

Antoine de Saint-Exupéry

PĂMÂNT AL OAMENILOR

Traducere din limba franceză și note de
Octavian Soviany

Editura Paralela 45

Director de producție editorială: Ionuț Burcioiu

Redactare: Cătălina Soare

Corectură: Anda Marin

Tehnoredactare: Mihail Vlad

Design copertă: Andreea Chele

Pregătire de tipar: Marius Badea

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

SAINT-EXUPÉRY, ANTOINE DE

Pământ al oamenilor / Antoine de Saint-Exupéry ; trad. din lb. franceză și

note de Octavian Soviany. – Pitești : Paralela 45, 2025

ISBN 978-973-47-4275-2

I. Soviany, Octavian (trad. ; note)

821.133.1

Terre des hommes

Antoine de Saint-Exupéry

Copyright © Editura Paralela 45, 2025

Prezenta lucrare folosește denumiri ce constituie mărci înregistrate, iar conținutul este protejat de legislația privind dreptul de proprietate intelectuală.

www.edituraparelela45.ro

*Henri Guillaumet, bunul meu camarad,
îți dedic această carte.*
Antoine de Saint-Exupéry

EDITURA PARALELA 45

PĂMÂNTUL CA GURU

Puțini scriitori se pot lăuda cu o biografie ca aceea a lui Antoine de Saint-Exupéry. Născut în 29 iulie 1900, la Lyon, într-o familie de vechi aristocrați, a ajuns pilot de aviație în 1921, în timp ce își efectua stagiul militar, iar cinci ani mai târziu este angajat de compania Latécoère (devenită ulterior Aéropostale), pentru a deservi curierul poștal aviatic pe linia Toulouse – Dakar. În această perioadă scrie nuvela *Evadarea lui Jacques Bernis*, care va fi publicată în numărul din aprilie 1926 al revistei *Le navire d'argent*. La sfârșitul anului 1927, a fost numit șef de escadă la Cap Juby, în Maroc, cu misiunea de a îmbunătăți relația companiei cu disidenții arabi, pe de o parte, și cu spaniolii, pe de altă parte.

Primul său roman, *Curierul de Sud*, în care rememorează câteva dintre experiențele sale de aviator, apare la Editura Gallimard, în 1929. În același an, îl găsim în America de Sud, alături de experimentatul pilot Guillaumet, cu misiunea de a contribui la

extinderea Aéropostalei în Patagonia. Această experiență va fi evocată, în pagini pline de lirism, în cel de-al doilea roman al lui Saint-Exupéry, *Zbor de noapte*, care a apărut în 1931 și s-a bucurat de un succes uriaș. În același an se căsătorește la Nisa cu Consuelo Suncin Sandoval de Gómez, scriitoare și actriță salvadoriană.

Între 1931 și 1932, este pilot de încercare, iar din 1934, angajat în serviciul de propagandă al Air France, activând în paralel ca pilot de raid, jurnalist, reporter și autor de scenarii cinematografice.

Un episod crucial al carierei sale de aviator (evocat în cartea de față) are loc în 1935, când, zburând pe ruta Paris-Saigon, întovărășit de mecanicul de bord André Prévot, Saint-Exupéry este obligat să aterizeze forțat în deșertul Sahara. Urmează zile și nopți de coșmar; cei doi își epuizează rapid puținele provizii, rătăcesc la întâmplare prin deșert, devin victime ale mirajelor sahariene, iar în momentul în care par cu desăvârșire pierduți, sunt descoperiți, după patru zile, de doi beduini, care le aplică un tratament indigen de rehidratare, ce îi salvează de la moarte. Mulți dintre biografii/comentarii scriitorului sunt de părere că această experiență este punctul de pornire al „basmului filozofic“ *Micul Prinț*, cea mai cunoscută dintre operele lui Antoine de Saint-Exupéry.

Tot în tovărășia nelipsitului André Prévot, scriitorul străbate în lung și în lat Africa în 1937, pentru a asigura legături aeriene între diverse orașe ale continentului. Se apreciază că cei doi au parcurs în jur

de 9.000 de kilometri, deschizând linii aviatice între Casablanca, Tombouctou și Bamako. Apoi (alt episod evocat în cartea de față) ei trec (de data aceasta în America de Sud) printr-un nou accident: avionul lor se sfârâmă într-o încercare de decolare, sunt grav răniți amândoi, trec iarăși pe lângă moarte, sunt îngrijiți mai întâi într-un spital din Guatemala, apoi Saint-Exupéry este transportat la New York, unde, în timpul convalescenței, definitivează *Pământ al oamenilor*. Cartea a apărut în 1939 și a fost recompensată cu Marele Premiu pentru Roman al Academiei Franceze, fiind considerată, alături de *Micul Prinț*, capodopera scriitorului (în mai mare măsură decât romanul postum, neterminat și neadus la forma lui definitivă, *Citadela*).

Începutul Celui de-Al Doilea Război Mondial îl găsește pe scriitorul-pilot cu gradul de căpitan în Armata Aerului. În 23 mai 1940, el survola orașul Arras, care fusese invadat de armata germană, și, deși avionul său e ciuruț de gloanțele inamicului, reușește să se întoarcă la baza de la Nangis, cu tot echipajul viu și nevătămat. Pentru această faptă (evocată apoi în cartea *Pilot de război*) a fost decorat cu Crucea de Război.

După armistițiul franco-german din iunie 1940, pleacă la New York, unde este întâmpinat însă cu răceală, căci nu era unul dintre simpatizanții generalului de Gaulle, iar opțiunile sale politice se îndreptau deocamdată către regimul de la Vichy al mareșalului Pétain.

Publică la New York, în 1942, *Pilot de război* și tot aici trăiește o poveste de dragoste cu jurnalista Silvia Hamilton și începe să lucreze la *Micul Prinț*. În 1943, se decide să se reintegreze în trupele franceze și, înainte de repatriere, îi încredințează Silviei manuscrisul ultimei sale cărți, *Micul Prinț*, care va apărea la New York, mai întâi în versiune engleză, apoi în versiune franceză.

În perioada 1943–1944, Saint-Exupéry efectuează mai multe misiuni de recunoaștere, este avansat la gradul de comandant, iar în 31 iulie 1944, pleacă în ultimul său zbor de pe aeroportul din Poretta (Corsica), la ora 8.25, într-o misiune de cartografiere, singur la bord, neînarmat și cu combustibil pentru șase ore de zbor. Avionul său a fost semnalat de radar pentru ultima oară la ora 8.30. Din această misiune, Antoine de Saint-Exupéry nu s-a mai întors niciodată. A fost declarat „căzut pentru patrie“, însă dispariția lui rămâne învăluită în mister. Epava avionului său a fost descoperită abia în anul 2000, dar împrejurările morții scriitorului n-au fost niciodată clarificate. Se presupune că a fost doborât de germani.

Am insistat asupra biografiei lui Saint-Exupéry, deoarece el este unul dintre acei scriitori la care viața se împletește atât de strâns cu opera, încât e extrem de anevoios să le distingi una de cealaltă. Opera se nutrește din experiențele de viață ale scriitorului, în timp ce biografia are toate condimentele unei povestiri de aventuri, cu numeroase episoade pline de

suspans și cu o culminație finală, care, dacă ar fi doar o simplă poveste, nu i-ar dezamăgi câtuși de puțin pe iubitorii genului. Până la un punct, la fel ca Pierre Drieu La Rochelle, Philippe Mac Orlan sau André Malraux, ca să mă refer doar la literatura franceză a secolului trecut, Antoine de Saint-Exupéry întruchipează tipul „scriitorului-aventurier“, iar cărțile sale, inspirate din viața de aviator, pot fi calificate, dintr-un punct de vedere, drept „romane ale experienței“. Dar autorul *Micului Prinț* nu este doar un personaj aventuros, ci și un poet capabil să scrie admirabile pagini lirice, un spirit neliniștit, preocupat de rosturile mai adânci ale existenței, și, plecând de aici, un moralist gata să afirme la tot pasul valori superlative, cum ar fi dragostea (vezi povestea micului prinț și a florii), prietenia, solidaritatea, capacitatea de a înfrunta răul sub toate aspectele sale (dintre care nu poate, firește, să lipsească moartea) și de a triumfa asupra lui în cele din urmă din punct de vedere moral.

Din această perspectivă, *Pământ al oamenilor* este o operă exemplară. Ea poate fi privită ca un memorial cu inserții eseistice, ca un roman al experienței, ca un poem dedicat vieții de aviator (iar într-un sens mai larg – omului însuși), ba chiar ca (asemenea *Micului Prinț*) o versiune modernă a povestirilor filozofice din secolul al XVIII-lea, căci fiecare dintre episoadele cărții sunt menite să ilustreze adevăruri cu caracter general, desprinse din sistemul de valori al umanismului.

Protagoniștii lui Saint-Exupéry sunt aviatorii; ei întruchipează versiunea eroică a virilității, sunt „aventurieri“ în sensul cel mai înalt al cuvântului, dar au totodată și o viață sufletească extrem de bogată, care refuză însă să se exteriorizeze într-o retorică ieftină sau în gesturi patetice. În lumea lor, dramele sunt trăite cu demnitate, solidaritatea funcționează în permanență, la fel și cultul prieteniei, care l-a urmărit aproape obsesiv pe scriitor pe parcursul întregii lui viați și opere. Eroii săi ating o autenticitate superlativă pentru că sunt niște luptători, iar „omul se descoperă pe sine când are de înfruntat un obstacol“; ceea ce îi certifică în calitate de oameni este tocmai vocația luptei, confruntarea neconținută cu limitele, permanentul lor efort de autodepășire. În evocarea lor, scriitorul se dovedește un portretist empatic, capabil să pună în lumină amănuntul cel mai potrivit pentru a evoca o situație sau un personaj. Acest amănunt este, de exemplu în portretul pilotului Bury, râsul: „Bătrânul pilot tocmai se așezase în mijlocul nostru și mânca, cu gesturi greoaie, fără să scoată vreo vorbă, cu umerii încă zdrobiți de efort. (...) M-am uitat la Bury, mi-am înghițit saliva și m-am hazardat să-l întreb dacă a avut un zbor greu. Bury nu auzea, avea fruntea ridată și stătea aplecat peste farfurie. (...) În sfârșit, Bury înălță capul, păru să mă fi auzit, să-și fi adus aminte de întrebarea mea și izbucni brusc într-un râs luminos. Și râsul lui mă miră, căci Bury râdea rar râsul acela care îi lumina oboseala. Nu ne dădu nicio altă explicație în legătură

cu izbânda lui, își lăsă capul în jos și începu iarăși să mestece în liniște. Dar în atmosfera cenușie a restaurantului, printre micii funcționari care își dregeau aici trudele mărunte de peste zi, acest camarad, aplecat de umeri, mi s-a părut de o noblețe neobișnuită; lăsa îngerul care tocmai învinsese balaurul să-i străpungă pentru o clipă carapacea lui aspră.“ Și totuși acești eroi ai văzduhului aparțin pământului în sensul cel mai propriu al cuvântului; pământul este „al oamenilor“, dar oameni ai pământului sunt și ei, la rândul-le; sunt legați de acesta prin rădăcinile lor cele mai adânci și mai trainice, așa cum le-o confirmă aproape fiecare nouă experiență: „Cândva, eșuat într-o regiune acoperită cu un strat gros de nisip, așteptam zorii. Dealurile aurii își ofereau lunii coastele luminate, în timp ce versanții întunecați urcau până la liniile de demarcație ale luminii. Pe acest șantier pustiu, unde stăpâneau numai umbrele, numai luna, domnea tihna aceea de după întreruperea unei munci, precum și o tăcere care m-a prins în capcanele ei și m-a adormit. Când m-am trezit, n-am văzut nimic altceva decât albia cerului nocturn, căci stăteam întins pe o creastă, cu brațele încrucișate, față în față numai cu stelele. Neînțelegând deocamdată ce erau acele profunzimi, iar în lipsa unei rădăcini de care să mă pot apuca, în lipsa unui acoperiș, a unei crengi de copac între mine și adâncurile în care mă aflu, m-a apucat amețeala și eram pe gata să mă prăbușesc ca un scufundător. Dar nu m-am prăbușit. Mă simțeam, din cap până-n

picioare, legat de pământ, simțeam un fel de ușurare lăsându-mă-n voia propriei mele greutate. Gravația mi se părea atotstăpânitoare, ca dragostea.“

Relația cu pământul nu este însă una idilică. În raport cu omul, pământul se comportă (dacă se poate spune așa) ca un guru pretențios care își supune discipolii la probe din ce în ce mai severe, ce culminează cu proba pustiului. Rătăciți în Sahara, Antoine și André trec printr-o experiență agonică, care se desfășoară la ultimele limite ale suportabilului și pe parcursul căreia setea capătă dimensiuni coșmaresți: „În prima zi mâncaserăm câțiva struguri. În următoarele trei zile, o jumătate de portocală și o jumătate de madlenă. Cu ce salivă ne-am fi mestecat hrana? Dar nu mi-e foame deloc, mi-e doar sete. Și mi se pare că de acum înainte încerc mai mult efectele setei decât setea. Acest gâtlej dur. Această limbă de ghips. Această râcăitură și acest gust oribil din gură. Sunt senzații noi pentru mine. Fără îndoială, apa le-ar face să treacă, dar nu mai am nicio amintire care să le asocieze cu acest remediu. Setea devine din ce în ce mai mult o boală și din ce în ce mai puțin o necesitate.“

Este o experiență similară secvenței „moarte-renaștere“ prin care se desăvârșește orice inițiere, dar, la sfârșitul ei, așa cum eroii din basme își însușesc puterile magice ale adversarilor pe care îi înving, eroul lui Saint-Exupéry dobândește ceva din natura pustiului, condiție indispensabilă pentru a-l putea birui: „Deșertul sunt eu. Nu mai pot să contez pe salivă, dar, cu atât mai

puțin, nici pe acele imagini dulci care m-ar fi făcut să suspin. Soarele mi-a secăt izvorul lacrimilor... Și ce am văzut totuși? O suflare de speranță se abate peste mine, precum briza peste suprafața mării. Care e semnul ce mi-a pus în alertă instinctul înainte să-mi precipite conștiința? Nu s-a schimbat nimic și totuși s-a schimbat totul... Această întindere de nisip, aceste movile și aceste ușoare plăci de verdeață nu mai compun un peisaj, ci o scenă. O scenă încă goală, dar deja pregătită. Îl privesc pe Prévot. Este la fel de uimit ca și mine, dar nici el nu înțelege ce se întâmplă cu el. Vă jur că are să se întâmple ceva. Vă jur că deșertul s-a însuflețit. Vă jur că această absență, că această tăcere sunt dintr-odată mai vibrante decât tumultul dintr-o piață publică. Suntem salvați, pe nisip se văd niște urme!...”

Așadar, dimensiunea eroică a existenței, cu morala ei, care aparține unui concept superior de umanitate, nu se oferă gratuit, ci se dobândește prin trudă și suferință, iar, dintr-o astfel de perspectivă, peripețiile aviatice din *Pământ al oamenilor* formează (ca și întâlnirile din deșert ale pilotului din *Micul Prinț*) un scenariu inițiativ care le conferă aerul istoriilor exemplare. Ele povestesc, în ultimă instanță, aventura existențială a Omului, surprins în neconținutul său efort de (re)umanizare.

Octavian Soviany

CUPRINS

I Linia	21
II Camarazii	43
III Avionul	63
IV Avionul și planeta	68
V Oaze	82
VI În pustiu	91
VII În inima deșertului	130
VIII Oamenii	181

Pământul ne învață mai multe despre noi înșine decât orice carte. Pentru că ni se împotrivesc. Omul se descoperă pe sine atunci când are de înfruntat un obstacol. Dar pentru a o scoate la capăt îi trebuie o unealtă, îi trebuie o rindea sau un plug. Lucrând pământul, țăranul smulge, puțin câte puțin, secretele naturii, iar adevărul pe care îl descoperă este universal. Tot așa avionul, unealta liniilor aeriene, pune dinaintea omului toate problemele vechi.

Am mereu în fața ochilor prima mea noapte de zbor din Argentina, o noapte întunecoasă în care scânteiau, asemenea stelelor, doar câteva lumini rare, răspândite de-a lungul și de-a latul câmpiei.

Fiecare dintre ele semnala, în oceanul acela de întuneric, miracolul unei conștiințe. În cutare cămin se citea, se stătea pe gânduri, se făcea schimb de mărturisiri. În celălalt poate unii încercau să sondeze spațiul, poate se făceau calcule în legătură cu Nebuloasa din Andromeda. Dincolo se făcea dragoste.

De la o depărtare la alta, ardeau acele focuri ale câmpiei care au nevoie tot timpul să fie întreținute. Până și cele mai discrete: cel al poetului, cel al învățătorului, cel al dulgherului. Dar printre aceste stele vii, câte ferestre închise, câte stele stinse, câți oameni adormiți...

Trebuie să încercăm o apropiere. Trebuie să încercăm să comunicăm cu unele dintre aceste focuri care strălucesc de la o depărtare la alta, de-a lungul și de-a latul câmpiei.

I

LINIA

Era în 1926. Tocmai intrasem, ca tânăr pilot de linie, la societatea Latécoère, care a asigurat, înainte de Aéropostale, devenită apoi Air France, legătura Toulouse–Dakar. Acolo am învățat meseria. Am trecut, ca toți camarazii mei, prin noviciatul la care erau supuși toți tinerii înainte să li se acorde onoarea de a pilota. Zboruri de încercare, deplasări de la Toulouse la Perpignan, lecții dezolante de meteorologie în fundul vreunui hangar înghețat. Trăiam cu frică de munții Spaniei, cu care nu avusesem încă de-a face, și respectându-i pe bătrâni.

Pe acești bătrâni îi întâlneam la cantină, morocănoși, puțin cam distanți, oferindu-ne sfaturile lor totdeauna de sus. Și când vreunul dintre ei, întors de la Alicante sau Casablanca, revenea cu întârziere, cu casca de piele murată de ploaie, iar careva dintre noi îl întreba despre călătoria pe care o făcuse, răspunsurile lui scurte, zilele furtunoase pe care le evoca, alcătuiau pentru noi o lume fantastică, plină de capcane,

de curse, de stânci ce se iveau brusc și de vârtejuri ce ar fi putut smulge cedrii din rădăcină. Balauri negri apărau intrările văilor, mănunchiuri de fulgere încununau crestele. Bătrânii aceștia ne întrețineau respectul cu bună știință. Dar din vreme în vreme, făcându-se respectat pentru totdeauna, câte unul dintre ei nu se mai întorcea.

Îmi amintesc, de exemplu, de o revenire a lui Bury, care avea să moară pe urmă în masivul Corbières.

Bătrânul pilot tocmai se așezase în mijlocul nostru și mânca, cu gesturi greoaie, fără să scoată vreo vorbă, cu umerii încă zdrobiți de efort. Era seara uneia dintre acele zile urâte când, de la un capăt la celălalt al liniei orizontului, cerul e putred, iar pilotului i se pare că toți munții se rostogolesc prin murdărie ca acele tunuri cu cordajele rupte care scurmau punțile corăbiilor de odinioară. M-am uitat la Bury, mi-am înghițit saliva și m-am hazardat să-l întreb dacă a avut un zbor greu. Bury nu auzea, avea fruntea ridată și stătea aplecat peste farfurie. Când e timp urât, la bordul avioanelor deschise, pilotul e obligat să se aplece peste parbriz, ca să vadă mai bine, iar rafalele de vânt îi șuieră mereu în urechi. În sfârșit, Bury înalță capul, păru să mă fi auzit, să-și fi adus aminte de întrebarea mea și izbucni brusc într-un râs luminos. Și râsul lui mă miră, căci Bury râdea rar râsul acela care îi lumina oboseala. Nu ne dădu nicio altă explicație în legătură cu izbânda lui, își lăsă

capul în jos și începu iarăși să mestece în liniște. Dar în atmosfera cenușie a restaurantului, printre micii funcționari care își dregeau aici trudele mărunte de peste zi, acest camarad, aplecat de umeri, mi s-a părut de o noblețe neobișnuită; lăsa îngerul care tocmai învinsese balaurul să-i străpungă pentru o clipă carapacea lui aspră.

A venit în sfârșit și seara când am fost chemat la rândul meu în biroul directorului. Mi-a spus simplu:

— O să pleci mâine.

Am rămas acolo, așteptând ca directorul să mă expedieze. Dar, după o scurtă tăcere, acesta a adăugat:

— Știi bine consemnele?

Pe vremea aceea motoarele nu ne ofereau siguranța pe care o oferă astăzi. Adeseori ne lăsau baltă pe neașteptate, făcând o hărmălaie teribilă, de farfurii sparte. Și asta se întâmpla în timp ce te îndreptai spre scoarța stâncoasă a Spaniei, unde nu exista niciun loc de aterizare de urgență. „Aici – spuneam noi – când te lasă motorul e vai de tot avionul.“ Dar un avion se poate înlocui. Important era să nu abordezi piscul orbește. De aceea, ni se interzicea, sub amenințarea celor mai severe sancțiuni, survolarea mărilor de nori de deasupra regiunilor muntoase. Înfundându-se în câlții aceia, pilotul în pană putea să se ciocnească de creste fără să le zărească.

Iată de ce în seara aceea o voce lentă insista, pentru ultima oră, asupra consemnelor.

— E frumos să navighezi doar cu ajutorul busolei în Spania, deasupra norilor, e foarte elegant, dar...

Apoi, încă și mai lent:

— ...dar ține minte: dedesubtul imensității norilor... acolo se află eternitatea.

Și iată că acea lume calmă, uniformă și simplă pe care o descoperim atunci când ieșim deasupra norilor căpăta pentru mine un înțeles nou. Blandețea ei devenea o capcană. Îmi imaginam această imensă capcană albă acolo, sub picioarele mele. Dedesubtul ei nu stăpânesc, așa cum s-ar putea crede, nici agitația oamenilor, nici tumultul, nici mișcarea plină de viață a orașelor, ci o liniște încă și mai absolută, o pace încă și mai definitivă. Cleiul acela alb devenea pentru mine granița dintre real și ireal, dintre cunoscut și incognoscibil. Și intuiam deja că un spectacol n-are sens decât dacă îl privești din perspectiva unei culturi, a unei civilizații, a unei meserii. Oamenii de la munte cunosc și ei mărele acestea de nori. Dar sunt departe de a fi descoperit cortina fabuloasă despre care vorbeam.

Când am ieșit din birou, mă încerca o mândrie copilărească. Din zorii zilei aveam să răspund de un transport de pasageri, de corespondența cu Africa. Dar mă încerca, în același timp, și o teribilă umilință. Mă simțeam prost pregătit. Spania avea puține locuri de refugiu. Mă temeam că, în caz că motorul va face o pană, n-o să știu unde să caut un teren de aterizare.

M-am aplecat peste ariditatea hărților, fără să găsesc acolo informațiile de care aveam nevoie. De aceea, cu inima plină de acest amestec de timiditate și mândrie, mi-am petrecut noaptea de veghe a armelor la camaradul meu Guillaumet. Guillaumet făcuse ruta înaintea mea. Guillaumet cunoștea trucurile care îți puneau la dispoziție cheile Spaniei. Era nevoie să fiu inițiat de Guillaumet.

Când am intrat la el, mi-a zâmbit.

— Am aflat vestea. Ei, ești mulțumit?

S-a dus după sticla de porto și după pahare, iar când a revenit încă mai zâmbea.

— Să ciocnim în cinstea ta. O să vezi, o să fie bine.

Acest camarad, care avea să bată mai târziu recordul traversărilor poștale din Anzii Cordilieri și din Atlanticul de Sud, răspândea încredere în jurul său, așa cum o lampă împrăștie în jurul ei lumină. Cu câțiva ani mai devreme de recordul său, cu mâne-cile cămășii suflecate, cu brațele încrucișate în lumina unei lămpi, zâmbindu-mi cu cel mai încurajator dintre zâmbete, mi-a spus simplu: „Furtunile, ceața, zăpada, te pot zăpăci uneori. Gândește-te atunci la toți cei care au trecut prin asta înaintea ta și spune-ți simplu: ceea ce au reușit alții poți reuși și tu.“ Între timp, eu mi-am desfășurat hărțile și l-am rugat să arunce totuși împreună cu mine o privire peste itinerar. Și, aplecat în lumina lămpii, sprijinindu-mă de

umărul unui tovarăș mai încercat decât mine, mi-am redobândit liniștea.

Dar ce oră specială de geografie mi s-a ținut cu prilejul acela! Guillaumet nu mi-a predat o lecție despre Spania; el mi-a făcut din Spania o prietenă. Nu mi-a vorbit nici despre hidrografia, nici despre populația, nici despre șeptelul¹ ei. Nu mi-a vorbit despre Guadix, ci despre cei trei portocali care mărginesc un câmp din apropiere de Guadix. „Fii atent la ei, însemnează-i pe hartă.“ Iar de atunci, acești portocali au ocupat pe harta mea un loc mai important decât Sierra Nevada. Nu mi-a vorbit despre Lorca, ci despre o simplă fermă din apropiere de Lorca. Despre o fermă plină de viață. Și despre fermierul ei. Și despre soția fermierului. Iar această pereche, pierdută în spațiu, aflată la o mie cinci sute de kilometri distanță de noi, a dobândit o incomensurabilă importanță. Bine instalați pe o coastă de munte, ca niște paznici de far, ei erau gata mereu, de sub stelele lor, să le sară în ajutor oamenii aflați în nevoie.

Și astfel am putut extrage din uitarea lor și de la distanța nemăsurată la care se găseau față de noi niște amănunte pe care le ignorau toți geografii pământului. Căci pe geografi îi interesează doar Ebrul, care udă marile orașe. Nu și acel pârâu ascuns printre

¹ Totalitatea animalelor domestice sau numai a celor de o anumită specie dintr-o țară, regiune sau gospodărie. (*N. red.*)

ierburi la vest de Montril, acel părinte care, asemenea unei doici, hrănește vreo treizeci de specii de flori. „Atenție la pârâu, afectează terenul! Însemnează-l pe hartă și pe el!“ Ah, n-o să uit niciodată șarpele din Montril! Părea un nimic, care abia dacă vrăjea câteva broaște cu susurul lui ușor, dar nu dormea decât cu un singur ochi. Din paradisul câmpiei, alungit pe sub ierburi, mă pândea de la două mii de kilometri. Cu prima ocazie, avea să mă transforme într-un mănunchi de flăcări.

Îi așteptam, cu hotărâre, pe cei treizeci de berbeci de luptă, prezenți acolo, pe coasta dealului, gata-gata să se năpustească. „Crezi că pajiștea este liberă și apoi, buf!, iată cei treizeci de berbeci care ți se aruncă sub roți!“ Iar eu, eu răspundeam cu un zâmbet uimit acestei amenințări, atât de perfide.

Și, puțin câte puțin, Spania de pe hartă devenea, sub lumina lămpii, o țară de basm. Am marcat cu câte o cruciuliță refugiile și capcanele. Am însemnat locul fermierului, al celor treizeci de berbeci, al pârâului. Am plasat-o la locul ei pe păstorița ce fusese neglijată de geografi.

Apoi, după ce mi-am luat rămas-bun de la Guillaumet, am simțit nevoia să fac câțiva pași prin seara aceea înghețată de iarnă. Mi-am ridicat gulerul mantalei și mi-am purtat înflăcărarea tinerească printre trecătorii neștiutori. Eram mândru să mă amestec printre acești străini, păstrându-mi secretul în inimă. Barbarii aceștia mă ignorau, dar eu eram cel căruia

aveau să-i încredințeze grijile și avânturile lor, la ivirea zorilor, atunci când urmau să fie încărcați sacii poștali. În mâinile mele aveau să-și depună speranțele. Așa că, înfășurat în manta, pășeam printre ei protector, în timp ce ei îmi ignorau solicitudinea cu desăvârșire.

Și cu atât mai puțin aveau habar de semnalele pe care le primeam eu din noapte. Căci furtuna de zăpadă, care poate se pregătea, îmi amenința chiar viața și îmi complica prima călătorie. Stelele se stingeau una câte una, ce puteau să știe toți acești plimbăreți? Numai eu rămâneam încrezător. Mi se comunicau pozițiile inamicului de dinainte de bătălie...

Și am primit acele cuvinte de ordine, care mă angajau atât de serios, lângă vitrinele luminate, în care străluceau cadourile de Crăciun. Păreau expuse acolo, în toiul nopții, toate bunurile pământului, iar eu gustam beția orgolioasă a renunțării. Eram un războinic aflat în primejdie, ce mai contau pentru mine acele cristaluri strălucitoare destinate petrecerilor de seară, acele abajururi, acele cărți? Deja mă scăldam în ceață, deja mușcam, ca pilot de linie, din pulpa amară a nopților de zbor.

M-am trezit la trei dimineața. Am ridicat brusc jaluzelele, am văzut că ploua și m-am îmbrăcat cu gravitate.

Peste o jumătate de oră, așezat pe valijoara mea, așteptam, pe trotuarul care strălucea sub ploaie, să vină să mă ia omnibuzul. Câți dintre tovarășii mei nu trecuseră înaintea mea, în ziua debutului, cu inima

strânsă, printr-o asemenea așteptare! În sfârșit, de după colțul străzii își făcu apariția, făcând un zgomot de fierărie, vehiculul acela vetust, în care îmi venise rândul să mă înghesui pe banchetă între vameșul care nu se trezise încă de-a binelea și câțiva funcționari. Omnibuzul mirosea a aer stătut, a administrație prăfuită, a birou îmbâcsit în care se împotmolește o viață de om. Se oprea din cinci sute în cinci sute de metri pentru a lua încă un secretar, încă un vameș, încă un inspector. Cei care apucaseră să ațipească deja răspundeau cu un mormăit vag la salutul noului venit care se înghesuia pe unde putea și ațipea la rândul său numai-decât. Pe pavajul denivelat din Toulouse se hurduca o încărcătură omenească tristă; iar pilotul de linie, amestecat printre funcționari, nu se distingea la început prin nimic de aceștia. Dar felinarele ne treceau pe dinainte unul după altul, pista se apropia, iar acest străvechi omnibuz șubred nu mai era decât o crisalidă cenușie, din care omul avea să iasă transfigurat.

Fiecare camarad simțise pe pielea lui, într-o dimineață asemănătoare, cum în subalternul vulnerabil, încă supus toanelor cutărui inspector, se năștea insul responsabil de Curierul de Spania și de Africa, cum se năștea cel care, peste numai trei ore, avea să înfrunte, printre fulgere, balaurul din Hospitalet¹..., cel care,

¹ Aluzie la Hospitalet de Llobregat, provincie a Barcelonei, unde sunt numeroase statui reprezentând balauri. Simpatia pentru această creatură mitică provine din legenda Sfântului Gheorghe, care a ucis un balaur pentru a cuceri inima unei frumoase prințese. (*N. tr.*)

după numai patru ore, odată biruit monstrul, avea să decidă, într-o libertate totală și cu puteri depline, dacă va face un ocol peste mare sau va lua cu asalt munții Alcoyului, cel care avea să ducă tratative cu furtuna, cu muntele și oceanul.

Fiecare camarad, amestecat printre anonimi, sub cerul întunecat de iarnă de la Toulouse, simțise, într-o dimineață asemănătoare, cum crește în el suveranul care, peste numai cinci ore, lăsând în urmă zăpezile și ploile nordului, dezicându-se de iarnă, avea să reducă turația motorului și să se pregătească să aterizeze în plină vară, în lumina strălucitoare a soarelui din Alicante.

Omnibuzul acela desuet a dispărut, dar austeritatea și inconfortul lui mi-au rămas vii în memorie. El simboliza pregătirea trebuincioasă pentru bucuriile aspre ale profesiei noastre. Totul a căpătat acolo o izbitoră sobrietate. Și-mi amintesc că tot acolo aveam să aflu, trei ani mai târziu, fără să fi schimbat nici zece cuvinte, vestea morții pilotului Lécivain, unul dintre cei o sută de colegi de linie care, într-o zi sau într-o noapte cu ceață, s-au pensionat întru eternitate.

Era tot ora trei dimineața, în omnibuz domnea aceeași tăcere, când l-am auzit pe directorul de zbor, ascuns undeva în umbră, spunându-i inspectorului:

— Lécivain n-a aterizat azi-noapte la Casablanca.

— Ah! a spus inspectorul. Cum așa?

Și, smuls brusc din visul său, a făcut un efort să se trezească, să-și dovedească zelul și a adăugat:

— Da? N-a reușit să aterizeze? A venit înapoi?

Atunci, din fundul omnibuzului, cineva i-a răspuns simplu:

— Nu.

Am așteptat continuarea, dar n-a mai urmat niciun cuvânt. Și pe măsură ce secundele cădeau, una după alta, devenea tot mai limpede că după acel „nu“ nu va mai veni niciun alt cuvânt, că acel „nu“ însemna fără drept de apel că Lécivain nu numai că nu aterizase la Casablanca, ci că nu mai avea să aterizeze nicăieri.

Iar în dimineața aceea, în zorii primului meu curierat, mă supuneam și eu ritualurilor sfinte ale meseriei de pilot și mă simțeam nesigur de mine, privind, prin geamul omnibuzului, pavajul strălucitor, în care se oglindeau felinarele. Pe deasupra băltoacelor de apă se vedeau cum aleargă rafale de vânt. Și îmi spuneam: „Cu prima mea cursă... da... nu prea am noroc“. M-am uitat la inspector.

— E vreme rea?

Inspectorul a aruncat pe geam o privire rutinată.

— Asta nu dovedește nimic, mormăi el în cele din urmă.

Iar eu mă întrebam după ce semne se poate recunoaște când e vreme rea. Cu o seară în urmă, cu un singur surâs, Guillaumet făcuse să-mi dispară din minte toate semnele rău-vestitoare despre care ne

vorbiseră bătrânii, dar acum ele îmi reveneau în cap: „Îl deplâng pe cel care nu cunoaște linia orizontului, centimetru cu centimetru, dacă dă peste vreo furtună de zăpadă, da, îl deplâng...” Trebuiau să-și păstreze prestigiul și clătinau din cap, privindu-ne cu o milă puțin stânjenită, ca și cum ne-ar fi compătimit pentru naivitatea noastră.

Și, într-adevăr, oare pentru câți dintre noi acest omnibus n-o fi însemnat un ultim refugiu? Pentru șaizeci? Pentru optzeci? Transportați de același șofer tăcut, într-o dimineață ploioasă. M-am uitat în jurul meu: câteva puncte luminoase străluceau în umbră, țigările însoțeau gândurile. Gândurile mărunte ale unor slujbași îmbătrâniți. La câți dintre noi acești umili tovarăși de drum nu le-or fi servit drept ultiți însoțitori?

Am surprins, de asemenea, confidențele pe care și le făceau cu o voce scăzută. Vorbeau despre boli, despre bani, despre grijile meschine de zi cu zi. Vorbele lor îmi arătau zidurile temniței terne în care acești oameni se închiseseră singuri. Și, dintr-o dată, în fața ochilor îmi apărură chipul destinului.

Bătrâne birocrat, tovarăș al meu de drum, nimeni și nimic nu te-a împins să evadezi și nu ești răspunzător pentru asta. Ți-ai făurit liniștea înfundându-ți cu ciment, așa cum fac termita, toate ieșirile spre lumină. Te-ai făcut covrig în siguranța burgheză, în rutinele și în ritualurile înăbușitoare ale vieții tale de provincial, ai ridicat acest stăvilă umil în calea vânturilor, în

calea mareelor și a stelelor. N-ai vrut să te lași neliniștit de marile probleme și nu ți-a fost destul de greu să uiți condiția ta omenească. Tu nu ești locuitorul unei planete rătăcitoare, nu-ți pui întrebări fără răspuns: ești doar un mic burghez din Toulouse. Nimeni nu ți-a dat ghes, când încă mai era timp. Acum lutul din care ești făurit s-a uscat și s-a întărit și nimic nu va mai putea trezi de aici înainte muzicianul adormit, poetul sau astronomul care locuia poate în tine la început.

Nu mă mai plâng de rafalele ploii. Magia meșteșugului meu îmi deschide o lume unde voi înfrunta, în mai puțin de două ore, balaurii negri și piscurile încoronate cu o chică de fulgere albastre și, unde, după ce noaptea se va lăsa, liber, îmi voi putea citi destinul în stele.

Așa avea loc botezul nostru profesional și începeam să zburăm. Cel mai ades aceste zboruri nu aveau nicio istorie. Coboram liniștiți, asemenea unor scafandri de meserie, în profunzimile meșteșugului nostru. Astăzi el este bine explorat. Pilotul, mecanicul, radiotransmissionistul nu se mai lansează într-o aventură, ci se închid într-un laborator. Se orientează după acele instrumentelor de control și nu după înfățișarea peisajului. Afară munții sunt învăluiți în beznă, dar ei nu mai sunt munți. Sunt niște puteri nevăzute, iar distanța până la ei trebuie determinată prin calcule. Transmissionistul notează conștiincios, la lumina lămpii de bord, cifrele, mecanicul face semne pe hartă și pilotul își corectează traseul dacă munții s-au mișcat de la locul unde îi știa

și dacă piscurile pe care le credea în stânga lui îi apar deodată în față, iar totul se desfășoară în liniște și în taină, asemenea preparativelor militare.

Cât despre radiotransmisioniștii de serviciu de la sol, ei notează, la fel de conștiincioși, în caiete, aceeași dictare venită din partea camaradului lor de la bord: „Ora zero și patruzeci. Ruta 230. Totul în ordine.“

Așa zboară un echipaj în ziua de astăzi. Nu simte cătuși de puțin că este în mișcare. Este foarte departe de orice reper, așa cum se întâmplă noaptea pe mare. Doar motoarele umplu cabina luminată cu un freamăt care îi transformă substanța. Iar timpul înaintează. Și pe toate cadranele, în toate lămpile-radio, în toate acele indicatoare se desfășoară o alchimie invizibilă. Din clipă în clipă, aceste gesturi tainice, aceste cuvinte înăbușite, această atenție pregătesc miracolul. Și, când vine momentul, pilotul își poate lipi, sigur de sine, fruntea de geam. Aurul s-a născut din Neant; strălucește în luminile escalei.

Și totuși, am avut parte toți de călătorii în care, dintr-un motiv special, doar la două ore de locul de escală, am simțit dintr-odată că distanța până acolo este mai mare decât cea până la Indii și că, odată ajunși, nu mai putem nădăjdui că o să ne întoarcem vreodată.

Astfel, atunci când Mermoz a traversat pentru prima dată Atlanticul de Sud într-un hidroavion, a ajuns, la căderea serii, în zona Pot-au-Noir. Și a văzut înghesuindu-se în fața lui, dintr-un minut în altul,

cozile tornadelor, ca un zid care tocmai se ridica, apoi noaptea s-a așternut peste toate aceste preparative și le-a ascuns. Iar când, peste o oră, s-a strecurat dedesubtul norilor, s-a pomenit într-o împărăție fantastică.

Trombele marine se înălțau acolo, îngrămadite și nemișcate în aparență, precum stâlpii negri ai unui templu. Ele susțineau, îngroșate la extremități, bolta joasă și întunecată a furtunii, prin ale cărei despicături se despleteau fâșii de lumină, în timp ce luna plină strălucea între stâlpi, pe lespezile reci ale mării. Iar Mermoz își urma mai departe ruta printre aceste ruine nelocuite, tăind-o oblic de la un canal de lumină la altul, ocolind stâlpii gigantici sub care se zburcuma marea în creștere, zburând patru ore, de-a lungul acelor scurgeri de lumină lunară, până la ieșirea din templu. Iar spectacolul fusese atât de copleșitor încât, după ce reușise să scape cu bine din zonă, Mermoz își dădu seama că nu-i fusese frică.

Îmi amintesc și eu de unul dintre acele momente în care treci dincolo de granițele lumii reale; datele radiogoniometrice comunicate de punctele de escală sahariene pe tot timpul nopții fuseseră greșite și ne induseseră rău în eroare, pe transmisionistul Néri și pe mine. Când, după ce am văzut, pe fundul unei crevase care despică ceața, cum strălucea apa, am virat brusc către țarm, nu știam de cât timp începusem să înaintăm spre larg.

Nu eram siguri că vom atinge coasta, căci aveam benzină puțină. Dar, odată ajunși deasupra uscatului, trebuia să regăsim locul de escală. Or, era tocmai ora la care apunea luna. Fără informații radio, deja surzi, deveneam, încetul cu încetul, și orbi. Luna se topise deja, ca un tăciune palid, într-o ceață asemănătoare unui troian de zăpadă. Cerul de deasupra noastră se acoperise, la rândul-i, de nori, astfel că navigam între norii de sus și ceața de jos, printr-o lume goliță de orice lumină și de orice substanță.

Punctele de escală care ne răspundeau au renunțat să ne mai informeze în legătură cu poziția noastră: „Nimic relevant... Nimic relevant...“, căci vocea noastră ajungea până la ele de peste tot și de nicăieri.

Apoi brusc, când ne pierduserăm deja orice speranță, un punct luminos ne apărură la orizont, în stânga. Am simțit o bucurie năvalnică. Néri s-a aplecat spre mine și am auzit că începuse să cânte. Nu putea să fie decât esca, nu putea să fie decât farul acesteia, căci noaptea, Sahara se stinge în întregime și nu mai e decât un mare teritoriu mort. Dar lumina a pâlpa puțin și pe urmă s-a stins. Ne direcționaserăm spre o stea, vizibilă la orizont, între stratul de ceață și nori, doar atunci când apunea și numai pentru câteva minute.

Pe urmă am văzut ridicându-se alte lumini și am luat, plini de o speranță surdă, direcția, pe rând, spre fiecare dintre ele. Iar când o lumină a părut să se prelungească, ne-a încercat o experiență vitală. „Lumină în vizor!“ – i-a transmis Néri escalei de la

Cisneros. „Stingeți-vă și reaprindeți-vă farul de trei ori!” Cisneros și-a stins și și-a reaprins farul, dar lumina fermă, pe care n-o pierdeam din vedere, nici n-a clipit, era iarăși o stea, neclintită în stelaritatea ei.

Chiar dacă benzina era pe isprăvite, am continuat să mușcăm acele cârlige de aur, ni se părea de fiecare dată că e lumina reală a unui far, că e scala și viața, iar apoi trebuia să schimbăm direcția spre o altă stea.

Astfel încât ne-am simțit pierduți în spațiul interplanetar, printre sute de planete inaccesibile, în căutarea unei singure planete adevărate: a noastră, singura pe care se găseau peisajele cu care eram obișnuiți, casele cu care ne împrieteniserăm, iubirile noastre.

Singura pe care... Am să vă spun care a fost imaginea ce mi-a apărut dinaintea ochilor și o să vi se pară poate copilărească. Dar chiar și în mijlocul primejdiei ne păstrăm nevoile firești, iar mie îmi era foame și sete. Dacă vom reuși să ajungem la Cisneros, ne vom face acolo plinul de benzină, apoi ne vom continua călătoria și vom ateriza la Casablanca în răcoarea zoriilor. Gata cu munca! Néri și cu mine vom coborî în oraș. Vom intra într-unul dintre acele mici bistrouri care deschid de cum se crapă de ziuă. Ne vom așeza, Néri și cu mine, la o masă, ne vom simți în siguranță și vom râde de întâmplările nopții trecute, în fața croasanteilor calde și a cafelei cu lapte. Néri și cu mine vom primi din partea vieții acest cadou matinal. Țăranca bătrână nu-și poate întâlni Dumnezeu decât prin intermediul unei imagini pictate, al unui medalion naiv, al unui

rozariu; înțelegerea noastră are nevoie să i se vorbească întotdeauna într-un limbaj simplu. Astfel, pentru mine bucuria de a trăi se strânsese toată în acea primă înghițitură caldă și parfumată, în acel amestec de cafea, lapte și grâu, prin care ne împărtășim cu pășunile liniștite, cu plantațiile exotice și cu recoltele, prin care ne împărtășim cu întregul pământ. Dintre atâtea stele, nu mai era niciuna în stare să ne pună la îndemână această gustare parfumată de dimineață.

Dar distanțe de netrecut se înghesuiau între nava noastră și acel pământ locuit. Toate comorile lumii erau adunate într-un grăunte de praf rătăcit printre constelații. Iar astrologul Néri, care se chinuia să îl recunoască, implora stelele în continuare.

Deodată pumnul lui îmi izbi umărul. Pe hârtia care i-a urmat acestui semnal am citit: „Totul merge bine. Am primit un mesaj grozav.“ Și am așteptat, cu inima bătându-mi puternic ca Néri să noteze cele cinci sau șase cuvinte care aveau să ne salveze. În sfârșit, am primit darul cerului.

Venea de la Casablanca, pe care o părăsisem cu o seară înainte. Transmis cu întârziere, el ne ajungea din urmă la o distanță de două mii de kilometri, când eram pierduți în largul mării, între cețuri și nori. Mesajul venea de la reprezentantul statului pe aeroportul din Casablanca. Și am citit: „Domnule Saint-Exupéry, mă văd silit să cer de la Paris o sancțiune împotriva dumneavoastră, ați virat prea aproape

de hangare la plecarea din Casablanca.“ Era adevărat că virasem prea aproape de hangare. Era adevărat că omul acela, supărându-se, nu-și făcea decât meseria. I-aș fi primit cu umilință reproșul în biroul unui aeroport. Dar acesta ne-a ajuns acolo unde n-ar fi trebuit să ne ajungă. A detunat printre acele stele prea rare, acel așternut de ceață și acea mireasmă amenințătoare a mării. Răspundeam de soarta noastră, de aceea a curieratului și a navei în care ne aflam, pilotam cu mare dificultate pentru a ne salva viața, iar omul acela își revărsa peste noi ranchiuna mărunță. Dar, departe de a ne supăra, Néri și cu mine încercam o mare și neașteptată bucurie. Aici eram stăpâni noi, el ne ajutase să descoperim asta. Văzuse cumva pe mânecele noastre acel caporal că fuseserăm avansați căpitani? Ne smulgea din visul nostru tocmai când parcurgeam gravi cei o sută de pași de la Ursa Mare la Săgetător, când singura problemă pe potrivă noastră, singura problemă care ne putea preocupa era doar acea trădare a lunii...

Datoria imediată, singura datoriei a planetei căreia îi aparținea omul cu pricina, era să ne furnizeze cifrele exacte în vederea calculului ce-l aveam de efectuat între stele. Iar cifrele acelea nu erau bune. În celelalte privințe, planeta trebuia deocamdată să tacă. Și Néri mi-a scris: „În loc să se țină de prostii, ei ar trebui să ne conducă undeva...“ „Ei“ era un cuvânt care rezuma pentru el toate popoarele de pe glob, cu parlamentele, senaturile, flotele, armatele și împărații

lor. Și recitind mesajul aceluia neghiob care pretindea că are de-a face cu noi, am cotit spre Mercur.

Am fost salvați de un noroc cu totul neobișnuit; a venit momentul când, abandonând orice speranță de a ajunge la Cisneros și virând perpendicular spre coastă, am decis să păstrez această direcție atât timp cât mă va mai ține benzina. Îmi dădeam astfel oarece șanse de a nu mă prăbuși în mare. Din nefericire, farurile mele înșelătoare m-au ademenit Dumnezeu știe unde. Din nefericire, ceața groasă în care eram nevoiți să ne scufundăm în plină noapte, ne lăsa puține șanse de a ajunge la sol fără vreo catastrofă. Dar nu aveam de ales.

Situația era atât de clară, încât am ridicat melancolic din umeri atunci când Néri mi-a întins un mesaj care, cu o oră mai devreme ne-ar fi salvat: „Cisneros a decis să vă primească... Cisneros transmite: aproximativ 260...” Cisneros nu mai era așadar ascuns în beznă. Cisneros era acolo, tangibil, la stânga noastră. Dar la ce distanță? Néri și cu mine am început o scurtă discuție. Prea târziu. Ne pusesem de acord. Mergând spre Cisneros ne spoream riscul de a rata coasta. Și Néri a răspuns: „Benzină doar pentru o oră, menținem cursul la nouăzeci și trei...”

Dar escalele au început să se trezească una câte una; în dialogul nostru au început să se amestece voci din Agadir, din Casablanca, din Dakar. Stațiile de radio din fiecare oraș au alertat aeroporturile. Mai-marii aeroporturilor își alertau camarazii. Și,

încetul cu încetul, toată lumea s-a adunat în jurul nostru ca lângă patul unui bolnav. O căldură sufletească inutilă, și totuși căldură. Sfaturi sterile, dar cât de pline de afecțiune!

Apoi, brusc, s-a făcut auzit Toulouse. Toulouse, cap de linie, pierdut la patru mii de kilometri... Toulouse a apărut pe neașteptate printre noi și, fără nicio introducere, ne-a transmis: „Aparatul pe care îl pilotați este cumva F?... (Am uitat numărul de înmatriculare.) – Da. – Atunci mai dispuneți de benzină pentru încă două ore. Rezervorul acestui aparat nu este un rezervor standard. Îndreptați-vă spre Cisneros.“

Astfel, necesitățile impuse de o meserie transformă și îmbogățesc lumea. Nici nu este nevoie de o noapte ca aceea pentru ca pilotul de linie să descopere un sens nou al priveliștilor ce-i sunt familiare. Peisajul monoton, care îl obosește pe pasager, pentru echipaj este altul. Acele mase de nori, care astupă orizontul nu mai reprezintă pentru el doar un decor: îi va pune mușchii în mișcare și îi va ridica niște probleme. Deja ține cont de el, deja îl măsoară, intră cu el într-un adevărat dialog. Iată undeva, încă departe, un pisc; ce față o să-și arate? Într-o noapte cu lună, va fi un reper la îndemână. Dar dacă pilotul zboară orbește, își corectează anevoie deriva și nu e sigur de poziția lui, piscul cu pricina se va

transforma într-o bombă cu întârziere și îi va amenința noaptea, așa cum o singură mină scufundată, plutind în voia curenților, afectează marea în întregime.

Tot așa se modifică și oceanele; pentru pasagerii obișnuiți furtuna e invizibilă; văzute de sus, valurile n-au niciun relief, iar mănunchiurile de stropi par imobile. Se văd doar niște frunze de palmier uriașe, însemnate cu nervuri și cu cicatrici, de parcă ar fi fost degerate. Dar echipajul știe că nu are voie să aterizeze aici. Pentru el, frunzele acelea de palmier se aseamănă cu niște uriașe flori veninoase.

Și fix când călătoria e fericită, pilotul care navighează oriîncotro pe tronsonul său de linie aeriană nu asistă doar la un simplu spectacol. Culoarele pământului și ale cerului, urmele lăsate de vânt pe mare, norii poleiți cu aur ai amurgului nu sunt pentru el un prilej de admirație, ci de reflecție. Asemenea țăranului care își inspectează ogorul și poate să prevadă după o mulțime de semne desfășurarea primăverii, amenințarea gerului sau venirea ploii, pilotul de meserie știe să descifreze, la rândul lui, semnele zăpezii, semnele ceții, semnele nopții liniștite. Aparatul de zbor, care părea să-l îndepărteze de natură, îl supune, cu încă și mai multă strictețe, legilor ei. Singur în mijlocul tribunalului uriaș pe care îl formează pentru el cerul din timpul unei furtuni, pilotul cu pricina își dispută transportul cu trei divinități elementare: muntele, marea, furtuna.