la foarte mare altitudine într-o cabină nepresurizată, dar totul merge ca pe roate, chiar dacă Antoine refuză cu încăpățănare să vorbească engleza, ceea ce face să decurgă greu comunicarea cu controlorii americani de trafic aerian, în condițiile în care numărul de avioane aflate în mișcare era considerabil. De ce acest refuz? De dragul perfecțiunii. „De fapt, este un avantaj în New York”, i-a explicat el cu o sinceritate malițioasă unuia dintre prietenii lui americani, John Phillips. „Când vreau o ceașcă de cafea, mă duc la cea mai frumoasă chelneriță și o fac să înțeleagă prin gesturi că am nevoie de o ceașcă, o farfurie, o lingură, cafea, frișcă și zahăr. Mimica mea o face să zâmbească, așa că de ce aș învăța engleza, care m-ar priva de acel zâmbet?”

Totuși, acum nu se mai afla la New York, iar engleza era obligatorie pentru comunicarea cu turnul de control. Saint-Exupéry disprețuia echipamentul radio: „Aceste căști sunt bune doar ca să-mi provoace migrene, și urăsc orice m-ar putea lega de pământ.”

* Autorul se referă la avionul monomotor, monoplan, biloc de antrenament avansat North American Aviation NA-64 P-2. De construcție americană, a fost utilizat de Forțele Aeriene Franceze în perioada 1940-1949 (n. red.).

Cât despre avionul P-38, i-a împărtășit lui Chambe primele lui impresii:

Frumoasă mașinărie! Ce fericit aș fi fost s-o primesc cadou la a 20-a mea aniversare! Observ cu melancolie că astăzi, după aproximativ 6 500 de ore de zbor pe toate cerurile lumii, nu mai pot găsi prea multă plăcere în aceste jocuri... Dacă mă supun vitezei și altitudinii la o vârstă patriarhală pentru această profesie, o fac mai mult pentru a evita oricare dintre necazurile generației mele, decât în speranța de a redescoperi satisfacțiile de altădată. Nu încapе îndoială că atunci când aveam 20 de ani m-am înșelat [...].

Dar ce anume caută acest diavol de om?

După cum spune Denis de Rougemont, nu se mai putea opri din gândit. Imaginația lui îl duce înapoi în octombrie 1940, când, demobilizat în Franța, trăise câteva săptămâni aproape ca un sălbatic, în afara timpului și departe de realitate. Mașina lui fiind depozitată într-un garaj prăfuit, „descoperise căruța trasă de cai, iarba de pe cărări, oile și măslinii”. Măslinii aveau un alt rol în afară de a bate monoton tactul, de dincolo de geamurile mașinii, la viteza de 130 km/h: „Încet, produceau măslină.” Cât despre oile, „făceau excremente adevărate și produceau lână adevărată”. Iarba avea un sens, din moment ce o pășteau oile! Saint-Exupéry se simțea renăscut în acel colț de lume unde până și praful era parfumat.

Toate astea pentru a vă explica faptul că această existență gregară, în inima unei baze aeriene americane, acele mese înghițite în picioare în 10 minute, acest du-te-vino între avioane monoloc cu motor de 2 600 CP și un fel de clădire abstractă unde suntem înghesuți câte trei într-o cameră, acest

teribil deșert uman, pe scurt, nu are nimic care să-mi încălzească inima. Și asta, la fel ca misiunile fără profit sau speranță de întoarcere din iunie 1939, este o boală de îndurat. Sunt „bolnav” pentru un timp necunoscut, dar nu cred că am dreptul să nu îndur această boală. Asta e tot.

Ah, generale, există o singură problemă, doar una, în întreaga lume: să redai umanității sensul spiritual. Neliniști spirituale. Să faci să cadă peste oameni ceva care seamănă cu un cânt gregorian...

În vârful cerului, la 10 000 de metri, Saint-Exupéry își uită existența pământeană. La 19 iunie, primește certificatul prin care este declarat apt pentru zborul la mare altitudine: „Pe durata menținerii unei presiuni corespunzătoare unei altitudini de 12 000 de metri*, s-au constatat ușoare manifestări dure-roase în locul unei vechi fracturi.” La 25 iunie, este avansat maior, iar la 1 iulie, SAL 33 este dislocată în orașul La Marsa din Tunisia. Saint-Exupéry a stat în vila comandantului de patrulă, René Gavoille, în Marsa-Plage. Era fericit, lucra la „Citadela”**, se culca târziu și se trezea târziu, exasperându-și oarecum gazele cu programul lui neobișnuit. În plus, avea obiceiul să lase robinetele deschise și becurile aprinse, chiar dacă apa și electricitatea erau sever restricționate. La un moment dat, când s-a dus la somn, n-a închis ușile glisante ale camerei, iar portofelul, ceasul și stiloul i-au fost furate de niște copii.

* De reținut că la fiecare 1 000 de metri altitudine temperatura scade cu șase grade Celsius, mărime fizică ce poartă denumirea de gradient termic vertical. Așadar, dacă la nivelul solului sunt 0° C, la 11 000 de metri altitudine sunt -66° C.

** *Citadela*, reunind eseurile autorului, a fost publicată postum, în 1948. În România a apărut la Editura Junimea, în 1977, în traducerea lui Șerban Florea, fiind reeditată de mai multe ori.

Scria și făcea baie în mare, concepând și câteva lucrări grafice. Crochiurile erau revelatoare pentru starea lui psihică: schițe melancolice când era trist și o multitudine de desene mici și amuzante atunci când era într-o stare bună.

Înapoi pe front: cu Zona Liberă Franceză acum ocupată de trupele Axei, subunitatea lui Saint-Ex avea misiunea de a recunoaște zonele de coastă. Vor fi efectuate 36 de misiuni de luptă, în principal sub formă de supraveghere aeriană (fotografieri) a unor sectoare specifice din sudul Franței: zbor executat într-un avion monoloc rapid, neînarmat, pentru a aduce înapoi fotografiile ale punctelor izolate, ale orașelor ocupate de inamic, ale porturilor, aerodromurilor sau ale unor zone întregi, uneori peste 5 000 de kilometri pătrați de teren fotografiat. Misiuni lungi (peste șase ore), cu utilizare constantă a buteliilor de oxigen. Siguranța echipajelor era asigurată de viteza avionului și de dotarea cu o barcă gonflabilă atașată la parașută. „Ce plăcere pură era să revezi Franța!”

Jurnalul de operațiuni al SAL 33:

Prima dată când ne apropiem de Europa și distingem brusc, prin ceața ușoară, conturul coastei, în splendoarea unei zile frumoase, inima este cuprinsă de o emoție puternică. Fericiți sunt piloții care au experimentat acest sentiment!

Relațiile cu americanii sunt sincere și cordiale, dar, uneori, ghinioanele se țin lanț: motoare care se opresc necomandat, defecțiuni ale tuburilor de oxigen, trenuri de aterizare care nu ies și care trebuie coborâte manual, în timp ce se acționează o pompă care merge greu timp aproximativ 10 minute, cu corpul learcă de transpirație și inima bătând năvalnic de la anxietatea cauzată de riscul ca trenul de aterizare să nu se zăvorască

la sfârșitul cursei*. Și când totul funcționează bine, încă există avioanele de vânătoare ale Luftwaffe și tunurile antiaeriene germane, *flak-ul***...

Cu toții cunoaștem acele momente dificile, petrecute în așteptarea unui avion care întârzie să revină din misiune. Un sfert de oră, o jumătate de oră, o oră întârziere – limita de combustibil este atinsă, iar avionul nu se mai poate întoarce la bază. Rămâne speranța de a afla că a aterizat, fără combustibil pe undeva, în teritoriul controlat de forțele proprii. Rețelele telefonice și radio au funcționat toată noaptea, dar a doua zi, tot nimic. Singura speranță rămasă este să aflăm într-o zi că pilotul a fost luat prizonier. Iată ce s-a întâmplat cu locotenentul Le Forsonney, primul nostru om dispărut în misiune: am aflat că a fost doborât de avioane de vânătoare inamice. Rănit grav la cap de un șrapnel provenit din explozia unui obuz și reușind, în mod miraculos, să sară cu parașuta, s-a trezit la spital.

Astfel, Saint-Exupéry a fost „transferat” pe un P-38 Lightning și a efectuat prima lui misiune de luptă la 21 iulie 1943. Din păcate, la 1 august, din cauza unei defecțiuni a motorului, a aterizat lung, iar frânele i-au funcționat defectuos. Din cauza frânării doar pe o roată, avionul a făcut o întoarcere rapidă necomandată și și-a zgâriat o aripă de ramurile unui măslin. Gavoille l-a planificat să zboare din nou, pentru a nu-l afecta în vreun fel incidentul de zbor, dar unii dintre ofițerii superiori americani au profitat de acel eveniment pentru a-l opri de la zbor.

* Nezăvorărea trenului de aterizare ducea la plierea sa la contactul cu pista de decolare-aterizare și la avarierea avionului (n. red.).

** Artileria antiaeriană germană. *Flak* este abrevierea cuvântului german *Fliegerabwehrkanone*, care înseamnă „tun antiaerian” (n. a.).

Din punct de vedere tehnic, medical și strategic, aveau dreptate: Saint-Exupéry era prea înalt și prea bătrân pentru zborul pe Lightning. Piloții de recunoaștere zboară conform unor planuri secrete elaborate de Marele Stat-Major și, spre deosebire de avioanele de vânătoare și cele de bombardament, trebuia neapărat să revină la bază pentru ca misiunea să poată fi considerată îndeplinită. În plus și mai presus de toate, era imperativ necesar să nu cadă în mâinile inamicului, care ar fi avut apoi ocazia de a obține informații despre strategia Înaltului Comandament al Aliaților.

Gavoille a explicat: „În plus, mai exista și gelozia anumitor francezi, care nu acceptau integrarea noastră în Forțele Aeriene ale SUA și nu ezitau să ne reproșeze că purtam stema Vichy Francisque* peste Crucea Franței Libere”, aceasta nefiind alta decât emblema lor, faimosul topor de abordaj cu două tăișuri.

Și așa, Saint-Exupéry a fost șters din lista piloților apti de zbor. Chiar dacă era, cu siguranță, scriitor și poet, să ai capul în nori nu este deloc recomandat în cazul aviației de vânătoare. Prin urmare, se grăbește imediat spre Alger.

În acea vară a anului 1943, pe plan politic, de Gaulle câștigase teren. Era copreședinte al Comitetului de Eliberare Națională, dar Giraud încă deținea acea funcție, împreună cu cea de comandant suprem al Forțelor Armate. În această ultimă calitate, Chambe i-a cerut să intervină încă o dată pe lângă Eisenhower. Circumstanțele erau favorabile, deoarece Giraud tocmai citise *Flight to Arras* („Zborul spre Arras”)** , care l-a încântat – „poate

* *Lordre de la Francisque gallique* era stema Guvernului de la Vichy, reprezentată sub forma unui topor cu două tăișuri, cu un baston de mareșal drept mâner de care sunt atașate două tăișuri colorate în tricolorul Franței.

** Titlul versiunii în limba engleză a romanului *Pilote de guerre* (1942).

pentru că-l nemulțumise atât de mult pe de Gaulle”, după cum a notat generalul Chambe, nu fără o nuanță de răutate.

Giraud intervine, dar procesul se prelungește, Forțele Aeriene Americane fiind reticente în a acorda un tratament special. Giraud insistă, în vreme ce Saint-Exupéry așteaptă cu nerăbdare în Alger. Ca să-și omoare timpul, le arată prietenilor lui trucuri cu cărți de joc, rodul unei pasiuni pentru teoria numerelor. Abilitatea lui este uimitoare, ghicind cartea aleasă atât de precis, încât devine stupefiant, fiind chiar suspectat de magie. Așa, Antoine mai eliberează din presiunea în care trăiește, dar asta nu-i deloc viață...

Un doctor algerian, pe nume Jean-Louis Jacquemin, a descris savuros atmosfera de la Bar des Ailes, locul de întâlnire al „piloților cu păr în palmă”*, decorat cu lambriuri de lemn în tonuri calde, cu banchetele sale din piele și catifea roșie, mesele rustice și vechiul său bar, cu tejghea înaltă, și rezervele sale de sticle de Picon, Suze, Noilly, Mandarin, Guignolet ș.a. Acolo, Saint-Exupéry era servit de un barman kabil**, care-i pregătea mici aperitive delicioase și băuturi alcoolice pentru digestie ce-i mergeau la casa sufletului. Gustările preferate de Saint-Ex erau mezelurile mediteraneene – cârnați sobrasada din Insulele Baleare – amestecate cu o jumătate de cutie de sos picant tunisian *Harissa du Cap Bon*, legate cu o picătură de ulei de măsline și stropite cu lichior pur de anason pentru a masca grăsimile.

* Expresie din vechime, utilizată în Aviația Militară Română pentru a desemna piloți bătrâni, cu mare experiență de zbor și foarte pricepuți în arta pilotajului (n. red.).

** Membru al unui grup etnic berber din regiunile muntoase ale nord-estului Algeriei (n. red.).

Amestecul era lăsat o noapte la frigider, apoi întins generos pe felii mici de pâine foarte crocantă.

În vara anului 1943, Saint-Exupéry stătea la vechiul lui prieten, dr. Georges Pelissier, pe rue Denfert-Rochereau nr. 17. La 5 noiembrie, s-a accidentat la o vertebră, explicându-i pățania lui Pelissier:

Imaginează-ți că tocmai am avut parte de o întâmplare ridicolă. Mă plimbam cu pas alert prin holul unei case întunecate ca un cuptor. N-am văzut scara cu șase trepte din marmură albă, menită să arate elegantă când este luminată, așa că m-am trezit brusc plutind prin aer. Nu pentru mult timp, pentru că am auzit un zgomot puternic: eu eram. M-am trezit întins pe spate, destul de calm, sprijinit delicat, în două puncte, de colțurile solide din marmură. Aceste două puncte erau coccisul meu și a cincea vertebră lombară. Deși o suprafață atât de mică îmi provocase un șoc atât de puternic, scara nu era spartă. Cât despre mine, am reușit, cu mare dificultate, să mă ridic...

Totuși, întrucât îl bănuia pe doctor că-i evaluase greșit durerea, s-a simțit abandonat de medicină. În plus, era teribil de izolat. „Să nu te simți niciodată singur. Inima mea bate aproape de a ta”, i-a scris Consuelo. „Este atât de greu, atât de amar să nu-ți pot îngriji rănilor, reumatismul, cu mâinile mele întinse numai înspre tine.”

Consuelo încerca să-l consoleze, iar peste Atlanticul care-i despărțea, *Micul Prinț* a devenit fiul pe care nu l-au avut niciodată, soția lui scriindu-i: „Într-o zi, promite-mi că mă vei lua cu tine în deșert, ca să-l aștept acolo pe Micul Prinț.” Antoine continuă să scrie la *Citadela*, o carte care continuă să crească fără niciun plan, înspăimântătoare prin ambiția sa, vastă,

debordantă, lirică, un amalgam de morală și de metafizică. A prins rădăcini în el ideea de sacrificiu, de moarte asumată de bunăvoie, ca o ridicare la ceruri, ca o întâlnire cu Dumnezeu.

O religiozitate nocturnă pune stăpânire pe el. Nu mai este catolicismul din copilăria lui, plin de ceremonii familiale fericite, procesiuni și ore minunate petrecute cu părintele la cateheză. Poartă cu el o icoană a Terezei de Lisieux*, care a cunoscut și ea noaptea întunecată, îndoiala și suferința. Puțin câte puțin, se apropie de singurătatea lui Isus, de veghea de pe Muntele Măslinilor, de noaptea premergătoare Răstignirii... Scrisorile sale nu sunt cele ale unui ipohondru încăpățânat și morocănos, ci mai degrabă mărturisirea unei tristeți care se învecinează cu dorința de a muri. „A te naște”, nu încetează el să repete, „înseamnă a te întoarce în serviciu, a zbura în sfârșit.”**

„Imn către Dumnezeu în largul mării!” Antoine visează să se afunde în norii imenși ca niște catedrale. Țintuit la pământ în orașul alb, se înfurie din cauză că fusese pus la dispoziția comandamentului, cum se spune eufemistic în armată. „Sunt un ciumat... dar, ei bine, nu-mi pasă!... Sufăr de o durere peste puterile mele... Am o durere care mă lasă fără suflare.”

Între timp, SAL 33 a fost redislocată la Foggia-San Severo***, pe coasta Adriaticii. Cu anumită ironie, piloții observă că toți fasciștii au dispărut din Italia...

* Tereza de Lisieux (1873–1897), călugăriță catolică. A trăit în mănăstirea carmelită din Lisieux (în nord-vestul Franței). Este venerată ca sfântă de Biserica Catolică sub numele de *Sf. Tereza a Pruncului Isus și a Sfintei Fețe* și recunoscută ca Doctor al Bisericii (1997). A fost declarată fericită de către papa Pius al XI-lea, la 29 aprilie 1923, sfântă, la 17 mai 1925, și patroana misiunilor, în 1927.

** Alain Vircondelet, *op. cit.* (n. a.).

*** Abandonat de germani la 27 septembrie 1943, orașul Foggia a fost ocupat de trupele britanice la 1 octombrie. În jurul orașului italian s-au

Crăciunul anului 1943: o sărbătoare interaliată îi reunește pe francezi și pe americani în jurul unui curcan sosit din Statele Unite într-un container frigorific.

Din Alger, Saint-Exupéry trimite această telegramă soției sale, la New York:

Iubita mea Consuelo, sunt complet disperat să fiu de Crăciun departe de tine. Stop. Scrisorile, singura mea consolare într-o imensă amărăciune. Stop. Singura mea bucurie în viață va fi să te revăd, am îmbătrânit o sută de ani gândindu-mă la tine și te iubesc mai mult ca niciodată.

Antoine tot mai așteaptă să plece în misiune. Încăpățânat, exact ca Micul Prinț, care nu renunță niciodată la o întrebare odată ce a enunțat-o, i-a scris generalului Chambe:

Dragă generale,

În această seară, când am ajuns la mine acasă, am simțit o mare melancolie. Fără îndoială, aceasta este prima și ultima dată când mă însuflețesc pentru un punct de vedere egoist, dar este drag inimii mele din alte motive decât cele personale. Nu ți-am vorbit niciodată și nici n-am vorbit vreodată cu cineva despre avansarea mea la gradul de maior. Nu voiam să fiu ajutat într-un domeniu în care cel mai firesc meca-nism funcționa în favoarea mea... Am renunțat la trei transferuri, care, la cererea însăși a ambasadei, m-ar fi repartizat la activități de propagandă în Statele Unite... Acest grad de maior, de care sunt considerat nedemn, l-am refuzat eu însumi în timpul războiului, din loialitate față de unitatea mea.

construit circa 20 de aerodromuri anglo-americane, care au funcționat până la sfârșitul războiului, jucând un rol important inclusiv în cadrul misiunilor de bombardare a orașelor din România.

Eu am cerut Ministerului Aerului să nu fiu avansat, știind că această avansare ar duce la transferul ale cărui avantaje le-am refuzat.

Din punct de vedere profesional, am aproape 7 000 de ore de zbor acumulate pe cele mai solicitante rute. În plus, timp de trei ani (1929–1931) am asigurat conducerea tuturor rutelor interne argentinieni, aproximativ 5 000 de kilometri de linii de zbor, și am organizat eu însumi linia aeriană Buenos Aires–Strâmtoarea Magellan*, ceea ce reprezintă realizare mea personală.

Dar, pe lângă aceste motive de natură tehnică și militară, mi s-a părut normal, din alte motive, să beneficiaz de acest avantaj al gradului, având în vedere rodnicia contactelor mele cu colegii străini. În Statele Unite, cărțile mele sunt clasate printre cele mai citite, nu numai dintre cărțile franceze, ci și dintre cărțile americane în sine. Cred că sunt singurul străin care s-a bucurat vreodată de un astfel de public. Nu-mi fac nicio vanitate din asta, dar am folosit acest avantaj pentru a apăra onoarea franceză în Statele Unite împotriva unei opinii greșite. [...] Este foarte adevărat că, dacă mi-aș fi trădat convingerile cele mai profunde alăturându-mă celor care judecă un om după puterea sa de propagandă, aș fi fost de mult ceva cu totul diferit de un maior. Știi mai bine decât oricine că nu caut niciun avantaj din această poziție morală și nu cer nimic altceva decât să fiu, ca până mai ieri, pilot în misiune de război [...].

Dragă generale, sunt cam amărât și îmi pun soarta în mâinile tale. Crede într-o prietenie care este profundă.

Saint-Exupéry.

* Buenos Aires, aeroportul din Punta Arenas, cu escală în Comodoro Rivadavia, o distanță de 2 270 de kilometri. La frontiera din zona de sud dintre Argentina și Chile sunt trei vârfuri muntoase care poartă numele unor aviatori francezi: Aguja Guillaumet (2 579 m), Aguja Mermoz (2 732 m) și Aguja Saint-Exupéry (2 558 m).

După solicitări repetate din partea lui Giraud, trimise lună de lună, un Eisenhower exasperat și-a sunat șeful de stat-major: „Acești francezi sunt imposibili, Giraud în primul rând! Acest Saint-Exupéry este o adevărată pacoste! Dați-i drumul la zbor! Ar putea fi mai puțin enervant în aer decât la sol!

La celălalt capăt al firului, generalul Walter Bedell Smith a notat câteva cuvinte pe o pagină a blocnotesului său, pe care secretara sa i le-a transmis generalului Eaker*, comandantul suprem al MAAF**:

Pilotul francez Saint-Exupéry, în prezent oprit de la zbor, este reintegrat pe funcția de pilot.

Semnat: Eisenhower.

* Ira Clarence Eaker (1896–1987), general de aviație american, comandant al Armatei a 8-a Aeriene dislocate în Marea Britanie (1 decembrie 1942). Ulterior, a ocupat funcția de comandant al Forțelor Aeriene Aliate din teatrul de operații mediteraneean, iar spre sfârșitul războiului a fost loctiitor al comandantului Forțelor Aeriene Americane.

** Acronim pentru Mediterranean Allied Air Force (Forțele Aeriene Aliate din Mediterana) (n. red.).