



Ciel

Il était une fois un enfant qui avait fait un rêve, et ce rêve l'avait marqué au point qu'il souhaitait le réaliser. Les adultes autour de lui avaient pris cela pour une lubie. Ils pensaient qu'il ne faisait que rêver, qu'il ne se rendait pas compte des difficultés et que cela lui passerait.

Mais ce qu'ils ne comprenaient pas c'est que tout au fond de son cœur, au tréfonds de son être, il ne se disait pas "je voudrais", mais "je veux". Et qu'à partir de ce moment-là, qu'importe le parcours, qu'importe les embûches : il faisait un rêve qui allait devenir réalité.

Cet enfant, qu'il soit fille ou garçon, a grandi, et par de multiples chemins est arrivé là où il le souhaitait.

Il voulait vivre dans le ciel, il en a fait sa passion.



Présentation

Quand j'y pense et que j'essaye de prendre du recul, il y a quelque chose que je trouve étonnant : comment se fait-il que des humains de l'ordre des primates rêvent du ciel ? Qu'ils rêvent d'y voler, de l'explorer, de le contempler et parfois même rêvent d'y vivre ? Pourtant notre évolution est restée celle d'animaux terrestres : nous ne sommes pas faits pour vivre dans l'eau, ni pour voyager dans les airs.

Alors pourquoi rêver de quelque chose que l'on ne peut pas atteindre ? Le fruit sur l'arbre peut être cueilli, mais pas les étoiles scintillantes que l'on voit la nuit, ni les nuages blancs le jour ?

Mais le savions-nous réellement ? Pensions-nous vraiment que les étoiles étaient si distantes que cela, qu'une tour assez grande ne suffirait pas ? Estimions-nous qu'en grimpant la montagne la plus haute, nous serions capables d'atteindre la voûte céleste ? Qu'il serait possible de voler en battant des bras très fort ?

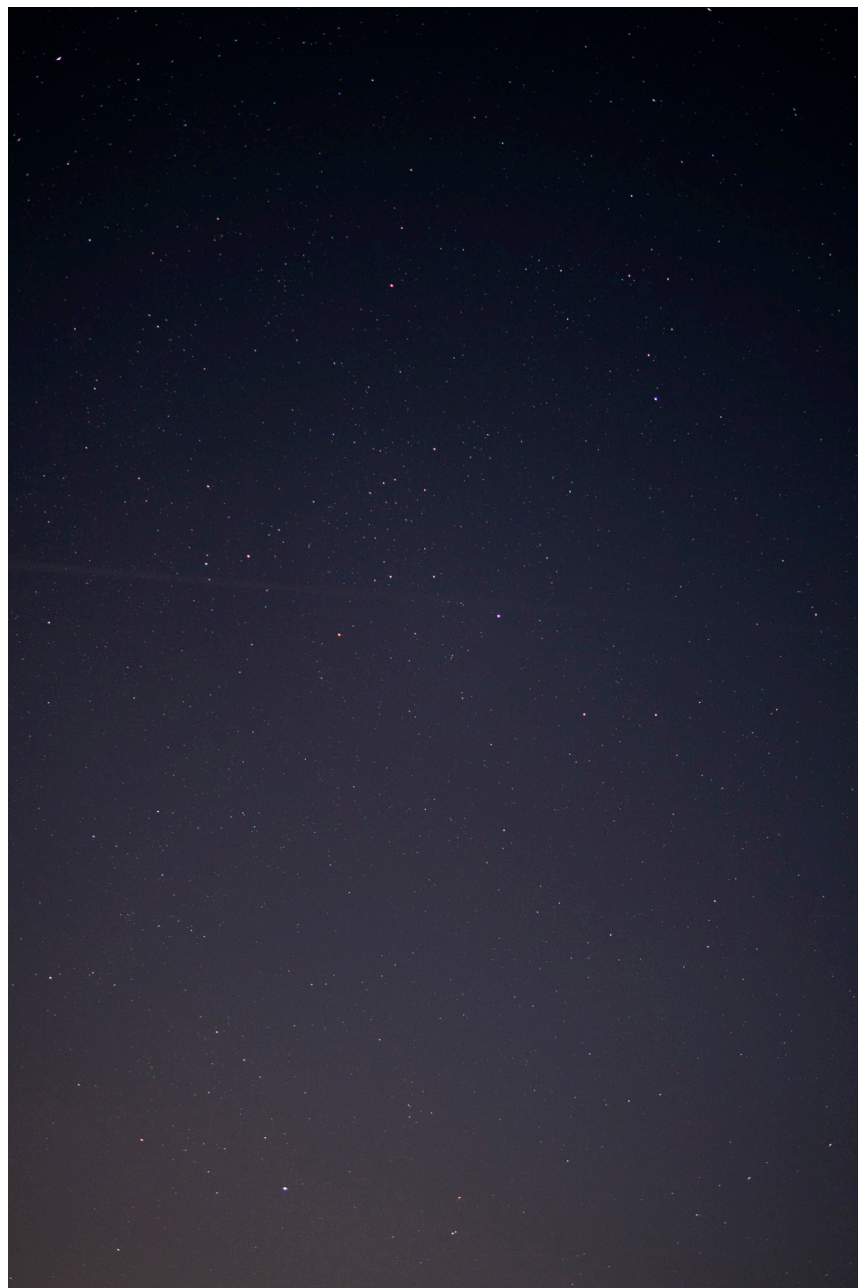
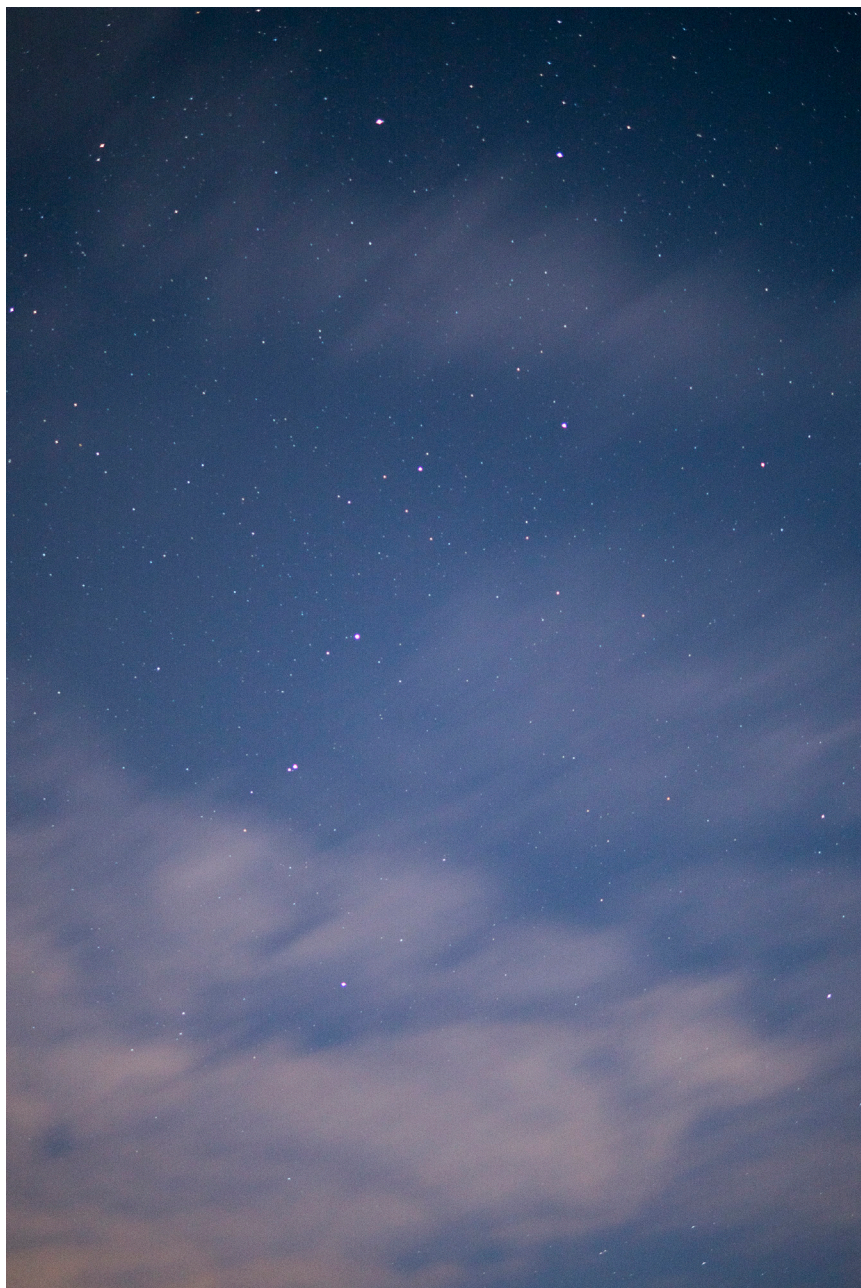
Ces croyances ont dû coûter la vie à bon nombre de nos congénères : ils ont expérimenté, ils ont recommencé, ils sont morts ou ont appris, et en tout cas, pour les survivants, ont continué à croire.

Le vol d'Icare, en lui-même, aurait dû être une leçon à retenir : plus personne ne devrait avoir envie de voler après que ce mythe lui est conté. Mais vous-même, ne vous êtes-vous jamais dit : "Oui mais moi, je ne serais pas allé aussi haut, je ne me serais jamais brûlé les ailes" ?

Plus j'y réfléchis, plus je me dis que c'est là que réside la clé : c'est parce que l'objectif ne nous paraît pas insurmontable que nous le

formalisons et le faisons nôtre. Un enfant n'a pas toutes les clés, il ne sait pas toute la difficulté qu'il y a à réaliser un rêve, mais au fur et à mesure qu'il avance et qu'il en prend conscience, il se rend aussi compte que l'arrivée est proche. Petit pas par petit pas, via des chemins de traverses, il vit son rêve, pas forcément comme il l'imaginait au départ, mais pour lui c'est tout comme parce qu'il le ressent ainsi.

Et ce qu'il ressent m'intéresse grandement, parce que c'est là que repose l'énergie nécessaire à toutes passions. Qu'est-ce qui nourrit son imaginaire, le fait toujours voyager aux contrées des rêves ? Qu'est ce qui fait que même âgé de très nombreuses années, son regard s'illumine encore d'une joie enfantine lorsqu'il parle du ciel ? Que perçoit-il dans cet espace immense qui est au-dessus de nos têtes ?



Le rêve de l'enfant, le coup de foudre

A part celui ou celle qui aurait vécu toute sa vie dans une grotte ou dans des souterrains et n'aurait jamais pu contempler une voûte étoilée, nous avons tous une expérience différente et une vision personnelle du ciel :

Pour Lisa B. (11 ans), le ciel c'est le monde des nuages, l'inconnu, les belles couleurs au coucher du soleil.

Pour Nicolas B. (46 ans), le ciel représente la création du monde dans la culture Maorie (Rangi et Papa). C'est une chanson "Les Jardins du ciel" de Jairo. Cela représente aussi les temps de guerre : le danger vient du ciel ; les oiseaux attaquent par le ciel. Mais cela porte aussi en son sein la liberté.

Et cette vision est aussi différente qu'il y a de cultures et d'êtres humains sur terre. Dans ce cas, le déclencheur, ce qui fait naître le rêve, peut avoir une source complètement différente selon la personne concernée. Mais même si le déclencheur est différent, la sensation est à chaque fois décrite de la même manière : un flash, comme celui d'un crush amoureux, où l'étonnement se mêle à l'émerveillement ; puis une sensation qui enveloppe, une joie qui naît au tréfonds du ventre, un sourire qui s'étire sur les lèvres et enfin un sentiment qui ne les lâchera plus jamais, un désir, un rêve.

Pour Pierre L., astronome amateur, ce fut le fait de découvrir Jupiter avec son père dans une lunette astronomique, lorsqu'il était enfant. Ils avaient alors partagé un beau moment ensemble, et son père lui avait transmis sa passion. De la simple observation d'une planète, il avait pris conscience de l'immensité de l'espace, de la beauté de l'univers.

Pour Christian R., ancien commandant de bord et fondateur d'un musée de l'air, ce fut de pouvoir entrer dans la cabine de pilotage d'un avion de ligne lorsqu'il avait 10 ans. En voyant le personnel naviguant et leur travail, il s'était alors dit : "Moi aussi, je veux faire ça !"

Pour Luc V., pilote amateur, cela a commencé tout jeune par un désir d'observer le monde par en haut, de voler comme un oiseau. Pour lui faire plaisir et le récompenser de son travail à l'école, ses parents lui payèrent un baptême de l'air dans un aérodrome. Ce fut pour lui un moment extraordinaire, qu'il a l'impression de revivre à chaque fois qu'il prend en main les commandes d'un avion.

Ce qui suit ce moment d'émerveillement est différent pour chacun, cela dépend des opportunités, des moyens que nous nous donnons pour réussir. Pour certains, la famille aide et accompagne, pour d'autres il n'en est pas question : tu seras celui que j'ambitionne, mon fils. Alors pour il ou elle, reste l'imaginaire, les livres de Saint-Exupéry, les histoires sur Mermoz, les fantastiques romans de Jules Verne. Ils se nourrissent de tout cela, grandissent avec des récits extraordinaires plein la tête. Ils se voient aux commandes d'appareils et vivant des aventures palpitantes. Rien ne les arrête, pas même les lois physiques. Leurs avions grimpent au ciel, traversent l'atmosphère et partent en balade dans l'univers...

Au passage, ils auront peut-être la chance de croiser le château dans le ciel, l'île volante de Laputa, ou de rencontrer les aviateurs naviguant sur les mers de nuages, amis de Porco Rosso. Ils pourront aller à la rencontre du Petit Prince et de sa rose sur leur astéroïde B 612, mais aussi partir vers l'infini avec l'Enterprise pour "explorer de

nouveaux mondes étranges, découvrir de nouvelles vies, d'autres civilisations, et au mépris du danger avancer vers l'inconnu...". Peut-être, encore, croiseront-ils les chevaliers de l'éther en quête de leur prince, poursuivis par des vaisseaux stellaires prussiens ?¹ Qui sait ce que réservent les songes ? Ce que l'imagination peut créer pour nous faire voyager ?

Aux commandes de leurs appareils merveilleux, ils se dessinent une trajectoire, se formalisent un but. Ils se nourrissent du fantastique pour renforcer leurs espoirs.

Les héros des romans qu'ils lisent auraient pu s'arrêter en cours de route, auraient pu ne pas sauter dans l'aventure et l'histoire se serait arrêtée là. Mais pour eux, c'est impossible : ils ont goûté au ciel et cela est devenu une question vitale ; ils ne se voient pas vivre loin de cet espace. Ils ne le conçoivent pas. Qu'importe les années, qu'importe l'énergie qu'il faudra dépenser, ils ne souhaitent pas y arriver, ils le veulent.

C'est ainsi que Christian R. en parle : "Il ne faut pas dire : je souhaite ou je voudrais, mais je veux." Ce qui compte d'abord c'est la volonté, après ce n'est qu'une question de travail...

¹ Références, et dans l'ordre à : "Le château dans le ciel" et "Porco Rosso" de Hayao Miyazaki, "Le Petit Prince" d'Antoine de Saint-Exupéry, la série "Star Trek" et la BD "Le château des étoiles" d'Alex Alice.





La volonté, le travail

Là où les passionnés prennent l'avantage sur des personnes moins concernées, c'est que lorsqu'ils sont plongés dans leur élément, le travail est pour eux un jeu. Ils ont toujours soif d'apprendre et de s'exercer dans ce milieu qui les attire tant.

Si vous affirmez la chose suivante à un musicien : "Tu dois beaucoup travailler pour jouer aussi bien", il y a des risques qu'il vous réponde : "Non... Je ne bosse pas vraiment, je joue de temps en temps, comme ça.", et si vous lui posez la question suivante : "Combien d'heures par semaine joues-tu de la musique ?", un peu gêné il vous dira qu'il pratique de son instrument quelques heures par jour, mais que ce n'est pas suffisant...

Pour la plupart d'entre nous, jouer une heure par jour est déjà beaucoup, pour eux c'est trop peu.

Pour celui qui souhaite faire du ciel son milieu, la route sera longue avant de parvenir à ce qu'il veut. C'est un endroit où il faut tout réapprendre : dans les airs on ne marche pas avec ses pieds, on vole avec une machine ; dans l'espace la peau ne suffit pas, le scaphandre est nécessaire.

Dans cet environnement, l'homme est face à ses propres limites : il doit reconnaître que son corps ne suffit pas. Qu'il a beau être extraordinaire, il n'est pas fait pour cela. S'il veut vivre sa passion, il lui faudra utiliser des machines, apprivoiser la mécanique.

Tout comme il faut du matériel pour plonger et survivre dans les profondeurs des océans, il lui faudra des appareils pour s'élever dans l'immensité du firmament.

Mais l'outil s'il est nécessaire, n'est pas suffisant. Au-delà d'apprendre à s'en servir, il faut savoir quoi en faire.

On peut savoir régler une lunette astronomique mais ne rien

trouver à observer d'intéressant. Il faut savoir quand et où regarder, car le ciel bouge, les nuages apparaissent, la lune rayonne et masque les étoiles.

Il faut aussi trouver son lieu d'observation, qui est aussi compliqué à découvrir qu'un coin à champignon : il doit être loin des villes, pour éviter la pollution lumineuse, mais aussi en hauteur pour avoir le plus de visibilité possible.

Et puis, comme Pierre L. peut le dire :

"Avec le ciel, il faut saisir le moment, ne pas repousser au lendemain. Si tu vois que le ciel est clair : faut foncer ! Même si tu ne l'avais pas prévu ; parce que deux heures après, tout peut être différent !"

Mais pour pouvoir le sentir, pour que cela devienne instinctif, il faut appréhender, essayer, s'exercer ; comme un cuisinier qui à force d'expériences connaît le goût d'un plat avant même de l'avoir préparé.

Pour Christian R., l'apprentissage fut un long périple : il voulait devenir pilote mais son père souhaitait qu'il soit enseignant, comme lui, comme son père avant lui. Il inscrit alors son fils à l'école normale et ce dernier, par obéissance, suivit le cursus. Quelques années plus tard, il fut diplômé et commença à enseigner devant des classes.

Mais comme vous pouvez vous en douter, cela ne put le satisfaire ; alors en parallèle de son métier, il prit des cours pour voler en planeur. Puis au fur et à mesure, il passa des niveaux et des diplômes jusqu'au moment où, à 27 ans, son aéroclub lui proposa

de devenir moniteur à temps plein. Surprise et en même temps joie, il n'hésita pas longtemps : il décida de quitter son métier pour enfin toucher du doigt ce qu'il avait toujours voulu faire. Mais ce n'est pas pour autant qu'il se reposa sur ses lauriers, et il continua de se former. Il passa d'autres diplômes et fut embauché dans une compagnie aérienne en tant que pilote. Avec le temps, il grimpa les échelons pour finalement devenir commandant de bord d'un Boeing 747-400.

"Le commandant de bord n'est pas le pilote de l'avion, c'est le co-pilote qui est responsable du pilotage. Le commandant de bord, lui, décide du plan de vol, il est responsable de l'appareil et se doit de garder la tête froide, de prendre du recul. Les décisions sont discutées collégialement avec le personnel navigant, mais c'est lui qui prend la décision finale et doit l'assumer."

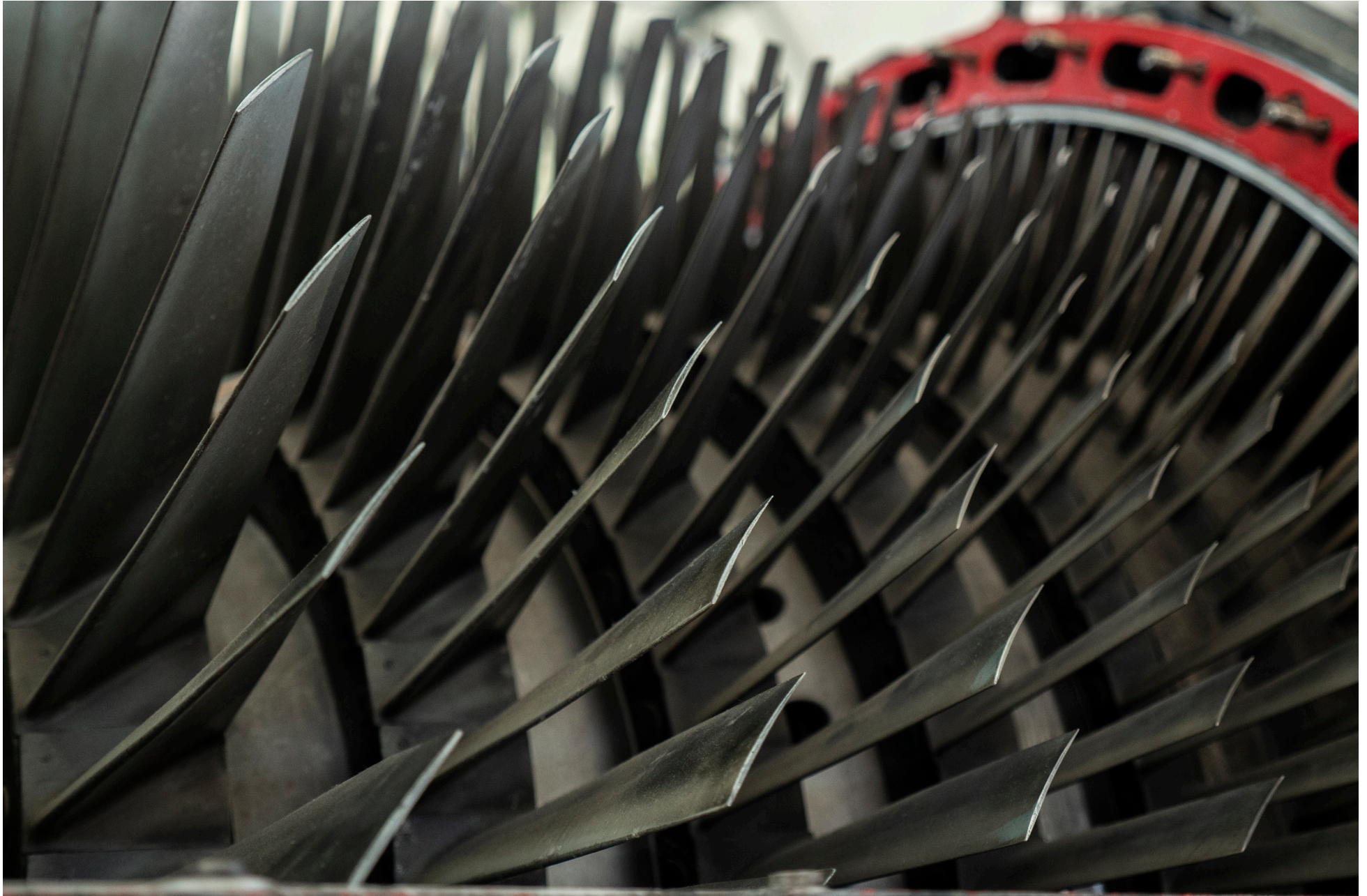
Être responsable d'un avion de ligne, c'est comme être capitaine d'un bateau : un armateur vous fournit un vaisseau, une mission, une équipe et il vous en confie les rênes. Charge à vous de préparer votre plan de vol, de décider par où vous souhaitez passer et de communiquer tout cela aux autorités compétentes. Pendant toute la durée d'un voyage, il n'y a qu'un seul maître à bord, une seule personne qui a tous les pouvoirs mais en même temps d'énormes responsabilités :

"Il faut avoir conscience que lorsqu'on pilote des avions, tels que le 747, nous avons derrière nous l'équivalent d'un village français !² C'est une très lourde responsabilité que l'on a sur les épaules... mais quand

on vole il ne faut surtout pas y penser, sinon on panique et on commet des erreurs. Et puis, les passagers sont gérés par des personnes bien plus compétentes que nous, notamment par le chef de cabine et son équipe. Nous, on pense simplement au vol et à l'appareil."

² Selon les modèles, le 747-400 peut embarquer entre 400 et 600 passagers.





L'appareil, l'outil

Cet appareil, justement, permet beaucoup de choses. Il ouvre l'accès à des endroits que l'on croyait inaccessibles, à des beautés cachées. Mais en même temps, il reste une paroi entre soi et le rêve : c'est un scaphandre qui sépare l'enfant du ciel. Il peut être compliqué à utiliser, nécessiter des années d'apprentissage, de maîtrise. Sa rareté, son coût, peut être un frein à sa possession, et mener à l'impression que le rêve ne serait accessible que par le passage à des péages.

Pierre L. connaît un photographe, membre de son association d'astronomie, qui s'était acheté un télescope pour faire de l'astrophotographie : il souhaitait prendre en image une galaxie particulière. Mais cela posait quelques problématiques : pour capter de la lumière, il faut un long de temps de pause, sauf que le ciel bouge (ou plutôt la terre tourne) et ce lent mouvement apparent est accentué lorsqu'on utilise des capteurs à fort grossissement, tels que des télescopes.

Pour pallier cela, il s'était muni d'une monture équatoriale, qui permet d'avoir un axe parallèle à celui de la rotation de la Terre, et donc de suivre plus facilement les étoiles. Cependant, pour prendre une photo avec un long temps de pause, il faut suivre l'objet astronomique, certes, mais il faut aussi le suivre à une vitesse constante. C'est pourquoi il s'est doté d'un moteur à coupler avec sa monture, pour que le mouvement se fasse automatiquement. Lorsqu'il eut tout cela en sa possession, il dut attendre les bonnes conditions : car il suffit d'un nuage pour ruiner une photo, une rafale de vent pour décaler, même imperceptiblement, le télescope et ainsi créer du flou.

En outre, les nuits ne sont pas toutes claires et de par le mouvement

de la Terre, tous les astres ne sont pas toujours disponibles. Mais à force de persévérance, de multiples essais infructueux, de mise au point de son matériel, il réussit à prendre la photo qu'il souhaitait. Avec celle-ci, il gagna un prix.

Même si l'appareil est compliqué à utiliser, il permet au rêve d'exister : on peut le toucher du doigt.

Et puis, l'outil porte un attrait en soi : il fascine de par sa complexité et ce qu'il ouvre comme voies. Il fait briller le regard des jeunes enfants parce qu'à leurs yeux, il est l'instrument idéal : ce qui permet de rendre réalisables leurs songes les plus fous. Quand un enfant voit pour la première fois un avion voler, une fusée décoller, lorsqu'il lit dans ses livres la sensation des passagers, du pilote, quand il fait siens leurs aventures, ce n'est pas la complexité de l'outil qui lui vient à l'esprit mais ce qu'il ouvre comme possibilité. Ce n'est pas Mermoz et le ciel mais Mermoz, son avion et le ciel, ce n'est pas Thomas Pesquet et l'espace, mais Thomas Pesquet, l'ISS et l'espace.

Alors ce qui vient après : le jargon, les normes, les protocoles et consignes de sécurité, les manuels, les visites médicales, les grandes théories, les rapports d'expérience pourront être ressentis comme des contraintes mais jamais plus qu'un picotement, rien qui ne pourrait empêcher un passionné de se plonger dans l'objet de sa fascination.

Pierre C., pilote amateur, raconte son périple lors de la présentation d'un rallye aérien.

Celui-ci a duré environ 15 jours, pour un total de 55 heures de vol et 5 000 nautiques de voyage.

Ils étaient trois et se relayaient aux postes : un pilotait, un autre était à la radio et le dernier se reposait. L'organisation imposait de déposer un plan de vol par jour : celui du chemin qui allait être parcouru dans la journée.

Avant de partir, ils ont fait la chasse à l'empport, au poids, pour ne pas trop consommer de carburant. Il s'agit de la même problématique que pour les fusées : plus on soulève de poids, plus il faut de carburant mais plus il y a de carburant, plus il faut de carburants pour porter le carburant ; tout est affaire de calcul. En moyenne, ils ont consommé environ 38 litres/heure (plus on est haut, moins on consomme : *"parce que le carburant c'est un mélange d'air et d'essence"*)

Les trois pilotes étaient VFR (*visual flight rules* - règles de vol à vue) alors que d'autres dans le rallye étaient IFR (*instrument flight rules* - règles vol aux instruments) ; l'IFR permettant aux pilotes de voler lorsque les conditions de visibilité ne permettent pas le vol en VFR (par exemple : dans les nuages). À un moment, ils ont eu des problèmes avec le "magnéto" gauche, ça "ratatouillait", problème aussi avec la pompe à dépression. Au-dessus des aérodromes, en suivant leurs cartes "VAC", ils ont pu arriver en "baïonnette" et quand ils tournaient en rond, leurs traces GPS formaient des "hippodromes".

C'est au jargon que l'on reconnaît un passionné : il vit des choses spéciales qui doivent être exprimées avec des mots précis mais aussi bien définis, pour que tout le monde puisse se comprendre ;

pas forcément n'importe quel quidam mais au moins ceux avec qui il partage sa passion.

Et c'est là où la magie opère, là où les conventions sociales se brisent, là où l'origine n'a plus d'importance, qu'importe d'où on vient : ce qui compte c'est la passion. Nulle part ailleurs que dans des associations de passionnés, vous ne trouverez des étudiants peu fortunés, ou des chômeurs, discutant en égaux avec des chefs d'entreprises ou des retraités. Il n'y a que dans cet espace où seul compte l'humain, où il n'y a plus de rangs ou de castes mais simplement des enfants qui jouent aux mêmes jeux avec le même plaisir.

Il n'existe plus rien à part l'envolée, la liberté.



L'envolée, la liberté

Il arrive toujours un moment où l'instinct prend le pas sur la maîtrise, où l'esprit a intégré tous les composantes, les contraintes, les enjeux et range toutes les expériences et informations apprises dans un coin de la tête, en "arrière-plan". À ce moment, on ne pense plus à marcher, on marche, on ne pense plus à lire, on lit. Alors bien sûr, cela n'empêche pas se concentrer, de suivre les règles, de faire attention, mais cela permet de "savoir", de "sentir". Et à partir de là, tout devient plus fluide.

C'est en passant ce cap, que l'on prend réellement du plaisir parce que désormais on fait corps avec la machine. Ce n'est plus l'avion qui nous porte, mais nous qui volons. L'outil est devenu une extension de soi, avec lui nous formons un tout. L'esprit se déploie, il ne pense plus à maîtriser mais à apprécier.

On est lâché, en pleine nature, dans l'inconnu. On découvre, on s'amuse, on essaye. Parfois on se fait peur, on explore ses propres limites. On voyage, on va plus loin, on revient, on change, on poursuit et soudain, notre cœur s'arrête. Nos yeux s'écarquillent. Notre bouche s'entrouvre, pour laisser échapper un soupir ou un mot. C'est notre moment, on le sent, au plus profond, il va au-delà de ce que nous avons rêvé étant enfant, il est ce que nous attendions sans n'avoir jamais pu le concevoir ou le formuler. Cet instant peut être fait de choses grandioses, d'un fait rare dont seul nous avons été témoins : comme ressentir un frisson lorsqu'on découvre un objet stellaire, une comète par exemple, et se dire que l'on est peut-être le premier à l'avoir observée.

Mais c'est aussi parfois une petite chose, vu d'un autre angle : "à 5 000m au-dessus de Paris, on voit le mont Blanc".

Christian R. raconte un des moments qui l'a le plus marqué :

"Je me souviens d'un voyage entre Los Angeles et Tahiti. Nous étions au-dessus du Pacifique et des nuages. C'était le matin mais il faisait encore nuit. Au loin, il y avait un volcan qui était en éruption, il éclairait d'un beau rouge l'obscurité. Et puis le soleil s'est levé, cela n'a duré que 15 secondes mais tout le monde dans la cabine s'est tut. Ce mélange, ces couleurs... C'était magnifique."

Outre ce grand moment pour soi, ce pincement au cœur, il y a des expériences qui nous font nous sentir en communion avec le reste du monde. Ce sont parfois de petites choses : une simple brise dans un arbre, une étoile filante qui traverse le ciel, les mouvements chorégraphiés d'une nuée d'oiseaux ; pour n'importe qui d'autres, ces choses pourraient paraître communes ou insignifiantes. Mais pour nous, quand nous les ressentons, elles nous ancrent au présent, nous font prendre contact avec le réel.

Pour Jacques L., c'est un plaisir tout simple : celui de pouvoir prendre un avion et, en une journée, aller dans une région éloignée, profiter du paysage et revenir.

Pour Marie-France S., c'est de survoler le sol, voir tout en miniature, avoir l'impression de faire des bonds de géant.

Pour Sylvie K., c'est avoir la chance d'observer un nuage iridescent, de profiter d'un moment rare qui ne dure pas longtemps.

Pour tous pilotes voulant être brevetés, il y a aussi un moment très spécial et important à vivre : c'est celui du lâcher. Jusque-là toutes leurs formations avaient été réalisées en compagnie d'un instructeur. Mais cette fois, que ce soit au départ ou au milieu d'un cours, l'instructeur annonce sans préambule : "Cette fois, tu seras tout seul. A toi de jouer". Pour la première fois, alors qu'il l'avait craint et espéré en même temps, le jeune pilote s'élance seul sur la piste.

Et dans chacun de ces moments, qu'importe leur rareté ou préciosité, naît un puissant sentiment d'humilité. Ces personnes vivent quelque chose qu'ils n'auraient jamais pu imaginer par ailleurs : cela les dépasse, c'est plus grand qu'eux. Mais ils l'acceptent, ils acceptent de n'avoir été seulement que des témoins : il n'avait pas demandé ce moment et maintenant qu'ils l'ont vécu, leur cœur en est marqué à jamais.

Et tous ces passionnés, tous ces gens, connaissent leurs limites, savent lesquelles seraient difficiles à franchir. En outre, avec l'âge, ils doivent accepter que ce qu'ils pouvaient faire autrefois n'est peut-être plus possible. Ce n'est désormais plus une question de

volonté mais d'acceptation.

Ils modifient alors leurs perceptions, s'adaptent à ce qui est. Tout leur parcours le leur a appris : il y a de multiples chemins pour parvenir au rêve. S'ils ne peuvent plus voler seuls, alors ils voleront à deux, quitte à être passager. S'ils ne peuvent plus s'investir dans les structures associatives, alors ils passeront le flambeau pour mieux rester en soutien.

Et c'est dans cette sagesse du renoncement qu'ils trouvent leur liberté : celle d'agir en restant eux-même, ceux qu'ils sont au temps présent.





Les dernières notes

Ce qui me touche le plus lorsque je discute avec quelqu'un, c'est le moment pendant lequel la personne face à moi se livre. Tout de suite je perçois un changement dans sa voix ou son regard. Qu'importe le ton qu'il prenait précédemment : qu'il ait été blagueur, sérieux ou agressif ; d'un coup, je sens que je suis à la racine de son être, qu'il n'y a plus de masques.

Il y a une sorte de transfert qui s'opère, comme si cette personne m'offrait la chose la plus précieuse qu'elle a en sa possession.

Dans ses yeux, je peux lire une complète franchise, une forme de nudité : la personne que j'ai face à moi à cet instant est vraie, elle ne cache rien. Elle me donne en cadeau la vision de ce qu'elle est au plus profond.

Les premières fois où cela m'est arrivé, je me suis senti gêné. Comme si je n'étais pas à ma place, qu'on me donnait quelque chose que je ne pouvais accepter : c'était trop, beaucoup trop. J'avais l'impression d'avoir un trésor en main que je pouvais abîmer, c'était une trop grosse responsabilité. Alors je fuyais du regard, fermais les écoutilles. J'attendais que le moment passe pour faire comme s'il n'avait jamais existé.

Et puis avec le temps, j'ai appris à accepter : si cette personne se confie, c'est que d'une certaine manière elle a confiance en moi.

Si elle s'ouvre, je ne détournerais plus le regard, je l'accueillerais simplement avec bienveillance. Il est par contre important de faire aussi attention à soi, de ne pas s'oublier au profit de l'autre, de ne pas tout recevoir, sinon l'empathie est trop forte et ce qu'il revit d'extrême, nous le vivons aussi : le bien comme le mal.

Et c'est assez étrange parce que ces moments de complète franchise, je ne les ai vécu qu'avec des passionnés ou des gens qui m'étaient très proches. Comme si la passion rapprochait les hommes entre eux, créait un lien très fort, une forme de fraternité, de famille.

Quand ils me parlent du ciel, je voyage avec eux. Ils m'emportent dans leurs expéditions. Je suis une sorte de fantôme qui se transporte dans leurs souvenirs. Je suis dans leur siège de pilotage, avec les mêmes commandes qu'ils avaient en main. Je vois la même constellation qu'ils me décrivent, je ressens la même excitation à sa vision.

Avant leur rencontre, je voyais le ciel comme un terrien, maintenant j'y ai voyagé, j'ai perçu ce que de rares personnes ont vécu.

Bien sûr, ce ne sont pas mes histoires, je ne les ai pas moi-même expérimentées. Mais ce qu'ils arrivent à transmettre, même si ce n'est qu'une infime partie de la vraie sensation, est cent fois plus fort, de par leurs passions. Il y a quelque chose en cela de presque vital, comme si la vie, pour eux, n'avait pris un sens qu'à l'instant même où leurs regards d'enfants s'étaient envolés dans les cieux. Ils se nourrissent de cela, c'est leur paradis perdu, un endroit qui n'est que pour eux et qui les rattache au monde. Et grâce à la passion qui les meut, qu'importent leur âge, ils conservent dans leurs regards une joie d'enfant, un scintillement, une envie : celle de vivre pleinement.

