

Humanisme et Aviation

Vers une sagesse de l'Homme-Volant

Pierre Mesnard

Bulletin de l'Association Guillaume Budé, n°6, décembre 1948. pp. 40-63

Dans l'importante armée de l'humanisme les moralistes occupent une situation très particulière. S'ils ont renoncé depuis Erasme ou Juste Lipse à la prétention d'ajouter au trésor des lettres antiques des chefs-d'œuvre écrits dans l'un des idiomes classiques, ils n'en continuaient pas moins à collaborer au grand effort entrepris pour ressusciter la civilisation gréco-romaine où les valeurs éthiques jouent d'ailleurs un rôle essentiel. L'analyse minutieuse des idées et des mots, des institutions privées et publiques, l'histoire des héros et des capitales de l'esprit, le recensement méthodique des écoles et des doctrines avec leurs rapports compliqués de dérivations et de résurgences, tout ce travail aboutissait enfin à l'intuition directe des textes philosophiques et à la résurrection des divers milieux sociaux. Depuis le seizième siècle qui cicéronise, platonise, aristotélise ou stoïcise à loisir, *la connaissance de l'âme antique et de ses valeurs essentielles* n'a cessé de progresser à pas de géant. Le moraliste est sur ce point le principal bénéficiaire des travaux de l'helléniste, du latiniste, de l'historien ; mais la synthèse à laquelle il se livre fournit une lumière nouvelle capable d'éclairer les travaux d'une seconde génération de spécialistes. En tant que l'humanisme repose sur une connaissance approfondie de l'antiquité classique et de ses principaux monuments, le moraliste ne saurait faire abstraction de cette donnée essentielle et à côté de tous ceux qui enseignent les humanités, sous quelque forme que ce soit, il s'efforce de dégager, de cette précieuse expérience poursuivie pendant dix siècles sur le pourtour de la Méditerranée, les lois les plus apparentes et les traits les plus accusés de notre humaine condition.

Mais alors que ce travail paraît absorber les forces de la plupart des disciplines connexes, le moraliste ne saurait y voir qu'un *premier moment* de son activité constructrice. L'historien étudie le passé pour lui-même, l'helléniste et le latiniste ne pèsent sur le présent que par la *valeur éducative des belles-lettres* et dans la mesure où ils savent en imprégner les générations montantes. Le moraliste, au contraire, vise directement le présent et l'avenir : son souci éducatif est immédiat, et loin de se restreindre à l'enfance, il revendique hardiment l'audience, voire l'obéissance de l'adulte. Il ne s'agit donc plus uniquement de transmettre des valeurs patinées par un long passé, mais de veiller à ce que cet *animal à deux pieds sans plumes* que l'antiquité classique a élevé au rang de *créature raisonnable* ne trébuche pas sur les pièges nouveaux du monde moderne, et *reste digne du nom d'homme*. Le moraliste prend donc en charge, à tout instant présent, la responsabilité de l'évolution humaine : c'est à lui seul que revient le droit de dresser le bilan de l'histoire, de parler de progrès ou de régression, de civilisation ou de barbarie. Il lui faut donc,

comme entrée de jeu, une très haute idée de la mission de l'homme et un profond respect de toutes les tentatives qu'ont faites les générations passées pour dégager ses aspirations profondes et ouvrir les voies de l'esprit. Mais il ne s'agit pas de se reposer dans je ne sais quelle imitation des anciens, voire dans la simple décantation d'une sagesse historique : on a trop abusé, dans tous les domaines de la pensée humaine, de *la transformation d'expériences heureuses en raison universelle et en a priori scolaire*. Le moraliste qui veut régir la vie humaine, lui trouver un sens, ou plus exactement dans la multiplicité des sens possibles dégager le meilleur, le plus opportun, le plus sûr ou le plus noble, le moraliste doit d'abord se plonger dans le courant, et tout en demeurant *le fils et le continuateur de Socrate*, devenir et rester d'abord *le contemporain de ses propres contemporains*.

S'il ne connaît pas leur vie, leurs techniques, leurs échanges, comment pourrait-il dresser le bilan de leurs vertus ou de leurs vices, comment pourrait-il apprécier à un moment donné, les conditions de l'équité ? Toute vocation d'éthicien suppose donc une scolastique qui mette le moraliste dans le prolongement de ses prédécesseurs, puis un acte de foi courageux où il oublie le monde de l'école pour pénétrer, avec ou sans lanterne, dans *la jungle de son époque, à la recherche de l'homme incarné*. Le trouver, le connaître, l'appriivoiser, le ramener s'il est besoin dans les sentiers de la vertu, l'aider à accepter la vie qui lui est faite, à y assurer son salut personnel, à *préparer les progrès futurs de l'espèce* et le salut de l'humanité tout entière : telles sont les tâches essentielles du moraliste. Et qui pourrait prétendre, Messieurs, qu'une telle activité échappe à votre programme ? Qui oserait refuser le nom d'*humaniste* à celui qui consomme son existence dans cet effort persévérant et ardu pour *humaniser l'homme* ?

Effort difficile, devant lequel les plus grands ont parfois préféré s'abstenir en se réfugiant dans *l'abstrait*. Je ne sais rien, pour ma part, de plus tragique à cet égard, que la situation de la morale à la fin du XVIII^{ème} siècle. Tandis que Rousseau s'en remet aux inspirations incertaines d'une conscience subjective, *Kant* arrive par une analyse extrêmement savante à dégager les *normes rationnelles a priori* de toute moralité. Il semble donc que nous possédions enfin cette forme universelle capable d'éclairer tous nos actes et d'assurer de façon définitive la domination de l'esprit. Hélas, nous ne tenions qu'un *cadre vide* ! Loin d'offrir à tous les hommes le principe organisateur d'une moralité concrète, *Kant* en arrive à déclarer que si l'on s'en tient à son critère, il n'y a peut-être jamais eu une seule action morale accomplie sur cette terre. Nous avons donc un concept universel, mais inhabile à rien capter, un *a priori* qui légifère dans les nuages, une nécessité vouée au plus désastreux des échecs.

Car *en face de cette loi morale aussi pure qu'inefficace*, *Diderot* nous donne le tableau véridique de l'humanité de son temps, et les remarques qu'il multiplie à cet égard dans la bouche de ses personnages peuvent se

résumer ainsi : laissant les moralistes régir les rapports *abstrait*s d'homme à homme, les contemporains de Diderot ont établi *leur vie réelle*, leur vie concrète, *en dehors de toute règle morale*, et la société tout entière tend à basculer ainsi du royaume de la vertu dans le règne de l'intérêt. C'est la singulière théorie de « *l'idiotisme moral* » exposée dans le *Neveu de Rameau*, qui soustrait simplement aux règles de l'éthique toute l'activité professionnelle et sociale des individus. L'épicier sera honnête homme sauf en tant qu'épicier, le banquier vertueux en dehors de ses comptoirs, et le ministre dès qu'il ne s'agira plus de politique.

Et maintenant, figurez-vous *l'évolution du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle* par le développement de la vie économique et l'intégration de plus en plus profonde de l'individu dans les cadres professionnels et sociaux. Nous voilà entourés de gens qui, certainement, demeurent dans le fond du cœur des modèles de délicatesse ; malheureusement ils sont pris vingt-quatre heures par jour dans le cadre de groupements où l'idiotisme moral ne cesse de s'épanouir, et leur vertu ne nous apparaît plus que sous les espèces de *la fraude, de la dichotomie, des grèves perlées et du marché noir*. Ce n'est pas, croyons-le, en les menaçant des foudres de l'impératif catégorique, que nous aurons raison de tous ces épiciers aberrants. L'opinion commence à s'en douter, lorsqu'elle réclame, à tort ou à raison, des réformes de structure pour pallier aux désordres de l'époque. La vérité c'est qu'il ne faut pas laisser se créer des milieux nouveaux sans *finaliser* dès le début les relations entre leurs éléments. Il n'est pas de groupe humain qui n'exercera sur la personne de ses membres des influences diverses qu'il importe de déceler, et au besoin de rectifier : ramener chacune de ces petites communautés à sa mission propre, favoriser en elle le culte de ses valeurs positives, limiter le plus possible les déformations et les vices qui risquent de s'y établir : telle est sans doute la tâche la plus urgente et la plus délicate du moraliste, puisqu'elle demande à la fois une information et un discernement assez rares, et naturellement un langage qui puisse lui donner l'oreille du milieu intéressé.

Or, parmi les bouleversements nombreux et profonds du monde contemporain, l'un des plus considérables est assurément causé par l'apparition de *l'aéroplane*. De même que l'on caractérise les époques préhistoriques par l'emploi de la pierre taillée ou de la massue à pointe, et les temps plus modernes par l'invention du collier de trait, de la boussole ou de la machine à vapeur, il est à peu près certain que le vingtième siècle apparaîtra à l'historien de l'avenir comme le siècle de l'aviation. C'est que la découverte des frères Wright, bientôt vulgarisée grâce à toute une équipe de pionniers français, n'a pas eu seulement pour effet de réaliser l'un des rêves les plus audacieux et pourtant les plus anciens de l'homme, *la conquête de l'atmosphère*, elle a eu bien vite sur l'économie de la planète des répercussions formidables. Etablissant entre les hommes un mode inédit de relations bientôt indéfiniment étendues, l'aéroplane a transformé le rythme habituel des échanges. Qu'il s'agisse de paix ou de guerre, de commerce ou de liaison postale, l'avion nous a singulièrement rapprochés les uns des autres : *il ne permet plus aux hommes de s'ignorer entre eux*.

Désormais il ne s'agit plus comme au XVI^{ème} siècle d'envoyer quelques hardis conquérants à la recherche des îles lointaines et de leur fabuleux métal, ni même comme au XIX^{ème} d'organiser l'exploitation systématique et bourgeoise de l'univers au profit de quelques nations particulièrement évoluées : aujourd'hui c'est n'importe quoi venant de n'importe où qui peut vous tomber sur la tête. Le phénomène a changé d'échelle et de généralité.

On pourrait étudier l'aviation uniquement sous cet aspect d'une accélération presque tétanique des échanges humains ; mais il est très possible que l'énergie atomique dont les premiers balbutiements ont été rythmés par les ailes des « superforteresses », permette bientôt aux hommes de commercer et de s'entretuer à distance avec toute la précision et l'efficacité désirables sans la moindre intervention de machines volantes proprement dites. Par ailleurs, le développement de l'aviation dans le sens de l'automatisme aboutira peut-être d'ici peu au règne de l'avion sans pilote, déjà capable, en 1947, de traverser heureusement l'Atlantique. D'un côté ou de l'autre l'avenir semble nous promettre l'essor de projectiles supersoniques sur lesquels les contingences atmosphériques n'auront pas plus d'influence que celle calculée depuis longtemps dans les tables de tir pour l'artillerie moderne.

Ainsi cette créature exceptionnelle apparue aux environs de 1910, *l'homme-volant*, nous semble-t-elle menacée par le succès même de son fabuleux essor. Ce risque suprême suffirait à justifier l'intérêt exclusif de cette étude, si une longue familiarité avec les milieux de l'air ne nous avait déjà depuis longtemps orienté dans le même sens. Ce que je voudrais aujourd'hui, c'est lancer au profit de l'aviateur un cri semblable à celui qu'au siècle dernier *Vigny* lançait en faveur du poète ou du soldat. Il y a là, en effet, au sein de la société moderne, un nouveau type humain que l'on considère avec effroi ou avec enthousiasme, mais dont personne ne semble encore avoir deviné le drame profond. L'aviateur, comme tout homme, ne demande qu'à vivre et à *bien vivre*. Les conditions d'existence que la société lui fait dans l'armée ou dans le civil sont-elles de nature à favoriser son essor, à l'acheminer vers le plein épanouissement auquel il aspire plus que tout autre, auquel il a peut-être, plus que tout autre, droit ?

La question est désormais posée devant l'opinion. La grande figure de Saint-Exupéry, qui domine à la fois l'effort magnifique de nos lignes aériennes et le sacrifice héroïque de nos escadrilles, ne permet pas de sourire devant l'accouplement des mots *d'aviation* et *d'humanisme*. Mais derrière lui toute *une production littéraire considérable* commence à monter des aérodromes. Et ce ne sont plus seulement comme au temps de Védrine ou de Beaumont pour raconter leurs grandes courses que les pilotes prennent la plume, c'est aussi pour nous donner de leur activité guerrière ou pacifique une notion plus directe et plus profonde. Et peu à peu se dégage comme avec Richard Hillary ou Jules Roy une philosophie souvent amère, que souligne d'un trait de sang le beau roman de Bode Uhse, *Leutnant Bertram*. L'aviateur n'est pas toujours content de lui-même, ni de son milieu, et encore moins des tâches auxquelles on le consacre ; il se met

à juger non seulement sa situation tragique de *héros indéfiniment vulnérable*, mais la lâcheté des rampants qui font de cet être de joie et de lumière, de jeunesse et d'amour, le messager et le ministre de leurs haines.

Cette philosophie de l'air qui s'ébauche dans les carlingues et dans les mess, peut-elle se concilier avec celle que les pâtres, les guerriers et les scribes de l'antiquité ont mis des siècles à définir au contact du sol nourricier ? Faut-il se résigner à ne voir, avec le vulgaire, dans l'aviateur, qu'un simple casse-cou payant par un risque abusif la multiplicité des plaisirs les plus dégradants ; ou devons-nous admettre avec les meilleurs d'entre eux qu'il existe une sagesse de l'homme volant et convier les jeunes générations aériennes à l'étude et à la pratique d'une authentique *ptérosophie* ? La question est d'importance, car il y va non seulement du sort de notre civilisation millénaire, mais du salut de ces êtres ardents et purs, dans lesquels il est difficile de ne pas reconnaître le meilleur de notre sang.

Or, à en croire un grand nombre de déclarations explicites ou implicites, l'homme-volant, pour satisfaire aux exigences propres de sa carrière, devrait s'apparenter d'assez près à un type psychologique tout à fait classique et redouté à bon droit des moralistes, *le type amorphe*. On reconnaît en effet pour amorphes les caractères dépourvus d'émotivité, d'activité volontaire, mais possédant une remarquable facilité de réaction dans l'instant présent et ordinairement doués d'une grande vitalité organique. Ce dernier trait compte sans doute pour beaucoup dans la crainte hargneuse et dans l'admiration pleine de concupiscence que les aviateurs suscitent respectivement chez le plus grand nombre de leurs contemporains et de leurs contemporaines : un bon exemple de ces réactions et de leurs cours naturel nous est offert par l'excellent roman de Rex Warner, *l'Aérodrome*. Mais, à entendre les aviateurs eux-mêmes, on croirait souvent que leur vie n'a d'autre intérêt que l'ample satisfaction des besoins physiologiques les plus élémentaires. Sans doute, est-ce un héros de roman qui, dans ce même ouvrage, énumère ainsi les avantages du métier : « Mes heures de liberté et de plaisir près d'Eustasie, les beuveries et les propos légers du club, la satisfaction de se rendre maître d'une machine et celle, plus grande encore, de participer à la puissance qui dirige les hommes » (*op. cit.*, p. 234). Mais un homme-volant authentique, et qui, pis est, un véritable héros de la dernière guerre, Richard Hillary, explique encore plus crûment les raisons de son engagement dans la R.A.F. : « En premier lieu j'aurai ma solde et je serai bien nourri. Ou bien je serai tué, ou bien je serai décoré de quelques médailles un peu toc et jouirai de voir tous les yeux se fixer sur moi dans une boîte de nuit. » (*La dernière victoire*, p. 18). La part de la nourriture dans les soucis de cet auteur (*cf.* pp. 19, 27, etc.), pourrait sembler excessive à qui n'a pas partagé la vie des aviateurs. L'importance attachée par les plus grands dans les pires périodes, aux choses de la gueule, n'a pas été sans surprendre ceux que les exploits de la chasse française pendant la campagne de 1940 pétrifiaient d'admiration : ces chevaliers de l'air étaient évidemment des hommes et, beaucoup plus qu'il n'eût paru bienséant, *des estomacs*. Et il en allait apparemment de

même pour le reste, si l'on en jugeait aux conquêtes faciles et parfois tapageuses de nos brillants aéronautes.

A cette intempérance naturelle il semble que l'aviateur ajoute d'autres traits non moins caractéristiques de la mentalité *amorphe*, et qui amènent d'ordinaire leurs possesseurs à de fâcheuses explications avec la justice terrestre. La tendance, peut-être innée, mais à coup sûr méthodiquement cultivée, à la piraterie sous toutes ses formes, est élevée sur certains terrains et dans certaines unités à la hauteur d'une institution nationale. Autour d'une formation possédant un certain « standing » tout disparaît comme par enchantement : basse-cour et victuailles, parce qu'il faut bien manger pour vivre ; ustensiles divers parce que l'aviateur a besoin d'un certain confort et ne peut emmener sa maison avec lui ; enfin, ce qui est plus grave, matériel militaire de toute sorte, voire de première urgence, dérobé sans vergogne jusqu'aux escadrilles voisines, parce que le ravitaillement se fait toujours mal et que charité bien ordonnée commence par soi-même. Emprunter : une moto à la D.C.A., « faucher » à un autre groupe l'équipement entier d'un avion ou d'un tracteur accidenté, « faire rentrer » une ou deux jeeps « en surnombre » dans une formation américaine, voire (chef-d'œuvre du genre), voler l'auto personnelle du commandant de la base, tel est l'art subtil auquel d'innombrables légendes souvent plus vraies que l'histoire, initient les nouveaux venus, moyennant quelques libations supplémentaires à leurs dépens. Joignez à ces exactions parfois assez graves le goût des « dégagements » tumultueux et des plaisanteries hors série, et vous aurez le *chize* où l'aviateur se refait le moral au détriment des tiers par une énorme farce parfois dangereuse ou scandaleuse, mais qui rompt la monotonie des longues attentes : on enverra par tout le pays la nouvelle de promotions factices, on alertera toute la défense côtière, histoire de « posséder » encore une fois les marins, etc., etc. Qui ne reconnaîtrait dans cette attitude le penchant scabreux de *l'amorphe* à troubler *l'harmonie spontanée des causes naturelles ou sociales* pour déguster à leur place le charme scabreux de l'absurde ou la volupté du désordre ?

Il est bien évident qu'un être semblable ne saurait se définir par l'intensité ni la délicatesse de ses besoins spirituels. L'aviateur passe pour ne pas aimer l'intelligence et pose même à l'ignorer. Son héros préféré ne sera ni Descartes, ni Gide, mais bien Popeye ou le canard Donald. La lecture du *Times*, nous dit Hillary (*op. cit.*, p. 51), dépasse ses capacités habituelles ; s'il feuillette *le Monde*, vous pouvez en conclure qu'il prépare l'Ecole de guerre ou qu'il s'apprête à pantoufler. Et si, à défaut d'appareils, la bienveillance des compagnies ou des états-majors met à sa disposition de somptueuses revues d'intérêt général, il y écrit d'une plume rageuse un *Plaidoyer contre la culture* (1). D'ailleurs l'aviateur parle souvent-le pire argot et affecte de s'y complaire.

(1). Cf. sous ce titre le remarquable article du lieutenant-colonel de Lesquen, dans le n° 6 de *Forces aériennes françaises*, mars 1947, pp. 840 à 845.

Avec cela, parfaitement détaché des circonstances extérieures. S'il ne possède pas, comme d'autres corps de métier ou certaines formations militaires, un orgueil de caste et une politique personnelle, le monde de l'aviation a son optique propre et souvent ses œillères. Un des spectacles les plus originaux que nous ait valu l'épuration de 1945 fut la comparution devant d'honnêtes maquisards déguisés en aviateurs, d'officiers pilotes accusés de n'avoir pas « résisté » durant l'occupation : les uns ne pouvaient concevoir qu'on ait vraiment envie de se faire descendre en flammes, les autres qu'il puisse y avoir d'autre guerre que bombardement en piqué ou combat tournoyant. L'homme-volant ne relève que de ses pairs et ne peut connaître d'autres obligations que celles de son emploi. *Le patriotisme*, qui est souvent la loi même de son existence, n'apparaît bien souvent chez lui que comme un *postulat de son envol*. Relisez par exemple *Le Grand Cirque*, de Clostermann, vous serez frappé du peu d'importance que tient dans ce sublime récit de guerre l'expression verbale du patriotisme. On donnerait de *La dernière victoire* un résumé à peine tendancieux en disant que Richard Hillary n'a vraiment d'autre idée de la patrie que le sentiment d'avoir présents à ses côtés tous les morts de son escadrille.

Cette absence d'émotivité profonde, cette limitation de l'activité à une technique singulière et de durée assez réduite, cette disponibilité totale du pilote dans l'instant, certains ont voulu justement les développer jusqu'à l'amorphisme complet pour faire de l'aviateur entre leurs mains *l'outil* superbe et inconscient de leur ambition conquérante. Ce n'est évidemment pas par hasard qu'il faut évoquer ici l'œuvre inhumaine du nazisme et cette silhouette inquiétante qui réalise si tragiquement la synthèse entre la puissance de Bismarck et la mégalomanie agressive de Hitler. C'est en effet l'ombre du maréchal Goering qui plane sur l'admirable roman de Bode Uhse, *Leutnant Bertram*, auquel on pourrait donner comme sous-titre : « ou le mauvais génie de l'air ». Dans cette composition saisissante nous voyons se définir puis s'exercer les forces qui vont déchaîner le cataclysme universel, à savoir la conspiration nazie et l'agitation communiste. Le centre de la scène est occupé par la *Luftwaffe*, dont l'activité guerrière débordera bientôt le cadre de l'Allemagne. Sous la forme de la *Légion Condor* elle retrouve en Espagne les adversaires qu'elle croyait avoir déjà étouffés dans les usines du Reich, ces ouvriers rouges devenir le cœur des brigades internationales ; les flammes de Guernica marqueront non seulement la fin du livre, mais celle du prélude espagnol à la guerre des continents.

Ce qui frappe le plus dans cet ouvrage, ce n'est pas tant la précision des analyses et des images, que cette impression tragique ressentie dès les premières pages : *l'aviation a été détournée de son but, l'affranchissement, la libération de l'homme*. Le principal meneur du jeu, le capitaine Harteneck, est celui qui réalise le mieux cette prodigieuse assimilation, sous le casque de cuir, du militaire et du nazi. Le régime tout entier n'a d'autre vocation que la guerre ; c'est pourquoi l'on pourrait dire que le

soldat moderne non seulement possède, mais est véritablement une conception du monde (cf. pp. 49-50). Et ce soldat moderne c'est, aux yeux de Harteneck, par excellence l'aviateur. Il faut donc faire de celui-ci le descendant naturel du lansquenet et du chevalier pillard, voire du fantassin prussien, et pour cela non seulement le malaxer par des exercices gradués se rapprochant de plus en plus de la guerre véritable, mais le réduire par un déracinement complet de toute vie bourgeoise, à n'être plus qu'un outil de combat. « Il faut donc porter l'esprit de soldat dans la vie privée » (p. 42), proscrire toutes les affections naturelles et faire de l'aviateur célibataire entièrement pris par son métier le pur moyen technique d'un impérialisme politique. Les résultats, nous pouvons déjà les juger aux dernières pages du livre. *L'esprit démoniaque* de Harteneck atteint à une telle frénésie que non seulement toute pitié et toute humanité universelle disparaît de ces aviateurs, capables de bombarder froidement des populations pacifiques, mais même ce qui fait le mystère et la valeur suprême de l'aviation, *cette amitié totale*, ce dévouement illimité au camarade de vol, puisque Harteneck finit par mitrailler son meilleur élève, coupable d'infraction à une consigne d'acier.

L'histoire, elle, n'a retenu de tout cela que le crime de Guernica et la condamnation du premier coupable. Devant le tribunal de Nuremberg, le maréchal Milch, inspecteur général de la Luftwaffe, a reconnu que la guerre civile espagnole avait fait gagner à l'aviation allemande dix années de travail ; et le maréchal Goering a cru répondre péremptoirement à ses juges en reprenant les termes du maréchal Speerle qui, dans la *Wehrmacht* du 1^{er} mai 1939 voyait déjà dans le bombardement de Guernica « un banc d'essai » pour l'aviation nazie : « C'est regrettable, s'excusait-il, mais nous ne pouvions pas faire autrement, car il n'y avait pas à cette époque d'autre endroit où procéder à nos expériences » (1). La cour n'a pas jugé l'excuse valable et elle a condamné Goering à être pendu.

(1). Cf. l'article de M. Marvaud dans *le Monde* du 1^{er} avril 1948 : *Les criminels de Guernica* devant le tribunal de Nuremberg.

Mais le moraliste ne se soucie pas uniquement du dernier acte, même s'il lui paraît d'accord avec la justice. Plus importante pour lui la question de savoir comment cela a commencé et où le crime a fait ses premiers pas. Et il se peut que sur ce point le roman nous en apprenne long, surtout si nous comparons à l'histoire objective de *Leutnant Bertram* le récit fictif mais si impressionnant de *l'Aérodrome*. A vrai dire Guernica a commencé dès que la Luftwaffe, identifiée à la volonté de guerre de l'Allemagne, a fait du succès rapide un impératif absolu imposé à la fois comme une contrainte au pays réel et comme une norme à la mentalité de ses pilotes. L'inhumanité commence lorsque, pour mieux camoufler une nouvelle base d'hydravions, la Luftwaffe décide de faire évacuer aux pêcheurs allemands, *en pleine paix*, l'île de Wyst. Il y a là toute une vie réelle, saine, traditionnelle et féconde. On la raye d'un seul trait de plume pour augmenter de quelques possibilités nouvelles les forces de destruction : « Vous ne me comprenez pas. Ces hangars nous les creuserons dans la craie, avec sortie directe sur

la mer. *On évacuera le village naturellement.* Nous n'avons besoin en surface que d'une station de sans-fil. C'est tout » (p. 41). Comme on comprend, en face de cette brutalité joyeuse qui va commencer la série de ses exploits en tuant un pêcheur récalcitrant, ce cri de protestation contre les machines de mort : « Tant de choses inutiles ! fit-il enfin. Seigneur ! Et pour quoi faire ? » (*op. cit.*, p. 38.)

C'est en effet ici que nous touchons le point sensible. De même qu'en ce qui concerne la vie politique, la souveraineté n'étant que la forme exacte de l'Etat, tout pouvoir qui excède les besoins précis de la communauté est déjà le moyen et le début de la tyrannie ; de même sur le plan de la défense nationale tout crédit non indispensable, tout empiétement sur la vie normale, toute autorité prématurée, et injustifiable accordée aux militaires est déjà désir de guerre et prémices de dictature. Telle qu'elle est réalisée l'occupation de l'île de Wyst est déjà grosse des drames de Guernica.

Mais cela porte loin. Car si la conduite difficile d'un pays à travers les périls de la bourrasque internationale mène souvent les dirigeants à opérer à leur profit une socialisation excessive, il ne faut pas croire que l'urgence de la défense nationale ne couvre pas bien des opérations analogues. C'est à la dictature exercée sur la Grande-Bretagne par le commandement de la R.A.F. que Rex Warner s'en prend non sans courage. Et si le personnage central de *l'Aérodrome*, l'air-vice-marshall, est indiscutablement outré, il n'en reste pas moins que les périls auxquels il est fait allusion sont manifestes et qu'ils ont pu sembler, à une certaine époque, de la plus grande gravité.

Si nous considérons en effet l'occupation de l'île de Wyst comme la première étape de la Luftwaffe sur le chemin de Guernica, comment ne pas être inquiet de la véritable révolution opérée dans toute l'Angleterre par l'implantation brutale de la R.A.F. Si les hommes vêtus de bleu-gris étaient véritablement ce que les peint le romancier, des gaillards sans préjugés et sans tradition, uniquement soucieux de faire triompher leurs plans d'avenir en détruisant les villages et *au besoin en supprimant les hommes qui les gênent*, on pourrait en effet redouter le pire. Je ne veux pas m'étendre davantage sur ce prétendu totalitarisme de la R.A.F. (1), qui me semble très exagéré : je note simplement qu'il aboutit à une transposition méthodique de Goering en air-vice-marshall, à des actes initiaux et à *une conception de l'homme* très voisine de ce que nous avait présenté le roman de Bode Uhse. Mais j'insisterai sur ce dernier point qui se trouve au cœur de notre sujet. Car dans la bouche du héros il s'agit bien d'une tentative nietzschéenne pour faire de l'aviateur le surhomme nécessaire à l'édification de l'ordre nouveau : il s'agit « d'une révolution qui ne se bornerait pas au pays, mais s'attaquerait à la nature même de l'homme » (p. 272).

(1). Cf. sur ce point *l'Aérodrome*, pp. 85-86, 177, 202 et *passim*.

L'air-vice-marshall ne se propose rien moins en effet, que de *créer une race nouvelle*, le pilote devant peu à peu se dégager de l'homme rampant avec la même netteté que l'oiseau a laissé croupir sous ses ailes les reptiles qui lui avaient donné naissance (pp. 169-170). Pour cela il préconise une transformation radicale de la conscience et de la volonté qui, détachant entièrement l'homme-volant de toute liaison sociale naturelle, lui permettra d'acquérir la véritable *autonomie* nécessaire à la poursuite de son nouvel idéal.

Programme flatteur à première vue ; mais lorsque nous analysons le type psychologique réalisé par ce séduisant portrait, nous n'avons pas de peine à y reconnaître les traits du caractère amorphe. La *libération* promise ne porte en effet que sur deux points d'ailleurs connexes, la *limitation de l'affectivité et l'évasion dans l'instant*. Tout ce qui est sentiment profond et action volontaire (correspondant aux facteurs E et A de la formule caractérologique) est soigneusement effacé. Le grand discours-programme du dictateur aérien a surtout pour but de détruire tout attachement familial. Les pilotes apprendraient à oublier *leurs parents, qui appartiennent eux aussi* « à l'immense et sinistre cortège du passé » (p. 161), et qui ont d'ailleurs si peu contribué à produire cet être exceptionnel ; il serait vain de leur obéir, il est déjà scandaleux de leur écrire. Dégagé ainsi du passé l'aviateur doit éviter avec soin d'enchaîner son avenir. Le grand obstacle sur ce point est évidemment *la femme*, à qui sont réservées les flèches les plus acérées. S'il n'est pas question d'ignorer en elle la source des voluptés les plus flatteuses, l'aviateur doit se méfier d'« une créature qui, vue enfin telle qu'elle est, ne possède ni honneur, ni générosité, ni respect de soi-même » (p. 168). Par les complications sentimentales qu'elle apporte dans les actes les plus simples, par le piège de la maison et plus encore par celui de la lignée, la femme représente *un danger constant*. L'aviateur devra apprendre à professer envers elle les sentiments qui conviennent en face d'un être inférieur, le mépris plein de politesse et la pitié abstraite qui s'attachent à la compagne d'un instant. Le fait d'avoir *un enfant* devient ainsi pour un pilote le *crime par excellence*, puisqu'il implique justement la méconnaissance de tous les principes : il sera sanctionné avec la dernière énergie (*cf. op. cit.*, p. 163).

Par cette négation forcenée de l'affectivité, le nouveau dictateur croit permettre à l'homme-volant une évasion complète dans l'instant. « Echapper à la servitude du temps », tel est le premier objectif de la nouvelle éthique ; mais cette libération, sans cesse rappelée par le maître du jeu (*cf. pp. 161, 169, 201, etc.*), ne se manifeste guère que par une *déshumanisation croissante*. Au lieu de sauver le temps par la vertu persévérante des grandes traditions, personnelles ou collectives, on *escamote* en réduisant son développement à la saisie d'une palpitation naissante. On avait rêvé de puissance, mais l'extrême primarité de l'acte ne laisse subsister qu'un éblouissement fugace. L'homme-volant, ainsi compris, n'est bientôt plus qu'un insecte éphémère, né de la poussière du chemin et dont tout l'être s'absorbe dans son premier élan vers le soleil. Il n'est évidemment plus question, à ce niveau, d'un contrôle extérieur, ni

même immanent, du comportement moral : « Notez bien que de votre part nous attendons une conduite entièrement différente de celle de la majorité des humains. En dehors du service, vous pouvez, vous devez même vous montrer irresponsable de vos actes. » (*op. cit.*, p 169.) Négation de l'émotivité, négation de l'activité volontaire, négation de la durée comme source de la valeur humaine, exaltation des pulsions organiques de l'instant ; nul doute que le dictateur de l'air ne se propose de former systématiquement sous l'uniforme du pilote, les *amorphes* requis pour la réalisation de ses grands desseins.

Que ce programme soit capable d'apporter le *bonheur* à l'humanité de demain, l'auteur de *l'Aérodrome* est loin de le prétendre. L'intérêt de son roman est au contraire de montrer que la nécessité de transformer radicalement une civilisation périmée ne justifie nullement les ambitions téméraires d'une dictature inhumaine : *l'Aérodrome* compte *plus de massacres qu'un drame de Victor Hugo*, toutes ces catastrophes étant dues à l'incapacité qu'éprouvent les divers personnages à étouffer leurs sentiments naturels. Aussi bien l'ouvrage, dont le nom résume bien le totalitarisme aérien porte-t-il un sous-titre d'une charmante ironie : *l'Aérodrome, une histoire d'amour...* Mais la démonstration va plus loin que le roman. Nous savons désormais que les *crimes de l'aviation* ne commencent pas avec le bombardement des villes ouvertes, mais *dès qu'un mortel esprit de puissance* s'empare des maîtres de l'air ; nous savons aussi que cet esprit se manifeste dès que les responsables s'efforcent de *déshumaniser les pilotes* jusqu'à n'en faire plus que les aveugles exécutants de leurs projets démesurés. Le responsable de Guernica, ce n'est pas le bombardier qui lâche ses projectiles sur une population pacifique, mais celui qui, en vue de ces agressions prochaines, a fait de cet homme un amorphe.

Ne craignons pas de faire entendre ici, messieurs, la plainte qui monte de tant de ruines, de tant de pays écrasés sous l'avalanche aérienne. Guernica n'a pas seulement permis à Goering de mettre au point ses formations, elle a laissé au monde entier une première vision d'horreur et par conséquent le moyen d'un *chantage* avec lequel l'Allemagne a fait capituler les peuples faibles. L'Angleterre ignorait la peur ; il a fallu alors effacer le souvenir de Guernica sous les bombes de Coventry et l'incessant attentat contre la capitale britannique. Mais la fortune de la guerre ne tardait pas à changer de camp et nous avons vu les blessures de Londres vengées non seulement par la destruction de la puissance allemande, mais par les massacres de Dresde et de Leipzig. Pour faire lâcher prise au Japon, la bombe de Hiroshima a tué, d'un seul coup, plus de cent mille non combattants. Où s'arrêtera cette fureur inhumaine, qui remplit encore aujourd'hui les routes du ciel des plus abominables menaces ? Peut-être devant le refus ou le dégoût de ceux qui risquent leur vie pour détruire celle des autres, et qui n'accepteront peut-être plus longtemps ce rôle de sinistre robot.

Il est extrêmement curieux à cet égard de voir germer chez les pilotes de bombardement une espèce de mauvaise conscience dont la raison peut se

tirer d'une phrase de Saint-Exupéry ; que *le sens de leur mort n'équilibre plus le drame de cette mort*. On trouve par exemple cet esprit dans la *Vallée heureuse*, de Jules Roy. L'homme qui a choisi la carrière aérienne pour monter d'un bond joyeux à la conquête de l'espace, admet malaisément ce cheminement processionnaire des lourds quadrimoteurs portant dans la brume cette menace de mort qui, avant de s'abattre sur un ennemi abstrait, constitue pour lui-même et pour ses camarades de vol le plus absurde des périls. Le combattant magnifique que fut Roy rejoint ici les héros de Bode Uhse, et en particulier le pilote Sternecker que le conflit croissant entre sa vocation libératrice et ses missions criminelles conduit à la folie déclarée. La crise où l'homme-volant, se refusant à poursuivre désormais son activité destructrice, se réfugie dans la gent ailée, est non seulement d'un symbolisme élevé, mais d'une vérité tragique : « Frères assassins, de cet instant je ne suis plus votre frère. Je suis un oiseau et je vous hais, camarades. » (*Leutnant Bertram*, p. 578.)

L'emploi de la méthode pathologique, dans le domaine moral comme sur le plan biologique, a cet incontestable avantage de ramener les désordres à leur principe et d'empêcher ainsi toute confusion entre *les forces de la vie* et *les puissances de la mort*. Mais elle ne doit jamais nous faire oublier que les secondes ne sont que des déformations ou des développements parasites de réalités primitivement positives. La maladie s'offre donc d'elle-même à l'attaque du médecin ; en toute chose il ne s'agit que de retrouver la vie.

Or la vie, c'est celle qui ruisselle de toutes parts dès que nous pénétrons dans le monde des hommes-volants. Une vie ardente et prompte au don total : il ne faut pas que ses écarts ou son utilisation perverse nous empêchent de voir ce fait premier d'une générosité essentielle. *Les poètes* ne s'y sont pas trompés qui, de Desportes à Apollinaire ont fait des ailes d'Icare le symbole *du sacrifice libérateur*. Il ne comprend rien à l'aviation celui qui ne peut concevoir cette espèce de mythe solaire où l'offrande du sang le plus pur conditionne l'ascension de l'homme :

Il eut pour le brûler des astres le plus beau.

(Philippe Desportes, *Icare*.)

Quel que soit le chemin qui conduise à la piste d'envol, il débouche toujours sur cette assomption. L'enfant plein de prodiges, le petit prince épris de planètes fleuries, le collégien méconnu « pique-la-lune » ouvert aux rêves de puissance et d'éblouissement total, le polytechnicien sentimental pressé d'intégrer toutes ses veillées scolaires en une trajectoire de lumière, l'athlète sans défaut à la recherche de la performance absolue, le quadragénaire tenace qui, avant de quitter la partie, s'efforce d'apparaître à la femme aimée dans la gloire d'une ultime métamorphose (1), chacun suivant son mode et suivant son moment s'est

accroché à la même vision, a répondu à cet appel unique des Latham, des Blériot, des Guynemer, des Mermoz, des Le Gloan ou des Saint-Ex :

Je vois un dieu oblong flotter sous le soleil.

(Apollinaire, *L'ignorance*.)

Être ce dieu, ne fût-ce qu'un instant, accomplir en soi-même cette libération de la servitude pesante et s'élancer à son tour avec des ailes d'archange à la recherche des temps meilleurs ; qui pourrait blâmer l'homme, pour connaître une telle gloire, d'avoir misé un tel enjeu ?

(1) Le personnage de Maury dans *l'Equipage*, de Kessel.

Je n'insisterai pas sur les difficultés de toutes sortes que la routine des préjugés et les exigences de la sélection accumulent sur la route des candidats-héros ; on dirait que la société s'amuse à peser de tout le poids de ses contraintes sur ces ambitieux pour les punir de réclamer, fût-ce à son service, une destinée hors série. Disons seulement que l'aviateur est soumis aux contrôles les plus sévères, qui vont *de sa capacité respiratoire à ses aptitudes mathématiques* et que la nécessité de voler à des vitesses et à des altitudes de plus en plus épuisantes avec des machines de plus en plus compliquées ne lui laisse pas, d'ordinaire, l'occasion de perdre le contact avec les exigences de sa profession. Un sportif étonnamment doué sous le rapport de la circulation et des réflexes, nerveux, un honnête homme possédant à la fois une culture générale allant de la chimie à la géographie et une culture technique étendue à tous les problèmes de la mécanique et de l'équipement radio-électrique ; on ne voit pas très bien comment l'individu réunissant ces conditions pourrait s'identifier avec le type d'impulsivité organique que nous avons décrit plus haut.

Aussi bien n'est-ce pas chez les amorphes que le recrutement des pilotes est le plus abondant. *Tous les types* de caractère fournissent à la carrière leur contingent respectif ; les sentimentaux et les nerveux n'y font pas défaut, non plus que les flegmatiques. Le type moyen s'apparenterait plutôt aux formes élevées du caractère sanguin (*n E A P*), dont les trois facteurs principaux permettent une excellente adaptation aux circonstances les plus imprévues. Colériques et passionnés, plus vulnérables, jouent cependant dans le milieu de l'aviation leur rôle habituel. Les premiers fournissent ces rouspéteurs-nés, ces inventeurs-bricoleurs, ces personnalités à vitalité débordante qui animent une escale, un hangar ou une escadrille, cependant que les passionnés lui donnent le héros solitaire et parfois taciturne (type Guynemer), ou le chef authentique, capable à la fois de concevoir et de réaliser ; ces états-majors de lignes ou de services recueillent naturellement un certain lot d'apathiques.

Quant aux *amorphes*, s'ils restent malgré tout assez nombreux, cela tient à deux raisons. La première, c'est que le caractère amorphe représente bien souvent moins un équilibre initial que le résultat final d'une certaine érosion psychologique ; la vie de l'aviateur, particulièrement dure,

accumule les déchets. Par ailleurs, nous avons vu que l'homme-volant se recrutait surtout chez *les sanguins*. Or si les traits psychologiques de cette famille s'opposent sur bien des points à ceux des amorphes la différence ne tient qu'à un seul élément de base, *l'activité* (1). Tout ce qui vient saper ce précieux A risque du même coup de précipiter le bon sanguin dans les rangs des mauvais amorphes. L'on s'étonne souvent de ne plus reconnaître dans telle charogne de bar ou telle épave de bureau, fût-elle constellée de décorations ou de titres, celui qui remplissait la presse des exploits de ses trente ans ; c'est un sanguin qui n'a pas su maintenir le train, et que le vin, les femmes, la fatigue, la peur et parfois même un béat contentement de soi ont retiré de la bagarre pour le plonger mal à propos dans les délices de Capoue.

(1) La formule de l'amorphe est $n E n A P$, celle du sanguin $n E A P$.

Le passionné, au contraire, passe parfois au début pour un camarade maussade ou un supérieur exigeant ; mais il ne cesse de monter. Sa flamme secrète le maintiendra dix ans de plus en service volant ; s'il n'est pas descendu comme colonel en mission de guerre ou disparu comme pionnier d'une route nouvelle, il ne quittera le manche à balai que pour prendre la direction de quelque service important, bientôt transfiguré par son impulsion créatrice. Son intégrité physique et morale, l'habitude acquise de juger vite et bien, de parler net, de distinguer à la lumière du risque vital l'accessoire de l'essentiel, feront de lui le grand capitaine de l'âge moderne, capable de s'employer au mieux du pays partout où son action peut être utile, dans les domaines les plus divers de la vie militaire, économique ou politique.

Si nous réduisons donc à ses données essentielles le problème de l'aviation, envisagée sous son aspect humain, on pourra dire qu'il s'agit *d'organiser une communauté*, de manière à entretenir en haleine une majorité de *sanguins*, à éliminer de façon continue (et néanmoins correcte), les gens insuffisants ou fatigués, et à augmenter au contraire rapidement la responsabilité des chefs naturels issus des équipages et capables de garder jusqu'au bout l'esprit de l'homme-volant.

Ce problème est, par conséquent, avant tout celui d'une *hygiène de l'activité dans des conditions particulièrement difficiles*. Et ceci éclairera les paradoxes de notre première partie. L'allure bizarre, souvent provocante, d'une bande d'aviateurs (1) s'explique avant tout par le fait qu'il s'agit d'une société de jeunes, voués à un effort exceptionnel, et qui cherchent en se distinguant, à éviter de s'enliser dans la routine et les occupations médiocres du reste des humains. Ce n'est *pas sans raison*, par exemple, qu'il paraît se défier des *valeurs intellectuelles*. Lorsque dans leur milieu un homme est devenu trop vieux pour piloter et qu'il s'est toujours révélé inapte au commandement, ils savent bien qu'il ne lui reste d'autre issue que de se découvrir un amour subit de la culture et de devenir aux yeux du public le spécialiste patenté des idées générales ; les unités et les escales recevront alors d'invraisemblables proclamations, les bureaux seront

pleins de découvertes géniales, absurdes et meurtrières. Le temps passé à étudier ces élucubrations, à les essayer, à les rejeter, c'est du temps perdu pour l'effort réel, pour l'entraînement, pour le vol. L'aviateur a bien raison de protester également contre toute culture verbale plaquée sur sa vie singulière ; c'est à bon droit qu'il réclame une formation adaptée à sa vocation personnelle : « La culture doit avant tout nous aider à comprendre et à dominer notre vie quotidienne, personnelle et professionnelle, à classer par ordre de valeur tous les problèmes qui se présentent à nous. Elle est inséparable de l'éducation. Elle est essentiellement individuelle ; il n'y a pas de culture Procuste (2). » Aidons nos pilotes à entretenir leur savoir scientifique et technique, à approfondir leur formation littéraire et laissons-les maîtres de cette adaptation personnelle nécessaire à tout humanisme. Félicitons-nous cependant de voir tel brillant paradoxe sur l'inculture se terminer par l'appel aux classiques et l'éloge de nos collections.

(1) Cf. le chapitre intitulé : « Une belle bande de prétentieux », dans le livre de Marc Lissy, *Chasseurs, mes frères*, Ferenczi, 1947, un des ouvrages les plus importants pour connaître la mentalité de l'aviateur français.

(2) De Lesquen, *Plaidoyer contre la culture*, *op. cit.*, p. 845.

Le *relâchement apparent de la morale personnelle* ne doit de son côté, être apprécié qu'en fonction du milieu et du travail aérien. Toute *communauté de jeunes* tend à surestimer un peu l'abîme qui la sépare des philistins ou des profanes ; choquer et mystifier le citoyen banal, c'est souvent une condition indispensable à qui veut poursuivre en paix une besogne rare ou un effort de qualité. Le « chize » et le baratin, ne constituent pas l'aviateur, mais le séparent et le protègent, un peu comme le canular et l'antimilitarisme permettent au normalien de subsister sans asphyxie dans une société bourgeoise. Mais il ne faut pas pousser trop loin ces divertissements dangereux pour le bien commun et pour l'équilibre personnel ; la nécessité absolue pour l'aviateur de se maintenir en excellente condition physique et morale ne saurait s'accommoder d'un désordre chronique, et encore moins d'excès répétés.

La meilleure manière de lutter contre ces poussées aberrantes, c'est évidemment de donner à l'aviateur un *rythme de vie normal*, qui le protège à la fois contre les dépenses excessives suivies d'élans brutaux de récupération et de détente, et contre les dangers sournois de l'inaction. *L'aviateur est fait pour voler*, voler souvent, voler intelligemment, et sa vie doit s'organiser autour de cette occupation principale. En temps de guerre, où l'État ne lui ménage ni l'essence ni les appareils, le souci de l'efficacité conduit presque automatiquement à une heureuse répartition de l'instruction, des missions, des repos et des détentes. En temps de paix, l'alternance de projets mégalomanes et de réalisations piteuses, réduit trop souvent la vie de l'aviateur à une inaction pénible coupée de raids inquiétants sur des coucous délabrés ou de dangereux prototypes. Ce n'est pas ainsi qu'on forme et qu'on instruit l'élite nécessaire pour garder au pays une place de choix dans les échanges internationaux et pour le mettre à

l'abri de toute agression subite. C'est pourquoi l'on souhaiterait de voir les responsables de nos ailes s'attarder longuement à la lecture de Saint-Exupéry et prendre dans *Vol de Nuit* les principes de leur action quotidienne. Ce qu'il nous faut, ce sont des Daurat, des Rivière, capables à la fois d'oser et d'organiser, capables de maintenir sur leurs trajectoires ces bolides humains qui ont besoin d'oxygène, de foi et d'ardeur. Rivière disait parfois : « Ces hommes-là sont heureux parce qu'ils aiment ce qu'ils font, et ils l'aiment parce que je suis dur... Il faut les pousser, pensait-il, vers une vie forte, qui entraîne des souffrances et des joies, mais qui seule compte. » (*Vol de Nuit*, p. 4.) Les pilotes ont besoin de passionnés qui les emploient, les commandent, les soutiennent, leur donnent l'occasion de manifester sans arrêt ce dépassement de soi-même qui est l'essence propre de leur vocation (1).

(1). Cf. dans *Chasseurs, mes frères*, le très beau chapitre intitulé : « Le Patron ».

Mais Saint-Exupéry nous donne à ce sujet une seconde leçon dans ce livre mémorable, écrit à la lueur du désastre, *Pilote de guerre*. C'est que l'aviateur n'est pas uniquement un champion individuel désireux d'entretenir sa forme sportive ; *le risque de son existence réclame des assurances et un équilibre que l'homme ne peut trouver seul*. En exécutant au cours de la défaite des missions désormais dépourvues de sens « en s'habillant pour le service d'un dieu mort » (*op. cit.*, p. 93), Saint-Exupéry a senti le besoin de retrouver des valeurs invulnérables, des vérités désormais immortelles. Alors que le pays coulait comme un jus noir sur les routes de l'exil et que *des millions d'êtres* désemparés, oubliant toute solidarité vitale, ne cherchaient dans la fuite que leur propre salut *égoïste*, Saint-Exupéry sentait plus profondément que jamais la nécessité de s'enraciner dans l'humain. Il n'est pas seulement le pilote de la mission sacrifiée, il est aussi *le Français* qui essaie jusqu'au bout de sauver la vie de son village, l'honneur de son groupe, et qui, lui, le fort, lui, le victorieux, l'indomptable, ne récuse pas son appartenance à ce peuple pitoyable écrasé sous l'invasion.

L'épicier propriétaire de sa torpédo-camionnette espère échapper au désastre universel par une fuite accélérée, le glorieux aviateur reste dans la défaite, comme dans la victoire, comme dans la paix profitable, solidaire de tous les siens « *et chacun porte tous les péchés des autres hommes* » (*op. cit.*, p. 212). Le sacrifice de l'homme-volant ne risque donc plus d'être vain ou désespéré ; en luttant jusqu'au bout contre la peur et contre l'égoïsme, Hochedé bâtit une cathédrale qui survivra à l'ouragan. En acceptant de mourir pour le salut de ses frères, il accomplit et il démontre la valeur suprême de la civilisation chrétienne : « Si cette religion, cette culture favorisent dans l'homme cette plénitude, c'est qu'elles sont la vérité de l'homme. » Mais cette vérité est toujours menacée, car les forces mauvaises ne se contentent pas de déferler au dehors, elles trouvent dans chacun de nous de secrètes complicités. Peu de moralistes nous ont légué un bouquet spirituel capable de se mesurer avec le dernier précepte du

héros : « *Je combattrai pour l'Homme. Contre ses ennemis. Mais aussi contre moi-même.* » (op. cit., p. 242.)

Alors que les premières voix entendues dans ce rapport nous montraient dans l'aviateur une espèce de taureau de combat que la société s'emploie à séparer, à nourrir et à exciter avant de le sacrifier dans un emploi brutal, c'est un pilote-écrivain qui retrouve dans l'exercice de son métier les lois fondamentales de l'humanisme. La conquête de l'espace, si merveilleuse fût-elle, ne nous servirait de rien si nous venions à perdre le respect de la durée, matière de l'effort humain.

« *Il faut, autour de soi, pour exister, des réalités qui durent.* » L'aviateur est très sensible à la communauté de ses pairs. Relisons la vie de *Mermoz*, par Kessel ; *le Grand Cirque*, de Clostermann ; nous n'avons pas de terme pour exprimer l'admiration où nous plonge ce dévouement total à l'équipe volante, ligne ou escadrille, dans laquelle le pilote se sent profondément intégré. Le profane ne voit de ces groupes que leur aspect hostile de société close, aristocratique et souvent méprisante ; il ignore les merveilles de délicatesse morale que peut produire dans leur sein cette nouvelle hétéairie qu'est la camaraderie de l'air (1).

(1) Cf. le chapitre « Le vieux », dans l'ouvrage déjà cité, de Marc Lissy.

Mais si l'on veut éviter l'apparition de la mentalité amorphe, il faut permettre à l'aviateur une intégration plus profonde dans la communauté nationale ; celle-ci devrait se faire naturellement par *le mariage*. Mais il faut bien reconnaître que sur ce point les aviateurs ne présentent pas aux gens du dehors un spectacle bien magnifique. Le pilote qui se marie échappe malaisément au dilemme qu'on pourrait énoncer ainsi : ou bien il choisit sa femme avec son optique de célibataire, ce qui donne à son ménage l'inconsistance et la précarité d'une union temporaire ; ou bien il se marie justement pour quitter le célibat et c'est trop souvent sous l'effet d'une femme charmante le désir des pantoufles, de la sécurité et du confort, la fin rapide de toute activité aérienne.

A notre avis, ce déplorable état de choses tient essentiellement à ce que le milieu « aviation » n'est pas encore constitué. Les femmes fortes, simples et gaies, requises pour connaître aux côtés de ces hommes les joies d'une existence périlleuse et pour leur donner *les fils* que les héros souhaitent d'autant plus qu'ils se sentent plus vulnérables, ces femmes n'ont pas encore compris leur vocation véritable et l'aviateur oscille entre *l'ancienne entraîneuse* et *la petite bourgeoise*, également incapables de partager son existence et surtout de l'organiser. J'ai pourtant connu, parmi les noms les plus glorieux de l'air, des époux modèles, ce qui ne les empêchait pas d'aller au combat avec une fougue totale et de participer gaiement aux frasques les plus audacieuses de leur escadrille. Et je sais surtout quels regrets tenaces poursuivaient les célibataires endurcis, les époux téméraires ; j'entends telle voix assourdie me dire un soir de cafard : « Mesnard, parlez-moi de vos gosses ». *Le Petit Prince* traduit assez bien

cette incomplétude et ce désir frustré de paternité, fréquent chez les héros de l'air.

C'est en effet par la jeunesse qu'un courant normal d'échanges peut s'établir entre le milieu de l'aviation et la société civile. Le pilote ne s'y trompe pas, qui se réfugie si souvent dans ses souvenirs les plus reculés : « *Je suis de mon enfance comme d'un pays* », a dit Saint-Exupéry. La vue de ses propres enfants, le contact d'une jeunesse ardente et ouverte lui donneront confiance dans la valeur de son action, dans son effort pour protéger la croissance de ces jeunes et pour leur léguer une planète plus fraternelle, une humanité meilleure. L'enfant, le jeune homme, puiseront par contre dans le spectacle de cet effort ardu, généreux et tenace, une juste mesure de l'idéal ; ils apprendront ce que l'assomption dans le soleil levant suppose de veilles laborieuses. Tandis que ce fructueux échange entre la génération d'aujourd'hui et la génération de demain reconstituera une patrie saine, heureusement tendue vers l'avenir et prête à la plus vaste collaboration internationale, le prestige *des nouveaux demi-dieux* redonnera à notre civilisation technique cette valeur morale que l'antiquité classique avait si magnifiquement sculptée à son usage mais que nous avons laissée peu à peu s'enfoncer dans le passé, *le héros flamboyant* capable d'aimer les jeunes et de nourrir à nouveau l'enthousiasme des citoyens.

Devant le faux *idéalisme* qui jette à tous les vents l'appât de ses bulles empoisonnées, un érudit nous rappelait que le mot humanisme a pour racine humus et qu'il n'y a pas d'esprit sans enracinement profond. Peut-être nous permettra-t-on, face au *matérialisme* envahissant de remercier ceux dont les exploits nous rappellent l'existence des mondes supérieurs et forcent l'homme moderne, au milieu même des conflits d'ambition et d'intérêt, à jeter le cri du poète :

Je suis hanté. L'azur, l'azur, l'azur, l'azur !

Pierre Mesnard
*Professeur de Philosophie
à l'Université d'Alger.*

Cette page est une annexe à :

[« Le fameux chise de Trifouilly » un chapitre de « Chasseurs mes Frères »](#)

du domaine :

[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)

faisant partie du :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)