

LES ECHOS DE SAINT-MAURICE

Edition numérique

Giuseppe BISCOSSA

Saluti da... Au-delà des nuages

Dans *Echos de Saint-Maurice*, 1962, tome 60, p. 317-321

© Abbaye de Saint-Maurice 2012

Au-delà des nuages

Chère Sérénella,

J'ai tenu ma promesse ! Tu te souviens ? Tu m'avais écrit : « Toi qui voyages tant, qui aimes l'aventure, fais-moi un plaisir, envoie-moi une carte d'un endroit étrange et beau, où il y ait peu de monde ». Puis tu avais ajouté un post-scriptum : « Toutefois, ne m'envoie pas seulement une carte : toi qui as une imagination si vive, emmène-moi dans un de tes voyages et fais-moi revivre l'instant le plus magique et le plus exquis que tu connaîtras dans un lointain pays ».

Voici, Sérénella : au moment où sur la feuille que j'ai sur mes genoux, j'ai écrit ton nom (et encore, si je n'avais écrit que ton nom !), alors la promesse que je t'avais faite a été tenue — celle faite pour l'amitié qui nous unissait sur les bancs du lycée. A cet instant, je t'écris d'un endroit étrange et beau où il y a vraiment peu de monde, d'un point que n'atteint même pas la plus haute montagne de la terre, l'Everest : je t'écris de 10.000 mètres d'altitude ; sur un « jet » !

C'est pourquoi je t'écris d'au-delà de l'enveloppe de la terre, d'au-delà d'une écorce dont on distingue exactement (du cockpit postérieur de ce rapide « jet » d'entraînement) la surface courbe, avec ses reliefs et ses creux, semblable à une peau d'orange.

Notre monde, à le voir d'ici, en cet instant, paraît une immense orange très blanche, mûrissant dans l'espace infini. Il est contenu dans une enveloppe de nuages qui, telle une écorce, cache la pulpe des plaines et des montagnes, des océans et des volcans, des villes et des forêts.

Quelquefois l'enveloppe s'amincit ; au lieu d'être de nuages, elle est un brouillard transparent : nous, sur la terre, en regardant vers le haut, nous croyons que tout est serein. En réalité, ce n'est pas ainsi. Nous n'avons jamais contact avec la pureté absolue du ciel, nous ne la voyons jamais parce que nous sommes à l'intérieur

de l'enveloppe. Ici, au contraire, c'est la tranquillité éternelle, immuable, que même les éclairs des étoiles filantes ne réussissent pas à troubler. Ici, c'est l'Azur absolu !

Et moi, je vois ce globe comme le verrait, pour la première fois, un Sélénite ou un Martien, qui viendrait de sa planète. Une surface courbe et blanche, tachetée çà et là de déchirures bleuâtres transparentes.

Nous, nous vivons à l'intérieur de l'enveloppe, où sont nos maisons, nos places, nos routes frénétiques et nos bureaux ; les trains qui courent..., les calculatrices électroniques..., les bourses où les actions montent et descendent à une vitesse vertigineuse, les hôpitaux et les marchés. Il y a presque 3 milliards d'hommes : l'humanité lancée sur une sphère à travers le vide sidéral.

Tu y es, Sérénella. Ou mieux, *tu y étais*. Parce que tout à coup, spontanément, est arrivé ce que tu m'avais demandé en cadeau. Mon sentiment — non ma fantaisie comme tu te l'étais imaginé — a été une lame qui a incisé l'écorce du monde et tu en es sortie, vers la hauteur, comme en un jaillissement, Sérénella, et tu es maintenant ici à côté de moi, en cet instant qui est le plus magique et le plus haut de l'expérience que je suis en train de vivre :

Mon aventure dans l'« Outre-monde ».

Mais, avant tout, il faut que je te dise comment je suis arrivé à cette expérience. Le mérite n'en est pas à moi, mais à l'ingénieur qui s'est proposé un jour : « Je veux construire un avion à réaction qui puisse être piloté par un jeune homme ». Il s'est mis à étudier jour et nuit.

Jusqu'à aujourd'hui, en général, l'instruction des pilotes militaires se faisait ainsi : on commençait par l'enseignement théorique à terre sur des avions à moteur, avec tout juste une allusion à l'existence de la propulsion à réaction ; puis on passait à l'instruction pratique en vol sur avions à double commande, et enfin on confiait à la recrue aspirant-pilote la conduite d'un avion sur lequel il n'y avait personne d'autre que lui. Un avion à hélices, cela s'entend.

Après bien des heures de vol avec les avions à hélices, les meilleurs, s'ils avaient de la chance, étaient

appelés à piloter un « jet ». Et quelquefois, cela ne réussissait pas : parce qu'il ne faut pas confondre piloter un appareil qui va à 500 km./h. et en piloter un autre qui frise le mur du son.

Il y avait du temps et de l'argent — et parfois des pilotes ! — qui se perdaient. Et peut-être, certains jeunes qui auraient pu devenir d'excellents pilotes sur les avions à réaction, à l'extrême sensibilité aux commandes et aux très brefs « points-morts », finissaient par rester de médiocres pilotes d'avions à moteur.

Cet ingénieur, dans l'intention d'éliminer cette situation, étudia un avion-jet biplace d'entraînement, c'est-à-dire à double commande, sur lequel pourraient monter aussi les jeunes aspirants du ciel, qui n'auraient jamais tenu les commandes, jusqu'à ce moment, d'un quelconque avion, qu'il soit à hélices ou à réaction.

Il naquit ainsi un « jet » léger, à vitesse réduite — 900-950 km./h. — et avec une série d'« assurances », spécialement en « vrille », en perte de vitesse et dans les moments où, à l'approche du mur du son, il se forme les dangereuses ondes de choc : un avion à réaction qui peut, après un certain temps de vol, être confié sans crainte à un jeune homme de 18 ans...

... le « jet » sur lequel je me trouve, attaché au siège postérieur un peu plus haut que le pilote-instructeur qui se trouve devant moi, de manière à avoir le maximum de visibilité au moment où les commandes me sont confiées.

Aujourd'hui, cependant, cela n'arrivera pas. Aujourd'hui, dans cette école volante lancée dans l'espace par le puissant réacteur, j'ai un « devoir écrit ». Je dois noter, sur le carnet que je tiens sur mes genoux, chacune de mes sensations, chacune de mes impressions, chacune de mes pensées et chacune de mes observations au cours d'une heure de vol acrobatique que nous sommes en train de faire, un peu en rase-motte ou un peu — comme en ce moment — au-dessus de 10.000 mètres.

En ce moment, la seule annotation que je devais faire, je l'ai déjà écrite : « Immobilité absolue ». Puis, j'ai tourné la page et, feignant de continuer à écrire les annotations techniques sur le vol, j'ai écrit quelque chose d'autre !

Je t'ai écrit, Sérénella. Parce que je te l'avais promis : et, ensuite, parce que tu t'appelles Sérénella, parce que tu as dans ton nom la sérénité. Et ceci est l'instant où la Création m'a semblé la plus sereine.

Imagine-toi : nous allons à 750 km./h., en vol horizontal, avec le turboréacteur déchaîné à pleine puissance. Et pourtant, à l'intérieur de la cabine transparente de l'habitacle, l'on n'entend pas le plus petit bruit, la plus petite vibration. Et si l'on regarde au dehors, on a l'impression d'être arrêté d'une manière étrange, arrêté dans un Infini où plus rien n'existe, ni l'espace, ni le temps, réalités finies.

Il me semble être absolument immobilisé dans l'azur qui, toujours, même quand nous voyons le ciel gris, rit autour de la terre. Une immobilité qui est, à la fois, vol, lancement de flèche, expansion dans l'univers.

Peut-être que c'est ceci la condition des âmes, quand, après la mort, elles se libèrent du corps et montent vers l'Eternité. Moi, cloué à mon siège, sous lequel une charge d'explosif est prête à me projeter dans le vide en cas d'accident, je me sens pourtant parfaitement libre, j'ai l'enivrante illusion de l'omniprésence. Je réalise être en dehors de l'enveloppe du monde : et cependant je me sens près de chaque créature de la terre. Et toi, Sérénella, je ne fais aucun effort pour t'avoir ici près de moi, plongée avec moi dans cet ineffable instant.

C'est étrange, mais justement ce très moderne fruit de la technique, de la matière, me libère des limitations, non seulement de la matière extérieure, de la distance, de la gravitation universelle, de l'impénétrabilité des corps, mais aussi de ma « matière », de mon corps. Je suis un point dans l'immensité et je suis tout l'Univers.

Et quelque chose, de cette merveilleuse sensation physique, je m'en rends compte, est en train de passer à l'intérieur. L'âme devient légère, elle n'a plus de soucis, plus de passions. Le cœur est neuf. Je regarde l'indicateur de vitesse : il a d'imperceptibles sursauts. Ceux-ci sont les battements de mon cœur. Parfois, un élément métallique de l'habitacle, enveloppé de la lumière de l'azur, étincelle : je sens que son rayon transperce mon

moi le plus profond et le plus secret. Il n'y a rien qui ne soit lumière, en ce moment, dans mon âme. Toutes les choses opaques, sombres, obscures de la vie quotidienne, sont remplies de soleil, d'azur.

Où est la terre, avec ses désirs effrénés, avec ses anxiétés tourmentées, avec ses plaisirs frénétiques ?

Disparue, brûlée au feu du réacteur quand il décolle.

Je ne me souviens plus d'y avoir vécu, d'avoir désiré ses choses, ses créatures. Peut-être que c'est ceci la sixième Béatitude de l'Évangile : « Bienheureux les cœurs purs, car ils verront Dieu ». Je pense que si je pouvais choisir l'instant de ma mort, je choisirais celui-ci.

Quant à toi, Sérénella, tu es ici avec moi, tu m'approuves en souriant et tu murmures : « Moi aussi ! ».

Mais le pilote, maintenant, a renversé d'un coup l'appareil. Nous commençons la plongée vers le monde. Sous peu, nous disparaîtrons dans l'enveloppe de nuages. Tiens-toi solidement, Sérénella, et ferme les yeux, pour ne pas te laisser emmener loin de cet azur par ces nuages ! Tu entends ? Même le moteur chante notre bonheur.

Nous garderons la nostalgie de ce que nous avons vu, vécu, au-dessus de l'enveloppe. Vraiment ? Je te le demande et te le promets.

TON AMI D'« OUTRE-MONDE »
(Trad. : Paul Fellay, Humanités)