

Henrik Reeh

# Fly til den oversete by

Visuel sansning og urban erfaringsdannelse  
hos Antoine de Saint-Exupéry

## 1. Introduktion — *Overblikket fra fugleperspektiv til flyudsigt*

I en af noterne til *Das Passagen-Werk* sætter Walter Benjamin sig for at undersøge det 19. århundredes Paris med afsæt i den urbanitet, som kendetegner det 20. århundrede:

»Le Corbusiers »ville contemporaine« er så igen en bebyggelse ved lan-  
devejen. Men da den nu befærdes af biler, og da fly lander midt i denne  
bebyggelse, har alt ændret sig. Man må forsøge at erobre en stilling her  
for at kaste et frugtbart, form- og distanceskabende blik på det 19. år-  
hundrede«. <sup>1</sup>

Benjamin var bevidst om problemerne i sit forehavende. Arbejdet med i en situation under radikal forandring at sætte det 19. århundredes storby i relief opfattes tydeligvis som et forsøg, der ikke på forhånd er garanteret et resultat. Ikke desto mindre giver Benjamin nogle konkrete og stadig tankevækkende antydninger af, hvori det særegne i den aktuelle urbanitet kan lokaliseres. Således understreger han som noget nyt og afgørende, at »fly lander« i Le Corbusiers decentrerede og åbne byrum. Benjamin udfolder ikke denne iagttagelse. Men man kunne føle sig inviteret til at anlægge det reliefskabende blik på byhistorien i tilknytning netop til disse fly, som bevæger sig på himlen, fra by til by og hen over land. Tegnede ikke allerede Le Corbusier udsynet fra en flyvemaskine ned mod Rio de Janeiro under en rejse i 1929?<sup>2</sup>

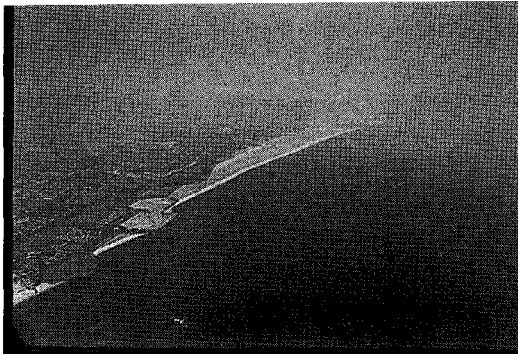
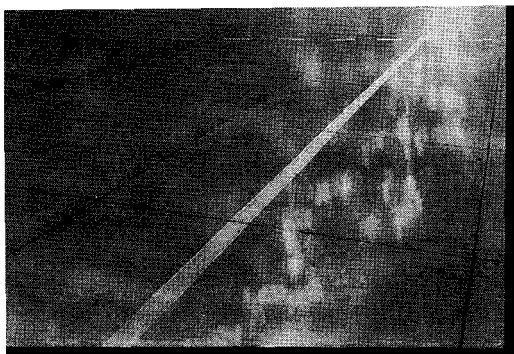
Specielt efter afslutningen af 2. verdenskrig er flyet blevet et udbredt middel til passagertransport og udgør i dag noget nær et massemedium for sansningen af det urbaniserede rum. Den visuelle perception, som på denne måde muliggøres, har i sig selv krav på analyse, og en undersøgelse af blikket fra flyet kan måske ligefrem føre i retning af de kendetegn ved urbaniteten i det 20. århundrede, som Walter Benjamin eftersøgte.

Flyet lader sig relativt nemt placere i forhold til andre af de medier, som sætter det urbane rum i scene. Således er det på den ene side udtryk for en højere grad af rumabstraktion end bilen, som stadig bevæger sig horisontalt ad landjordens vejbaner. På den anden side er flyet mindre fremmed for rummets afstande<sup>3</sup> end den skærmt teknologi, som i dag tiltrækker sig så stor opmærksomhed på grund af sin stedoverspringende og – ifølge nogle – stedødelæggende kommunikationsform.

Samtidig er det synshistoriske grundlag til stede for en karakteristik af den synsvinkel på det urbane rum, som flyet muliggør. Man behøver blot at tænke på de fugleperspektiviske fremstillinger af byen, som i adskillige århundreder var afgørende for kartografien, for at få en fornemmelse af radikaliteten i flyvningens praktiske mulighed. Først med flyvningen er det blevet muligt reelt at se byen »i fugleflugt«. <sup>4</sup> Tidligere var man henvist til tårne, bakker og luftballoner, hvis man da ikke søgte støtte i overvældende, men immobile kort som den væg-store *Plan de Paris* fra 1730'erne, kendt under navnet 'Plan de Turgot', eller i litterære skildringer som Victor Hugos *Notre-Dame de Paris*. Ved brug af store bogstaver understreger Le Corbusier da også betydningen af, at vi gennem flyet »er blevet udstyret med Fugleperspektivet.«<sup>5</sup>

Når flyvningen bringer fugleperspektivet ind i den moderne hverdag, undergår denne synsmåde dog samtidig en række forandringer. Fugleperspektivet ikke bare virkeliggøres; det *dynamiseres* også. Den moderne passagerflyteknologi – ikke luftballonen eller svæveflyet, sportsmaskinen eller helikopteren, men *jetflyet* – bevæger sig med en sådan hastighed, at synet af byområderne i forbindelse med start og landing bliver både tidsmæssigt kondenseret og rumligt fragmenteret.

Denne dynamisering af fugleperspektivet tydeliggør flyudblikkets slægt-skab med modernismens fragmentariske erfaringsform. Blot kommer det selektive og forbigående udsyn fra flyet sjældent til sin ret i luftfotografier, som fra større eller lavere højde – og i nyeste tid fra satellit – giver et fikseret overblik over et geografisk område. Sammen med helikoptere og sportsmaskiner, der bevæger sig med ret lav hastighed, har luftfotografiet bidraget til, at flyudblikket generelt opfattes som en variant af det altomfattende og stillestående blik, der kan udfoldes fra et tårn, et højhus eller fra et naturligt hævet punkt. Denne sidestilling af flyudblik og overblik findes eksempelvis hos Le Corbusier, når han fremhæver flyet som et medium for en visuelt dokumenteret anklage mod det 19. århundredes fortættede og kaotiske bybygning.<sup>6</sup> Mens idealet om et uforfalsket og uafviseligt alsyn derved træder i forgrunden, nedtones flyets særlige rolle som støtte for et fragmentarisk synspunkt i bevægelse.



Denne almene opfattelse af flyet som kilde til overblik gør sig også undertiden gældende i skrifter af den franske forfatter Antoine de Saint-Exupéry (1900-44). Da Saint-Exupéry i begyndelsen af 1940'erne forfattede klassikeren *Le petit prince*, som han vel først og fremmest er kendt for, havde han et større voksenalter og essayistisk forfatterskab bag sig, hvori netop hans erfaringer som pilot (fra midten af 1920'erne og ind i 2. verdenskrig) var blevet gjort til genstand for indgående litterær fremstilling. I essaysamlingen *Terre des hommes* (1939) finder man en af de almene overvejelser, hvormed også han udpeger flyet som et *medium for overblik*:

»Flyet er utvivlsomt en maskine, men hvilket analyseinstrument! Dette instrument har fået os til et at opdage Jordens sande ansigt. Faktisk har vejene gennem århundreder snydt os« (TH, p. 63).<sup>7</sup>

I samme tekstpassage karakteriserer Saint-Exupéry endvidere flyet som *redskab for retlinet bevægelse* i et abstrakt luftrum:

»Med flyet har vi lært den rette linje at kende. Næppe er vi lettet, før vi slipper småvejene, som bøjer af mod drikkesteder og stalde eller slanger sig fra by til by« (TH, p. 64).

Og Saint-Exupéry har da ret i, at flyet vitterlig bevæger sig i et luftrum, som er befriet for landjordens særlige forhindringer. Også opfattelsen af flyudblikket som en kilde til overblik<sup>8</sup> er i vidt omfang velbegrunder. Men med sine skrifter om flyvning illustrerer Saint-Exupéry samtidig, at luftrummet langt fra lader sig reducere til et homogent, euklidisk rum af parallelle linjer. Selv overblikket viser sig at være noget af et særtilfælde.

Når Saint-Exupérys skrifter i det følgende skal fremdrages til belysning af, hvordan flyvningen påvirker byopfattelsen, sker det altså ikke på grund af de almene og idealiserende formuleringer, som han deler med så mange andre.

Saint-Exupéry's forfatterskab har først og fremmest interesse, fordi det sætter flyvningens univers i centrum for en litterær refleksion af sansemæssigt åben og erfaringsmæssigt søgende karakter.

Flyvningen er mest direkte behandlet i hans skrifter fra perioden 1926-1942, som derfor skal undersøges i det følgende. Denne periodes start angives af debutnovellen fra 1926, *L'Aviateur*, som i otte små afsnit giver indblik i en rodløs pilots liv. Slutpunktet i det undersøgte materiale markeres af det store, selvbiografisk baserede essay *Pilote de guerre*, som er udgivet i 1942. Ud fra skildringen af en risikabel rekognosceringsflyvning ind over besat område tolker denne bog situationen i det tysk invaderede Frankrig ved begyndelsen af Anden Verdenskrig. Saint-Exupéry's bøger fra den mellemliggende periode er ligeledes af interesse. Således udspiller hans to romaner *Courrier Sud* (1928) og *Vol de nuit* (1931) sig i miljøet for den begyndende, internationale, ja, interkontinentale postflyvning og skildrer derved nogle af flyvningens følger for de mellem menneskelige relationer. Essaysamlingen *Terre des hommes*, som bygger på Saint-Exupéry's tidligere offentliggjorte artikler om blandt andet egne ekspeditioner, giver et bredere og mere alment indblik i flyvningens heroiske og undertiden næsten meditative verden.

På trods af diverse tematiske og genremæssige forskelle iscenesætter alle disse skrifter erfaringer fra pilotgerningen. Dermed være ikke sagt, at flyvningen søges gjort til genstand for en realistisk udtømmende beskrivelse. Heller ikke synet af byen fra luften er umiddelbart et af de foretrukne motiver. Alligevel indeholder Saint-Exupéry's skrifter, i genrer spændende fra novelle via roman til selvbiografisk essayistik, så indbyrdes forbundne markeringer både af en nuanceret visuel sansning og af pilotlivets konsekvenser for opfattelsen af bylivet, at konturerne af en luftbåren byerfaring lader sig aftegne.

Måske fremmes denne mulighed af Saint-Exupéry's hypotese om, at teknologien i almindelighed og flyet i særdeleshed forvandler den menneskelige sansning, hvorfor selve sproget til beskrivelse af flyvningens civilisation ikke ukritisk kan overtages fra tidligere tider, men må udformes i nær forbindelse med den ny realitet.<sup>9</sup> Under denne vinkel lader hans forfatterskab sig anskue som et forsøg på litterært at formulere flyvningen som en sfære for sansning og refleksion. Således kan en læsning af de nævnte skrifter vise, hvordan Saint-Exupéry's fremstilling af konkrete flyveforløb på samme tid nuancerer og udfordrer forestillingen om overblik og linearitet. Særlig fremhæver Saint-Exupéry flyvningens indslag af visuel dynamik og rumlig heterogenitet. Men også kim til en ny urban følsomhed, der tager højde for flyvningens mulighed i det 20. århundrede, gør sig gældende. Begge punkter skal konkretiseres undervejs i denne tredelte artikel.

Den konkrete flyveproces' udfordring af de almene forestillinger om flyvning skal skildres i artiklens *første* del, som tager afsæt i eksempler på et *vertikalt* flyudblik i bl.a. Saint-Exupéry's debuttekst *L'Aviateur*. Ganske vist peger flyvningens sammensatte syns- og bevægelsesformer ikke direkte frem mod en privilegeret forbindelse mellem flyvning og byliv. Faktisk står fly og by hos Saint-Exupéry i et problematisk forhold til hinanden. Men Saint-Exupéry's undertiden eksplicitte ønske om gennem flyvning at undslippe storbyen er ikke så konsekvent, som man kunne tro. Snarere overvejer Saint-Exupéry forholdet til byen ad en indirekte og mere hverdagsnær vej end f.eks. Le Corbusier, der lader flyet anlage byen frontalt gennem et blik fra oven. I romanen *Courrier Sud* udfoldes Saint-Exupéry's kritik af det urbane liv således inden for rammen af et *horisontalt* byblik. I *anden* del skal nogle modsigelser i denne kritik af storbyen eftervises. Byfortrængningens grænser vil dog for alvor træde frem i artiklens *trede* del, der med materiale fra Saint-Exupéry's *Pilote de guerre* belyser, hvordan piloten med sit blik *skråt ned* fra flyet udpeger byen som et sted af afgørende kulturel og social betydning.

## 2. Det vertikale blik – flyvningens heterogene synsrum

Flyvningen udgør en sejr over tyngdekraften og indfrier dermed en gammel drøm.<sup>10</sup> Bortset fra luftballonen er flyet det første transportmiddel, som har gjort det muligt for mennesker at hæve sig over jorden og bevæge sig i luftens element. For en umiddelbar betragtning kunne flyvningen fremstå som uafhængig af rumlige forhindringer og dermed som medium for geografisk overblik. Blot viser også flyvningen sig, når den ikke kan betragtes som en negation af historisk forudgående transportformer, at indebære en række nye grænser for såvel syn som bevægelse.

### 2.1 Flyvningen – en brudfyldt visuel proces

Saint-Exupéry's forfatterskab udmærker sig som nævnt ved sin erfaringsnære litterære fremstilling af flyvningen som konkret proces. Allerede Saint-Exupéry's debuttekst, *L'Aviateur*,<sup>11</sup> skildrer et flyveforløb, hvis udstrækning i tid og rum omfatter en række faser med hver sine visuelt-sanssemæssige karakteristika. Flyvning er måske flyvning, men først og fremmest start, opstigning, flyvning i fuld højde, nedstigning, indflyvning og landing.

*L'Aviateur* giver mulighed for at overveje, hvornår flyvningen lever op til den almene forestilling om overblik og linearitet. Hvis dette overhovedet sker,

er det på et enkelt stadium i den konkrete flyvning. Kun på højeste niveau over jorden, i fuld flyvehøjde, opnår piloten en situation af distant iagttagelse. Det sker ifølge *L'Aviateur* i tre kilometers højde, hvor et indtryk af ro og ubevægelighed gør sig gældende såvel i luften som på jordens overflade:

»I 3000 meters højde vinder han ro. [...] Jorden, så langt væk, stivner. Piloten stiller landeklapperne og luftregulatoren, og med kurs mod Paris beregner han sin afdrift. Idet han lader sig sløve for de næste ti timer, bevæger han sig nu kun i tiden. [...] Bølgerne udfolder, ubevægelige, en stor vifte på havet. [...] Jorden er beroligende med sine vel udskårne marker og sine geometriske skove og sine landsbyer« (*ÆC*, p. 28f.).

Denne følelse af ro og stilstand er det nærmeste, man når et egentligt overblik. Hvorledes dette fjerne blik potentielt indebærer en nedvurdering af bylivet kommer til udtryk i romanen *Courrier Sud* (på mange punkter en udfoldelse af *L'Aviateur*), hvis skildring af Carcassonne kun noterer det ubevægelige og det repetitive, det småtskårne og det ligegyldige i lillebylivet:

»Carcassonne, nødlandingsplads, driver afsted under ham.

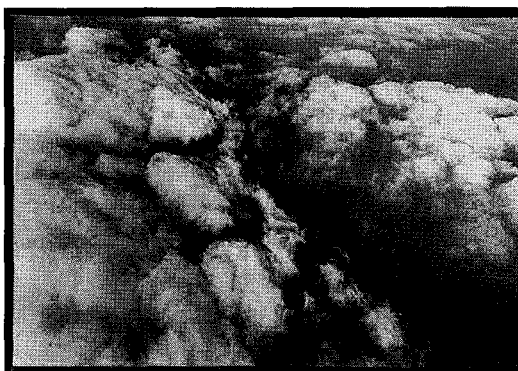
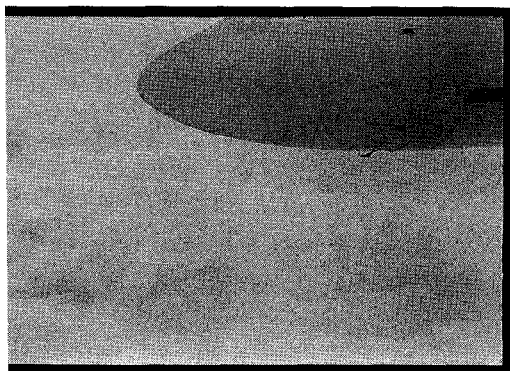
Sikken velordnet verden – 3000 meter. Ordnet som i sin æske af en få-restald. Huse, kanaler, veje, menneskenes legetøj. En udstykket verden, en verden i ternet mønster, hvor hver eneste mark berører sin hæk og parken sin mur. Carcassonne, hvor hver eneste manufakturhandlerske gentager sin stammoders liv. Ydmyge glæder sat i fold. Menneskenes legetøj pænt sat i fold i deres udstillingsvindue.

Verden i udstillingsvindue, for udstillet, for udstrakt, byer i orden på det rullede landkort [...]« (*ÆC*, p. 41).

Piloten synes selv at ane, at blikket fra fuld højde reducerer synsobjektet ved at placere dette i noget, der sammenlignes med et udstillingsvindue. Verden ligger tilsyneladende under glas.

Hvis jordoverfladen på denne måde overskues, er resultatet mindre en forpligtende analyse end en underkendelse af de detaljer, som kunne bringe den menneskelige forestillingsevne til at udfolde den nye synsvinkel fra flyet.<sup>12</sup> Jo større afstand til jorden, jo sværere bliver det at forbinde blikket med associationer, fantasi og refleksion. Da piloten i Saint-Exupéry's *Pilote de guerre* når helt op i 10.200 meters højde, er erfaringen af synsobjektets neutralisering endnu mere udtalt. Kun undtagelsesvis evner piloten, i forbindelse med et knap synligt punkt på jordens overflade, at tænke på noget, der er væsentligt for ham selv.<sup>13</sup>

I *L'Aviateur* søger piloten da også hurtigt nedad på en højde, hvor flyet kan følge landskabet og tilegne sig dets næsten kropslige former. Først og fremmest kommer en visuel dynamik dog til udfoldelse i opstigningens og nedstigningens faser. Det sker på bekostning af overblikket. Når noget ses fra oven på vej op og ned, sker det i mindre udsnit, som afspejler udsynspunktets høje bevægelseshastighed. Det urbane landskab omkring flyvepladsen udsættes derved for en højst partiel sansning. Alligevel er det gennem sådanne udsnit, at byens former set ovenfra vinder æstetisk kraft.



Opstigningen tillader en relativt rolig iagttagelse af først enkelte, siden flere samtidige elementer:

»Hangarerne, som står langs banen, træerne og siden bakkerne udleverer horisonten og undslår sig. I 200 meters højde bøjer man sig stadig over en børnehave med lodretstillede træer og malede huse; skovene er stadig tykke som pels. Derefter blottes jordoverfladen sig« (*ÆC*, p. 28).

Indflyvningen er mere accelereret:

»Han sejler for fuld fart mod [luft-] havnen lige hen over fabrikernes glastage, allerede belyste, lige hen over parkerne, allerede i skygge. Under ham river den regnbeskyllende jord tage, mure, træer, som stammer fra en uudtømmelig horisont, med sig« (*ÆC*, p. 29).

Fælles for de to situationer er en fragmentering, som diskret markerer grænserne for overblikket.

Denne simple modstilling af flyvningen i fuld højde og i en skrå bane på vej op eller ned er kun en første antydning af, hvordan flyvningens faser gen-

nemtvinger en *differentiering af synet*. En række forskellige synsmåder, der langt fra alle er kontemplative, er til stede i selv den mest problemløse flyvning.

## 2.2 *Nattens negation*

Forestillingerne om overblik og retlinet bevægelse nuanceres ikke mindst, når der introduceres variationer i flyveprocessens ydre betingelser. Saint-Exupéry's behandling af natten som flyvetidspunkt illustrerer således, hvor sammensat udblikket fra et fly kan være.<sup>14</sup>

Synsforholdene forrykkes radikalt, når grundbetingelsen er mørke<sup>15</sup> og ikke længere lys. Med *ét*, i mørke, er de visuelle overgange ikke flydende, som når objekterne henligger i dagslys, men springende og polariserede mellem punkter af lys og felter af mørke. Det synlige knytter sig til det isoleret lysende på en mørk flade i stedet for til dagens oplyste synsfelt med dets indre glidende overgange. Om natten bliver det sete undtagelsen i stedet for reglen.

Når punkter af forskellig farve – undertiden i klare figurer, men oftest i løsere konstellationer – træder frem på en formørket baggrund, fremmes en ornamental synsmåde.<sup>16</sup> Det er ikke vanskeligt i disse lys at observere en kulturel modpol til de kosmiske stjernebilleder, som – set fra jorden – aftegner sig på nattehimlen. Stjernerne er ikke mindst i *Vol de nuit* en tilbagevendende metafor i Saint-Exupéry's skildringer af pilotens syn i aften- og nattetimerne. Mens hvert oplyst hus på sletterne under maskinen opfattes som et sted for menneskelig bevidsthed, fremstår hele byer snart som stjerner, når piloten er lettet efter sin mellemlanding:

»Han vendte sig tilbage mod San Julian. Den var ikke mere end en håndfuld lys, og dernæst stjerner; så spredtes det støv, som for sidste gang tiltrak ham« (VN, p. 21f.).

Hvis flere mindre byer glimter samtidig i nattemørket, er de som stjerner i konstellation, som stjernebilleder, der i deres kulturelt begrundede eksistens inviterer til svar fra flyveren selv (VN, p. 22).

En sådan aktiv overvejelse over synsfeltet er fraværende, når det gælder den natlige storby hos Saint-Exupéry's piloter. Storbyens lys er intet objekt for kontemplation. Hvad enten det skyldes manglende interesse for bylysets indre konstellationer eller snarere, at storbylysens overvældende mængde og udstrækning stiller sig i vejen for pilotens afdækning af mønstre og betydningsstrukturer, anskues storbyens lys som en overvældende, men diffus helhed



eller, om man vil, som et sublimt stjernehav – som »hundrede tusinde stjerner« (VN, p. 106).

Til gengæld er synsindtrykket af lysene fra »den enorme by« (VN, p. 27), af »lysene fra Buenos Aires« (VN, p. 28), betydningsmæssigt forbundet med ankomst eller ligefrem hjemkomst efter farefuld flyvning i natten:

»Han havde lige levet nogle timer på bagsiden af dette sceneri uden at vide, om det ville blive ham tilladt igen at se denne by for sig med alle dens lys « (VN, p. 41f.).

lyder det om den sikkert ankomne pilot, der i sådanne situationer ser storbyens lys som et tegn på redning og overlevelse. Uden på noget tidspunkt at få en konkret oplysende eller analytisk overbliksskabende funktion forbinder piloten synet af storbyens talrige lys med følelsen af alligevel ikke at være fortabt.

En helt konkret, praktisk rolle udmærker derimod oplysningen af start- og landingsbanerne, som er nødvendig for at kunne flyve i aften- og nattimerne. Blot er der ikke tale om nogen genskabelse af dagslyset. Kontrasten til det omgivende mørke er så markant, at det føles, som om et lille felt på jorden udskilles fra dette mørke:

»Begrænsningsbelysningen klippede et stykke nat ud i rødt: et sort rektangel. Her og der manglede en lampe, som en tand. Så slår en anden kontakt lyskasterne til. De kastede lyset midt ind i feltet som en pyt mælk. Music-hall-skuespilleren manglede« (ÆC, p. 85).

Derved får det funktionelle lys et artificielt og urbant præg, af Saint-Exupéry markeret i omtalen af den fraværende music-hall-skuespiller. Landingsbanens immaterielle belysning kan på få øjeblikke ændre indtrykket af de materielle rammer for flyets landing:

»Man flyttede en reflektor. Det usynlige bundt fangede et vådt træ. Dette spejlede lige netop, som et krystal. Dernæst en barak, som antog enorm betydning, og hvis skygger drejede rundt, for derefter at forsvinde. Til slut steg den lysende ring ned, fandt sin plads og genskabte den hvide kant for flyet« (ÆC, p. 85).

Uanset sin praktiske funktion registreres denne intensive belysning som et visuelt chok. Mellem oplysning af landingsbanen og blanding af piloten under landing eller opflyvning er der kun en hårfin grænse (TH, p. 137).<sup>17</sup> Det elek-

triske lys' brutalitet kan få piloten til at ønske sig simpelt månelys i stedet for landingslysene, der minder ham om en skinger lysreklame (*ÆC*, p. 88).

Ligesom stjernebillederne på himlen tjener lysene på jorden<sup>18</sup> undertiden til erkendelse i mørke. Selv byerne fungerer som holdepunkter for piloten, der ellers konfronteres med rummets og bevægelsens visuelle diskontinuitet. Han fanges da i en følelse af blindhed:

»Således knækker en film undertiden [...] han befandt sig uden for alt, i en verden under udformning, hvor elementerne endnu er blandet. Sletten trak sig afsted og fjernede de sidste byer, Mazagnan, Safi, Mogador, som oplyste ham nedefra som glastag. Så skinnede de sidste gårde, jordens sidste positionslys. Pludselig blev han blind« (*ÆC*, p. 87).

Under sådanne forhold, hvor lyset på landjorden forsvinder, bliver forholdene for synet kritiske. Overblik er der ikke meget af. For at holde flyet på dets rette bane i luftrummet er piloten henvist til alskens tekniske hjælpemidler som radio, kompas og højdemåler, der skydes ind i en funktionel relation mellem ham selv, flyet og bevægelsesrummet. Disse hjælpemidler kan endnu i farbarhedens tjeneste erstatte det menneskelige syn, når rummets ensartethed ikke er så antastet, at flyets fortsatte bevægelse for alvor besværliggøres.

### 2.3 Grænser for gennemsyn

Også antagelsen om et luftrum, der skulle være stort set uden modstand for såvel blik som bevægelse, svarer kun i begrænset omfang til flyvningens virkelighed. Bare et så normalt vejrphænomen som skyer modsiger antagelsen om transparens. Når skyerne lægger sig ind som spærringer af blikket nedad, fremad eller opad, opsplittes rummet med forandrede synsbetingelser til følge. Skyerne indsnævrer synets rækkevidde og gør afgrænsningen af mellemrum og udveje usikker. Luftrummet fremstår nu mindre overskueligt end selv vejene nede på jordoverfladen.

Et sådant sigtbarhedstab påkalder sig i første omgang praktisk overvindelse fra pilotens side. Dette kan tvinge flyet ud i faretruende situationer, som når Saint-Exupéry beretter at være fløjet ned under et meget lavt skydække, så han stadig – umiddelbart over Middelhavet – kan søge holdepunkter for flyvningen på jordoverfladen (*TH*, p. 131).

Samtidig forandrer tabet af gennemsigtighed pilotens omverdenstolkning. Et skydækkes mellemkomst påvirker forestillingerne om livet på jordens overflade, som ikke længere kan iagttages direkte:

»Foran mig, fem eller seks kilometer under mig, bemærker jeg en isbræmme af skyer med retlinet forkant. En stor del af Frankring er begravet i dens skygge. Arras ligger i dens skygge. Jeg forestiller mig, at alt er sortladent under min isbræmme. Det drejer sig om maven af en stor suppegryde, hvor krigen simrer. Trafikkøer på vejene, ildebrande, spredt materiel, smadrede landsbyer, virvar... enormt virvar. De spræller absurdt nede under deres sky, som bænkebidere under deres sten« (CEC, p 315).

Konfronteret med skyens grænse for synet tolkes det jordiske liv i overensstemmelse med formørkelsens mentalregister. Forestillingerne reproducerer den skygge, som de positivt synlige skyformationer formodes at kaste over landjorden.

Endelig kan skyerne føre til en opbrydning af flyets bevægelsesrum. Når skyerne indgår i uvejrforhold med regn, storm (VN, p. 36ff.), torden eller blandinger heraf (VN, p. 106ff.), påvirkes ikke bare betingelserne for synet, men også pilotens mulighed for at manøvrere sit fly. Den ellers homogene, næsten modstandsløse luft kan med ét blive som »sort beton« (VN, p. 106) at flyve i.

Det uindskrænkede luftrum splintres på denne måde i en række lokale zoner, som end ikke flyets ideelt retlinede bevægelse kan forbinde. Hævet over uvejrstråder kan flyet være afskåret fra jorden af »en anden verden af 3000 meters tykkelse, gennemstrømmet af kastevinde, af skypumper, af lyn« (VN, 140-141). Selv radiotjenestens kæde langs flyveruten brydes op, så meddelelserne ikke kan sendes ubrudt fra linjens ene ende til den anden og snart heller ikke fra flyet til de enkelte stationer i nærheden.

Ligesom forestillingen om transparens viser også princippet om bevægelse ad den rette linjes vej sig at ligge langt fra flyvningens virkelighed. En markant heterogenitet kendetegner det luftrum, som for en almen betragtning forekom rent og ensartet.

Først flyvningens proceskarakter, dernæst nattens polarisering af lys og mørke og endelig skyernes opbrydning af det principielt homogene og transparente luftrum konkretiserer på tre punkter billedet af det luftens element, som piloten konfronteres med. Tilsammen angiver disse forhold, hvorledes pilotens syn udstrækker sig fra på den ene side overblik og beherskelse til på den anden side praktisk utilstrækkelighed og sansning af luftens heterogene rum.<sup>19</sup> Spørgsmålet er nu, hvilke følger denne differentierede syns- og sanseverden har for pilotens opfattelse af det urbane liv.

### 3. *Det horisontale blik – den anti-urbane intrige*

I betragtning af Saint-Exupéry's mangfoldige iagttagelser fra flyvningens synsrum er det slående, hvor sjældent storbyen skildres fra luften. Byer ses lejlighedsvis som forskelsdannende elementer midt i vilde bjergmassiver (*TH*, p. 66).<sup>20</sup> Ligeledes tiltrækker nedstigningen mod mindre byer under mellemlanding sig en vis deskriptiv interesse (*ÆC*, p. 52). Selve storbyen optræder derimod kun som visuelt disparate elementer, set under landing eller opstigning, eller som en overvældende lysansamling. Der findes således ingen udfoldede forsøg på ved dagslys at aflæse de rumligt organiserende principper i byen: trafikakser, monumenter, belysningsmønstre osv. Ej heller søger Saint-Exupéry at præcisere de ornamentale improvisationsmuligheder i stjernebillederne fra den natformørkede by.

Der kan være forskellige grunde til denne ikke-analytiske vinkel på storbyen. For en historisk betragtning var urbaniseringen på Saint-Exupéry's tid mindre fremskreden end i dag, ikke mindst i de egne, som med udgangspunkt i Toulouse i Sydvestfrankrig blev befløjet med postfly. Dertil kommer det visuelt-metodologiske forhold, at storbyens kulturgeografi ikke nemt lader sig analysere i sin helhed under hastig og målrettet bevægelse på lavere højde.<sup>21</sup> Endelig, og ikke mindst, er der hos Saint-Exupéry den ideologiske grund til fraværet af storbybeskrivelse oppefra, at han opfatter flyet som en kilde til negation af det urbane liv.

Saint-Exupéry fremhæver ganske vist flyet som et middel til mange mulige formål, som et arbejdsredskab. Ikke desto mindre understreger han – i det nærmeste man når en formålsbestemmelse – dets modsætning til det urbane liv. Flyets mulighed for at flygte fra storbyen ses som basis for at etablere en forbindelse tilbage til landet og til de naturlige kræfter:

»Flyet er ikke et mål, det er et middel. [...] Men med flyet forlader man byerne og deres revisorer, og man genfinder landets sandhed,«

skriver Saint-Exupéry i *Terre des hommes* (*TH*, p. 178).<sup>22</sup> Byen forbindes her med en økonomisk kvantificering af livet, og, som det fremgår lidt senere, med en reduktion af mennesket til arbejdskraft.<sup>23</sup> Endvidere fordømmes de sociale relationers overfladiskhed som led i et flimrende og kunstigt kulturelt univers.<sup>24</sup>

Skønt Saint-Exupéry således ytrer en overordnet modvilje mod storbyen, er hans litterære værk ikke entydigt i sin fordømmelse. Faktisk spores der en ikke ubetydelig ambivalens i forholdet til byen, når bylivet skildres indefra.

Af Saint-Exupéry's tekster fremgår det umiddelbart, hvor konkret flyvningens institutioner er forbundet med storbyen. Flyvepladserne ligger i byernes udkant og defineres ved deres urbane tilhørsforhold (*TH*, p. 17). Luftposten samles i storbyen for at blive ekspederet videre til et andet kontinent (*VN*, p. 175). Radiostationer er ligeledes knyttet til byen, benævnes sågar med bynavne, som var de sammenfaldende med byerne selv (*ÆC*, p. 91). På mange måder er flyvningens institution afhængig af den urbane realitet, der – når de enkelte byer indgår som forbundne punkter på en flyverute<sup>25</sup> eller i en skrøbelig kæde af indbyrdes forbundne fly-radiosendere (*VN*, p. 119 & p. 178) – løftes op på et højere abstraktionsniveau.

Ligeledes er storbyen stedet, hvor adskillige af Saint-Exupéry's romanpersoner er bosat, og hvorfra de udøver deres hverv. Det er en tilbagevendende og næsten paradigmatisk situation, at en person – en pilot, hans kone eller en flyleder – står foran et vindue, som viser storbyens lys, og ser ud i byens horisontale og jordbundne rum. Alligevel er hjemfølelsen ikke det dominerende træk. I stedet tolkes udsigten mere eller mindre<sup>26</sup> nedvurderende i forhold til de store og betydningsfulde mål, som flyvningen identificeres med. Thi ligesom det vertikale overblik oppe fra flyet er også synet fra vinduet (der snarere udtrykker en *vis horisontalitet* i blikket) fremmed over for livet i byen: »Men sig mig dog, hvad jeg søger, og hvorfor jeg fortvivler foran mit vindue?« skriver hovedpersonen Jacques Bernis i *Courrier Sud* i et pariserbrev til jeg-fortælleren, der selv er udstationeret et sted på Afrikas vestkyst (*ÆC*, p. 52).<sup>27</sup>

Jacques Bernis er efter en længere periode som pilot vendt tilbage til Paris, hvis natte- og forlystelsesliv han har været en flittig bruger af. For den hjemvendende pilot fremstår storbyen uforandret og stillestående, fjern og essensløs. Dette er ganske vist intet bevis for, at byen også rent faktisk *er* på denne måde – for dens beboere i øvrigt eller bare for Jacques Bernis i andre sindstemninger. Tværtimod fremhæves det, hvorledes forholdet til en kvinde magter at overkomme Bernis' følelse af fremmedhed over for byens offentlige og halvoffentlige rum:

»Hun kom til ham på vegne af tingene. Hun tjente som formidler, efter tusind skilsmisser, af tusind giftermål. Hun gav ham disse kastanietræer, denne boulevard, denne fontæne tilbage. Hver eneste ting bar påny i sin midte den hemmelighed, som er dens sjæl. Denne park er ikke længere kæmmet, barberet og blottet som for en amerikaner, men man mødte [...] dér lige præcis den uorden i alleerne, de tørre blade, det lommetørklæde, som de elskendes skridt efterlader« (*ÆC*, p. 55-56).

For den rodløse pilot er en elsket kvinde i stand til at formidle et mentalt tilhørsforhold til ting, der ellers måtte fremstå ligegyldige og meningsløse. Kærligheden overkommer kløften mellem individ og byrum.

Ikke desto mindre slår en anti-urban tone igennem fra fortællerens side i pågældende kapitels afsluttende sætning: »Og denne park blev en fælde« – »Et ce parc devenait un piège« (*ÆC*, p. 56). Netop det sted, som nede under sin friserede overflade forekom magisk, gøres af fortælleren skyldig i pilotens mislykkede reintegration i bylivet.

At sætningen om det urbane sted, der »blev en fælde«, ikke er tilfældig, viser dens uforandrede tilstedeværelse i to andre udgaver af dette afsnit, nu blot i forbindelse med en restaurant: »og restauranten blev en fælde« (*ÆC*, 925), eller: »og denne restaurant blev en fælde« (*ÆC*, p. 925). Alligevel udgør denne afgørende domfældelse en påstand fra fortællerens side. Den nedsættende omtale af byens offentlige rum, som dermed bliver sammenfatningen af en række problematiske forhold, står i et misforhold til det faktiske handlingsforløb.

Dommen ville måske kunne sandsynliggøres med henvisning til, at det er i byen, at Jacques Bernis har mødt den elskede kvinde, ligesom byen udgør rammen om både hans eget historieløse interiør (et hotelværelse) (*ÆC*, p. 49) og den elskedes fornemme, ægteskabelige hjem (*ÆC*, p. 68). Men selv om forholdet til kvinden, elsket fra barndommen af både Bernis og jeg-fortælleren, skulle være strukturelt umuligt, lader denne umulighed sig ikke i *Courrier Suds* del II føre tilbage til *byens offentlige rum*. Uagtet den urbane underholdningsverdens illusionsfyldte og utilfredsstillende karakter kan hverken parken eller de andre urbane institutioner, der præcis knytter sig til den elskede kvinde, betragtes som indlysende fælder.

Snarere er det de elskendes egne *behov for at finde varig bosættelse*, som leder kærlighedsforholdet på afveje. Tilmed foregår denne søgen efter et sted, hvor det skulle være muligt i emfatisk forstand *at bo*, ikke i storbyen. Den udmønter sig i en flugt fra byen, i bil over land mod et hus i provinsen. Blot mislykkes dette forsøg, og bo-idealet fører derved til det endeligt for kærlighedsforholdet, som fortælleren ellers gør byen ansvarlig for.

Hvis det endelig drejede sig om at udpege overordnede eksistentielle fælder, måtte sådanne findes i flyvningens absolutering uden for den urbane livsverden. Det er ikke uden følger, at flyets hastige, luftbårne bevægelsesform indebærer en højere grad af rumlig abstraktion end byens materialiserede anden-natur. Da flyvningens verden hos Saint-Exupéry yderligere er berøvet enhver social og visuelt-bevidsthedsmæssig kontakt med den moderne storby på samme tid træge og findelte sociale relationer, er piloteksistensen reelt udelukket fra det urbane univers.

For den pilot, der har helliget sig sit erhverv langt fra storbyen, er det problematisk at vende tilbage fra en absorberende mande-arbejdsverden omkring postflyvningen til et mangesidet og fragmenteret storbyliv. Her, hvor ikke alt er arbejde, har byens mødesteder i mellemtiden fortsat deres egen relativt autonome eksistens. De kan ikke leve op til den hjemvendende pilots krav om i det urbane liv at finde et spejlbillede af sin egen 'udvikling' under sin flyverging.

Det mislykkes i *Courrier Sud* for Jacques Bernis at etablere et nyt forhold til storbyen i lyset af piloterfaringen. Han kan heller ikke bare genoptage kontakten med sine tidligere bekendte eller finde tilfredsstillende i relationer med danserinder af den lettere genre (ÆC, p. 80ff.). Ej heller troen byder sig til som ramme for et forhold til livet i byen (ÆC, p. 78ff.). Som følge ikke mindst af arbejdsmæssig uvirksomhed cementeres en følelse af isolation i den elektrisk oplyste storbyaften (ÆC, p. 80) eller ved synet af menneskemassen på den anden side et adskillende vindue:

»Med panden mod ruden ser han massen flyde afsted. Han er sejlet agterud af denne flod. Hvert menneske udgør et projekt, haster afsted. Forbindelser indgås, som vil opløses uden for ham. [...] Denne masse var den levende materie, som nærer én med tårer og latter, men nu og her mage til afdøde folkeslags« (ÆC, p. 83).

Mens den sociale og personlige følelse af isolation leder Bernis tilbage til flyvningens fatale verden (han styrter ned), efterlades flyvningens forbindelse med livet på landjorden uovervejset. Modsætningen mellem arbejdssfæren i luften og den individuelle reproduktion i byen forsøges ikke mentalt formidlet. Flyvningen bliver under disse forhold et *point of no return*.

Måske er det Saint-Exupéry's tro på at have lokaliseret flyets væsen i muligheden for at forlade byen, som blokerer for en overvejelse af forbindelsen mellem fly og by og dermed forhindrer en formidling mellem det vertikale og det horisontale blik. Spørgsmålet er vel, om en sådan dialog overhovedet lader sig etablere inden for Saint-Exupéry's tanke- og erfaringsunivers. En del peger ganske vist i denne retning.<sup>28</sup> Men den *tredje synsmåde*, som fremmer subjektiv identifikation mellem piloten i luften og byens underliggende land, kendetegnes hverken af isoleret vertikalitet eller af profan horisontalitet. Således skal flyvningens differentierede synsmåde (præsenteret i *første del*) samt problemerne med at forlade og fornægte byen (skitseret i indeværende *anden del*) i artiklens tredje og sidste del afløses af en ny type visuel refleksion mellem piloten i flyet og det urbane rum.

#### 4. *Det skrå blik* – *synet af byen som initiation til det sociale*

En eksplicit overvejelse af flyvningens konsekvenser for det urbane liv er fraværende hos Saint-Exupéry.<sup>29</sup> Alligevel indeholder Saint-Exupérys værk nogle kim til en refleksion over flyets forhold til byen.

De findes i *Pilote de guerre*, som udspiller sig på landet, til hvis sandhed det var flyets fornemste kvalitet at vende tilbage. Her på landet synes storby-piloten (midlertidigt) at have fæstet bopæl et sted, der oven i købet kan værdsættes positivt fra jordniveau. Det primitive liv i en tilfrossen bondegård udgør i sin enkelhed og umiddelbarhed modpolen til storbyens ligeegyldigheder (*Æ*, p. 300). Den nærliggende landsby betragtes tilsvarende som et sted, hvor essentiel tankeaktivitet kan udfolde sig (*Æ*, p. 272). Ikke mindst udgør den sociale ramme for pilotens liv tidligt i Anden Verdenskrig: det franske luftvåbens rekognosceringsgruppe »2/33« et konkret holdepunkt af uvurderlig intensitet (*Æ*, p. 353). Lejlighedsvis suppleres gruppens fællesskab af gensidigt respektfulde og angiveligt uforstillede kontakter med egnens beboere (*Æ*, p. 362).

Parallelt med værdsættelsen af livet på landjorden anfører det fortællende pilot-jeg tidligt i *Pilote de guerre* en række forbehold for flyvningen. Dels er der overhængende fare for nedskydning, dels frakendes de efterspurgte oplysninger enhver praktisk værdi, da den franske hær og landet som helhed er i en sådan grad af opløsning, at ingen information eller beslutning vil kunne omsættes i handling (*Æ*, p. 269). Alligevel gennemfører piloten den beordrede mission.

Som antydning af titlen på den amerikanske førsteudgave af *Pilote de guerre: Flight to Arras* (1942), er det i forholdet til den nordfranske by Arras, at flyverfaringen kondenseres. Selv om 'flight' på engelsk betyder både flugt og flyvning,<sup>30</sup> udtrykker flyvningen til Arras på ingen måde en flugt fra det landlige lejrliv mod urbane livsforhold. Rekognosceringsflyvningen hen over den af tyskerne omringede by Arras formidler dog et sanseforløb, som i *Pilote de guerre* tages til indtægt for en ændret opfattelse af det sociale fællesskab.

For den visuelt-sanselige erfaringsdannelse er det betydningsfuldt, at rekognosceringsflyvningen efter en første fase i mere end ti kilometers højde<sup>31</sup> skal foregå i umiddelbar nærhed af jordoverfladen. Dette er på den ene side risikabelt, fordi flyet vil kunne nås ved beskydning fra jorden. På den anden side formidler denne mindskelse af højden et mere intimt forhold til det overfløjne landskab på vej ind mod Arras, end det kølige, mentalt distancerende blik fra ti kilometers højde overhovedet lod ane. Ved lav overflyvning af landskabet viser jorden sig at være alt andet end formørket og afvisende som ellers



forventet, da en sky spærrede for blikket fra fuld højde. I stedet fremstår det underliggende landskab blåt og vegeterende:

»[U]nder min sky er verden ikke sortladet, som jeg mente at have en forudelse om: den er blå. Vidunderligt blå. Det er skumringens time, og sletten er blå. Det regner stedvis. Regnblå...« (Æ, p. 337).

Mens blikket fra stor afstand kun sjældent fremkalder følelsesmæssigt intense associationer, er det en ganske overvældende landskabssansning, som udfoldes længere nede. Faren fortrænges, idet forholdet til det underliggende landskab tolkes, som var det umiddelbart tilgængeligt for pilotens flyindkapslede krop: »Jeg er trådt ind i landskabet. Slut med udstillingsvinduerne. [...] Jeg vandrer med lange skridt gennem den våde lucerne, og jeg hugger blommer«, noterer Saint-Exupéry (Æ, p. 337) om flyvningen hen over egnene før Arras.

Blikket fra flyet giver dermed indtryk af en taktilitet i forhold til jordoverfladen, der midt under fjendtlig beskydning af flyet opfattes som et sted af særegen naturlig skønhed. Det nære syn i bevægelse underkender dermed til fulde forventningen om en formørket og kaotisk verden under skydækket.

#### 4.1 Den lysende by

Visuelt adskiller byen Arras sig fra de rurale landskabers blå intimitet. Ved henvisning til en rød, lysende grundstemning i det fjerne karakteriseres byen som en væge i natten:

»– Arras. / Ja. Meget langt forude. Men Arras er ikke en by. Arras er intet andet end en rød væge på en natblå baggrund« (Æ, p. 338).

Byen ses ikke som detaljeret urban topografi, men i en sublimeret form, som sprogligt sammenfattes i den røde væges metaforik. En egentlig brand eller beskydning fra byen nævnes ikke. Det benægtes ligefrem, at flammen i tilknytning til vægen skulle have at gøre med en ildebrand:<sup>32</sup>

»Arras' flamme er vokset. Det er ikke flammen af en ildebrand. En ildebrand udvider sig som et kræftsår med en enkel kant af levende kød omkring. Men denne røde væge, der hele tiden næres, er vægen af en lampe, der ryger en smule« (Æ, p. 339).

Flammen knyttes til forestillingen om en lampe, som nok under forbrændingsprocessen udvikler lidt røg, men ingen egentlig destruktiv brand. I billedet af en olielampe forbindes også byen med en høj grad af nærhed.<sup>33</sup>

»Det er en flamme uden nervøsitet, sikker på at vare ved, godt installeret på sit olieforråd. Jeg føler den gennemtrængt af kompakt kød, næsten vægtig, af og til rystet af vinden, som denne ville bøje et træ« (*Æ*, p. 339).

I lyset fra den brændende olielampes væge fremstår byen i aftenskumringen i nærmest organiske former. Når byen på denne måde anskues gennem sine dirrende lysudtryk snarere end i sin umiddelbare materialitet, undergår den en betydelig abstraktion. Byens liv kondenseres i dette lys og antager herved en anden eksistensform end den geografiske strukturering, som et analytisk blik fra oven ville søge mod.

Uden for den præcise kontekst – krigen – ville man tro at stå over for et civilt bylivs belysning<sup>34</sup> af det offentlige rum samt af steder for produktion og handel. Hvis dette blik æstetiserer<sup>35</sup> en kritisk situation,<sup>36</sup> der dermed i farens øjeblik gøres udholdelig, indfanger beskrivelsen af Arras samtidig en række visuelle træk ved byen, som er gyldige i den moderne hverdag – uden for krigstid. Måske genfindes den organiske belysningstone ikke altid i storbyernes mere ornamentale og kølige natlys. Alligevel indeholder den afsluttende bemærkning fra overflyvningen af Arras en anerkendelse af almene træk i den moderne bykultur:

»Endnu en sidste gang kaster jeg et blik mod jorden. Jeg glemmer ikke dette landskab. [...] Arras' flamme gløder mørkerødt, som jern på en ambolt, denne Arras' flamme godt installeret på underjordiske reserver, hvorfra menneskenes sved, menneskenes opfindelser, menneskenes kunst, menneskenes kulturarv, idet de knytter deres opstigning sammen i denne hårpragt, forvandler sig til en brand, som vinden fører bort« (*Æ*, p. 349f.)

Midt i et landskab, som forlængst er hævet over det blot objektiverede og i stedet betragtes som uforglemmeligt, knyttes byen til transformationen af en sammensat energi. I byens flamme indgår både det umiddelbart legemlige arbejde og det mere åndeligt sublimerende. Også byens kulturelle erindring finder her et udtryk. Hinsides krigens destruktion fremstår flammen som det visuelle substrat af den urbane kreativitet, af byens egen kultur.

## 4.2 *Det skrå og det lodrette blik*

*Pilote de guerres* skildring af Arras fra luften unddrager sig kravene til den analytiske kortlægning, som var ekspeditionens formål. Lige så fintmærkende overvejelserne er, lige så fjernt ligger de fra den observerende og registrerende synsvinkel, som også blev foreskrevet af en Le Corbusier. Piloten er klar over dette forhold og søger at undskylde, forklare, ja, legitimere sin særlige synsvinkel som konsekvensen af en funktionel arbejdsdeling mellem ham selv og flyets kortlæser og fotograf, Dutertre:

»Det vedrører Dutertre, ekspeditionens oplysninger. Han observerer lodret, Dutertre. Han ser en masse ting, lastvogne, tanks, soldater, kanoner, heste, banegårde, tog i banegårdene, banegårdsforstandere. Selv observerer jeg for meget på skrå. Jeg ser skyer, hav, floder, bjerge, solen. Jeg observerer i meget store træk. Jeg danner mig en helhedsforestilling« (Æ, p. 351).

Både pilot og fotograf ser landskabet ovenfra. Men der er den radikale forskel mellem dem, at fotografen ser *lodret*, som i et mikroskop, mens piloten ser jordoverfladen under en anderledes *skrå* synsvinkel. Fotografens blik gælder de objektive forekomster på jordoverfladen, mens pilotens blik i modsætning hertil siges at være orienteret mod naturgeografiske og kosmiske forhold.

Det kan måske undre, at modstillingen ikke levner plads til at nævne byen og landskabet blandt pilotens synsindtryk, på trods af den centrale rolle de har spillet i pilot-skildringen af overflyvningen på 700 meters højde. Vigtigere end en positiv fremhævelse af synsobjektet er dog pointeringen af selve den skrå synsmåde som kilde til noget andet og mere end det lodret analyserende blik. Hvis piloten indrømmer at se »for meget på skrå«, hævder han omvendt også som en positiv kvalitet at se i »meget store træk«. Derved muliggøres en anderledes form for syntese, en »helhedsforestilling«, baseret på reflektiv, æstetisk sansning snarere end på analyse.

Yderligere er der forskel på de sproglige former, hvori de to typer visuelt-sanselige indtryk kan viderebringes. Inden for rammerne af *Pilote de guerres* essayistisk-litterære tolkninger anfører den fortællende pilot at være ude af stand til at iklæde sine sansninger den mundtlige rapporterings sprog (Æ, p. 351f.). Denne militært opregnende fortælle-måde forekommer ham uforenelig med den på samme tid diffuse og bredspektrede sansning, som udfoldes sideløbende med manøvreringen af flyet.

Denne forskel mellem det skrå og det lodrette blik er afgørende for opfattelsen af flyet som kilde til visuel sansning. Ud over som tidligere nævnt at være

underlagt flyvningen som proces i tid, lys og vejrlig er blikket fra flyet afhængigt af den funktionelt præcise synsvinkel, hvorunder et subjekt iagttager jordoverfladen. De enkeltes plads i arbejdsdelingen ombord ligger dermed til grund for de geometrisk og sansemæssigt forskellige blikke, som flyet danner rammen om.

### 4.3 Erfaringens blik – initiationens følelse

I *Pilote de guerre* er der mindre tale om et analytisk overskuende blik i overensstemmelse med flyvningens ideal end om en visuel landskabs- og bysansning, der af piloten udpeges som kilde til en subjektivt grundlæggende erfaring:

»Det, jeg har med tilbage fra min ekspedition, kan ikke skrives i en indberetning. Jeg 'dumper' som en mellemskoleelev ved tavlen. Jeg vil se ulykkelig ud; imidlertid er jeg ikke ulykkelig. Slut med ulykken... Den er forduftet, da de første skud lyste. Hvis jeg var vendt om et sekund forinden, ville jeg have været uvidende om alt ved mig selv« (*Æ*, p. 352)

Denne passage søger at legitimere den visuelt dominerede skildring som bidrag til en både personlig og politisk erfaringsdannelse.<sup>37</sup> Som når det siges »Jeg er sandelig forandret!« (*Æ*, p. 358), er der tale om en egentlig – og ganske bastant – tolkning af den skrøbelige erfaringsdannelse, som hidtil har været fastholdt i et visuelt-sanseligt vokabularium. *Pilote de guerre* bliver derved det skriftlige udtryk for følelsen af i overflyvningen at have undergået en personlig forvandling.

Måske fordi overflyvningen af Arras blev skildret i et ikke-rapporterende sprog, der undgår analytiske beskrivelser af såvel bystruktur som krigsdestruktion, bliver det senere i *Pilote de guerre* muligt for Saint-Exupéry at hævde den overflyvende pilots identifikation med den urbane menneskemasse. Menneskemassen er ikke direkte iagttaget (alene hastigheden og den lave højde ville umuliggøre det) og heller ikke benævnt i overflyvningsbeskrivelsen, hvori det tværtimod noteres: »Jeg skelner stadigvæk ikke byen« (*Æ*, p. 339). Men piloten anfører at have taget byens befolkning under overvejelse gennem sin abstraherende visuelle sansning af aften-byrummet:

»Den menneskemasse, jeg overflyver, har jeg taget højde for over Arras. Jeg er kun forbundet med den, jeg giver noget. Jeg forstår kun den, jeg knytter mig til. Jeg eksisterer kun, for så vidt fontænerne vander mine

rødder. Jeg er af denne masse. Denne masse er af mig. Med femhundredde og tredive kilometer i timen og i to hundrede meters højde, nu hvor jeg er kommet ned under min sky, forenes jeg med massen i aftenen, som en hyrde, der med et blik forener og sammenknytter flokken: massen er et folk« (Æ, 358).

Formuleringen udtrykker på flere punkter et bemærkelsesværdigt skift. Alle-rede forestillingen om en essentiel gensidighed mellem flyet i luften og livet på den urbane landjord er fornyende i forhold til det tidligere blik oppefra og ned. Yderligere udtrykker det en forandring, at en social faktor, massen, sættes i centrum for pilotens mentale opmærksomhed. Endelig er det en ny (og ganske prætentios) forestilling, at piloten udpeger sit hastigt forbijagende blik som en samlende kraft i forhold til livet på jorden. Alt i alt hævdes den visuelle sansning under overflyvningen som en *konkret forenende kraft*, i første omgang med gyldighed for piloten selv, der føler sig intimt forbundet med det sociale liv i byen, og i anden omgang – som en slags projektion – med følger for den urbane masse i hans blikfelt.

Niveauerne i initiationserfaringen kan være vanskelige at skelne.<sup>38</sup> Men pilot-fortællerens indtryk af med denne flyvning at tage plads i et konkret, socialt fællesskab skal ikke fornægtes. I denne undtagelsessituation<sup>39</sup> hævdes tilmed en ny følelse af retten til »'væren'« (Æ, p. 355). Tilsvarende radikal er overbevisningen om nu at kunne indtage et nærmest beboende forhold<sup>40</sup> til den sociale og rumlige omverden.

Først og fremmest er det dog betydningsfuldt, at *den initierende sansning knytter sig til overflyvningen af en by*. Netop den urbane fremtrædelse: en rødglødende by i aftenskumringen, skaber en pludselig forbindelse fra pilotens syn til hans følelse af at tage del i omfattende socialt og kulturelt rum. En ny relation mellem fly og by tager form i overflyvningens skrå blik.

## 5. Konklusion – det refleksive blik i bevægelse

I sine optegnelser om flyvningen forbliver Saint-Exupéry på betydelig afstand af storbyen og dens erfaringsunivers. Alligevel kan de spændinger i hans position, som ovenfor er blevet fremstillet i tilknytning til tre synsrelationer mellem fly og by, antyde en urban erfaringsproces.

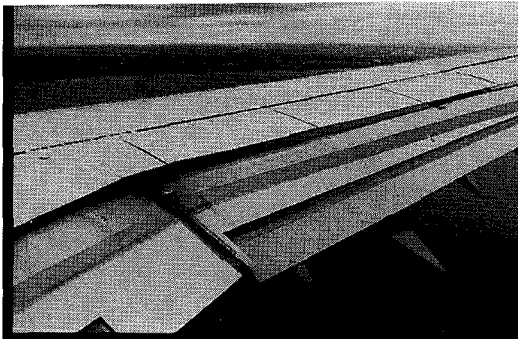
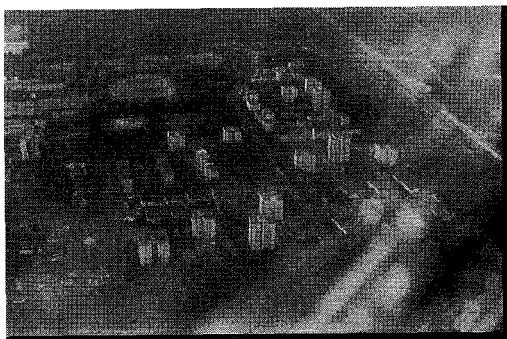
Indledningsvis blev Saint-Exupérys principielle opfattelse af flyet som kilde til et *vertikalt*, analytisk overblik modstillet hans egne skildringer af flyvningen som konkret sanseproces. Eftersom flyvning finder sted på mange tider af døgnet og under de forskellige vejrforhold, udgør luften hos Saint-Exu-

péry en visuelt og rumligt heterogen sfære. Hertil svarer en fragmenteret og lidet analytisk synsoplevelse af byerne på landjorden så tidligt som i debutteksten *L'Aviateur*.

Dernæst blev en udtalt anti-urban indstilling modstillet en mere ambivalent fremstilling af storbylivet. Selv om Saint-Exupéry i *Terre des hommes* identificerer flyets væsen i dets evne til at forlade byerne, viste den hjemvendende pilots *horisontale* blik på byen i romanen *Courrier Sud* sig mindre illusionsfyldt, end når det af fortælleren hævdes, at byen bliver en fælde for protagonisten. Snarere er det flyvningens altopslugende og af-differentierende arbejdsliv, som står i vejen for, at piloten kan udfolde en dynamisk relation mellem arbejdets, offentlighedens og privatlivets rum. Yderligere bliver pilotens flugt fra storbyen for med sin elskede at finde et sted for essentiel beboelse på landet fatal for deres forhold, ligesom pilotens egen tilbagevenden til flyvningens verden, langt fra byen, bliver afslutningen på hans liv. Diskret markerer Saint-Exupérys egen intrige således nødvendigheden af at lade flyvningen udvikle sig til andet og mere end en fortrængning af byen.

Afslutningsvis blev der i *det skrå blik oppefra* på en urban formation fundet nogle kim til en anerkendelse af byen. Saint-Exupéry viser i den essayistiske fortælling *Pilote de guerre*, hvorledes pilotens særlige synsvinkel under overflyvningen af en by kan medføre en ændring af hans subjektive forhold til det sociale fællesskab. Pilotens syn af byen fra luften bringes således til at begrunde hans følelse af et eksistentielt og politisk erfaringskred. Pilotens blik er ikke vertikalt analyserende, som tilfældet er for fotografen om bord under rekognosceringsflyvningen ind over besat område, men derimod skråt og *selvrefleksivt erfarende*. Specielt den i aftenslumringen rødtligt lysende by, Arras, fremhæves af Saint-Exupéry som anledning til en intens overvejelse. Byens sanses ikke kartografisk deltaer, men fremstår som en lysende væge i mørket. I denne skikkelse kan synet fra luften formidle en værdsættelse af det urbane liv, hvis frembringelser trues af krigen. Yderligere hævdes synet af den overfløjne by at udgøre kilden til pilotens omsorg for befolkningen. Herved fremmes en følelse af gensidighed mellem by og fly samt en hypotese om massens forvandling til folk under pilotens blik. Blikket fra flyet mod det urbane rum står i centrum for en følt gensidighed mellem luft og jord, mellem fly og by, mellem individ og kollektiv, mellem masse og folk.

Dermed er en positiv relation mellem pilot og by etableret. Selv om Saint-Exupéry fortsat måtte opfatte flyet som medium for en afsked med byens horisontalitet, afføder det skrå blik fra flyet ikke desto mindre en selvrefleksiv vending mod det sociale fællesskab og dermed potentielt mod byen. Og dog fremhæves hverken byen eller storbyen som et sted af særlig betydning for det



sociale liv, hvis rurale udformning omvendt prises i tilknytning til følelsen af at høre til.

Længere end til at udpege en *afgørende erfaring i synet af byen fra luften* tillader Saint-Exupéry's skrifter ikke at gå. Men det er allerede langt i betragtning af de åbenlyse forskelle mellem flyvningen hos Saint-Exupéry og i dag. Saint-Exupéry skrev i en periode (fra midten af 20'erne til begyndelsen af 1940'erne), hvor flyvningen var så forbundet med teknologisk optimisme, at der var et ringe grundlag for – gennem visuel selvrefleksion snarere end urbanistisk projektion (Le Corbusier) – at udforske båndet til byens jordiske og profane univers. Tilmed er Saint-Exupéry's synsvinkel altovervejende begrænset til pilotens erfaringshorisont, som i sin heroiske beherskelse af luftrummet og flyteknologien adskiller sig mærkbart fra nutidens mere distræt passagerblik ud af jetflyets sidevindue. Lægger man dertil efterkrigstidens vækst i storbyerne og deres forstadsregioner, lader Saint-Exupéry's blot skitseagtige overvejelser om fly og by sig yderligere forklare.

Ikke desto mindre kendetegnes Saint-Exupéry's optegnelser fra flyvningens heroiske tidsalder af en markant følsomhed for flyet som medium for ændret sansning af en stadig mere urbaniseret omverden. Modsat Le Corbusiers objektiviserende blik udforsker Saint-Exupéry såvel blikkets topografi-abstraherende kraft som de ornamentale og taktile aspekter i pilotens omverdenssansning.

Det drejer sig ikke om at gøre Saint-Exupéry til fuldgyldig eksponent for de erfaringer, som efterkrigstidens civilflyvning måtte formidle. Alligevel findes der hos Saint-Exupéry en antydning af, hvorledes passagerflyvningen konkret lægger op til nye former for omverdenssansning. Et sted mod slutningen af romanen *Vol de nuit* markeres det, hvorledes den flyvende synsvinkel på byerne og deres landskaber ikke er begrænset til den ensomme pilot. Tværtimod skitseres en egentlig passagersynsvinkel, hvis forhold til de underliggende kulturlandskaber er præget af henreven visuel kontemplation:

»Ni passagerer, rullet ind i deres rejsetæpper, støttede sig med panden mod deres vindue som mod et udstillingsvindue fyldt med smykker, for i natten drysser Argentinas små byer allerede alt deres guld ud under stjernebyernes mere blege guld. [...] Allerede udfyldte Buenos Aires horisonten med sin rosa ild og ville snart lyse med alle sine stene som en eventyrlig skat« (VN, p. 174).

Tanken om et på samme tid fascineret og forpligtende blik fra flyet mod den elektrisk manifesterede urbanitet har ikke været Saint-Exupéry ganske fremmed.<sup>41</sup> Ved at knytte denne synspraksis til passagererne, antyder han samtidig, hvorledes efterkrigstidens civilflyvning skal udbrede grundlaget for en ny visuel erfaring af den urbane modernitet.

## Noter

1. Walter Benjamin: *Gesammelte Schriften V: Das Passagen-Werk* Frankfurt am Main 1982, p. 514.
2. En fornem version af denne tegning findes i Ahrenberg-samlingen af Le Corbusiers billedkunstneriske værk. Tegningen af Rio fra luften var at se på udstillingen *Le Corbusier secret* i Frankfurt/M. 1987, men er ikke nævnt eller gengivet i det tilhørende katalog *Le Corbusier secret – Dessins et collages de la collection Ahrenberg* Lausanne 1987. Se i stedet Jacques Lucan (dir.) *Le Corbusier. Une encyclopédie* Paris 1987, p. 404. To skitser er gengivet i *Le Corbusier: Aircraft – »L'avion accuse...«* Paris 1987 (London 1935), illustration 112.
3. Jf. hierarkiseringen af de visuelt afgørende kommunikationsmidler hos Paul Virilio, analyseret i Henrik Reeh: »Fart, blik, byerfaring«, in: Niels Brügger og Henrik Nørgaard Petersen (red.): *Paul Virilio – krigen, byen og det politiske*, København 1994, pp. 119-142.
4. Fransk: »à vol d'oiseau«. Cf. Victor Hugo: *Notre-Dame de Paris*, Paris coll. folio 1974 (org. 1831), p. 165, modsvarende kapitlet »Paris à vol d'oiseau«, pp. 165-192.
5. Le Corbusier: *Aircraft* (op. cit.), u. s. »Subitement, par le travail d'une génération et la conjonction des découvertes du siècle, nous avons été dotés de La Vue d'Oiseau.«
6. Le Corbusier: *Aircraft* (op. cit.), u.s.: »Flyet anklager! / Det anklager byen ! / Det anklager dem, der leder byen. Vi har nu gennem flyet et bevis – optaget på fotografisk plade – for, at vi har ret i at ville ændre tingene i arkitektur og byplanlægning.« Flyet kan på denne måde tjene den helhedstænkende arkitekt, som i sin modvilje mod den fortættede by hævder at handle i offentlighedens tjeneste mod alskens pengeinteresser: En ny storhedsskala vil give liv til byens arkitektur og til indgrebenes omfang. Æraen for anlægsarbejder *til det offentlige vel* vil blive kronet med en strålende succes« (Op.cit., u.s.).
7. Antoine de Saint-Exupéry: *Terre des hommes*, Paris 1939, herefter forkortet *TH*, efterfulgt af sidetal. Samme motiv er illustreret med endnu større kraft af Le Cor-



- busier: »Flyet flyver lige fra et punkt til et andet. Dette billede [udsnit af et landkort med ind tegnede flyveruter] gør os i stand til at værdsætte omfanget af en nærmest mirakuløs befrielse. På samme måde kan vi i vores egne projekter sætte os selv høje mål og nå dem ved hjælp af intelligens og den frihed, som er frembragt af teknisk viden, karakter og viljeskraft. (Le Corbusier: *Aircraft* (op. cit.), ill. 65.)
8. Nært forbundet med denne modstilling af flyets overblik og landjordens begrænsede udsyn er forestillingen om, at flyvningens udblik først og fremmest er kilde til en analytisk, næsten naturvidenskabelig synsvinkel, nu blot appliceret på frembringelser af kulturhistorisk karakter: »Dermed er vi forvandlet til fysikere og biologer, som undersøger disse civilisationer, der udsmykker dalenes bund og undertiden mirakuløst folder sig ud som parker, dér hvor klimaet fremmer dem. Derved er vi ved at dømmes mennesket i kosmisk skala, idet vi observerer det gennem vore glughuller som gennem undersøgelsesinstrumenter. Dermed er vi ved at genlæse vores historie.« (TH, p. 65)
  9. I *Terre des hommes* skriver Saint-Exupéry: »Vores psykologi er selv blevet rystet i sin inderste grund. Hvis begreberne om adskillelse, fravær, afstand, tilbagevenden som ord er forblevet de samme, indeholder de ikke længere den samme virkelighed. For at begribe verden af i dag benytter vi os af et sprog, som blev skabt til verden af i går. Og fortidens liv forekommer os bedre at svare til vores natur af den ene grund, at det svarer bedre til vores sprog.« (TH, p. 58)
  10. »Desire for personal flight is universal and without time barriers«, Peter Greenaway: *Flying out of this World*, Chicago 1994, p. 1.
  11. Antoine de Saint-Exupéry: *L'Aviateur*, nu in: Antoine de Saint-Exupéry: *Œuvres complètes* (Paris: Éditions Gallimard, 1994), herefter anført som ŒC, efterfulgt af sidetal.
  12. Der findes ingen tilsvarende beskrivelse af en storby fra fuld højde. Spørgsmålet er dog, om iagttagelserne ville have været meget anderledes.
  13. Antoine de Saint-Exupéry: *Pilote de guerre*, nu in: Antoine de Saint-Exupéry: *Œuvres*, Paris: 1959, herefter angivet som Œ, efterfulgt af sidetal.
  14. Ikke blot behandler Saint-Exupéry løbende nattens særlige lys- og synsforhold. Han gør også natten til det overordnede tema i romanen *Vol de nuit*, ŒC, p. 954. Antoine de Saint-Exupéry: *Vol de nuit*, Paris 1931, herefter VN, efterfulgt af sidetal.
  15. Allerede på Saint-Exupérys tid lader flyvning sig gennemføre under andre – og mindre optimale – omstændigheder end dagslys og godt vejr. Natflyvning udgjorde i 1920'erne en teknisk (og kommercielt afgørende) præstation, som det i dag kan være svært at forestille sig. Gide understreger dette aspekt i begyndelsen af sit forord til *Vol de nuit*: »Det drejede sig for flyveselskaberne om i hastighed at kæmpe med de andre transportmidler.« (VN, 9)
  16. Cf. Henrik Reeh: *Storbyens Ornamenter – Siegfried Kracauer og den moderne bykultur*, Odense 1991 og Henrik Reeh: *Den urbane dimension – tretten variationer over den moderne bykultur* (under udgivelse på Odense Universitetsforlag), heri specielt kapitlerne 4, 5 og 9.
  17. Tilsvarende skal der ikke meget til, før et selv svagt lys i flyet blænder piloten, da det »absorberede den synlige verden«, VN, p. 107.
  18. Ja, sågar lysene fra jorden mod flyet...
  19. Disse varianter af pilotens visuelle sansning kan oven i købet genfindes som situationer i det krisefyldte flyveforløb, som Saint-Exupéry skildrer i essayet »Au centre du désert«, TH, p. 142f.

20. Le Corbusier er ikke sen i vendingen til at lade ørkenbyernes gårdhaver, der kun er synlige fra luften, indgå som polemisk modfigur til problemer i storbyens verden: »Flyet havde vist os alt, og det, som det havde afsløret for os, var kilde til umådelig indsigt. [/] Bag gadernes blinde husmure lå de glædesfyldte huse, åbne ud mod en udsøgt have. [...] I M'zab kunne man ikke få den idé at acceptere, at blot en enkelt familie ikke havde sin arkade og sin have. [/] Dette er den afgrund, som adskiller ørkenmenneskenes naturlige fra den hvide civilisations inhumane og grusomme frembringelser [...]«, *Le Corbusier: Aircraft* (op. cit.), u. s. Om end det sker på en mindre konkret og bastant måde end hos Le Corbusier, dyrker også Saint-Exupéry i specielt *Terre des hommes* livet i ørkenen som modbillede til storbyen.
21. Ingen af disse forbehold hindrede ganske vist Le Corbusier i at foreskrive flyobservation som middel til objektiv analyse og uforsonlig kritik af den moderne storby.
22. Og Saint-Exupéry fortsætter: »Man udfører et menneskeligt arbejde og kender menneskelige bekymringer. Man er i forbindelse med vinden, med stjernerne, med natten, med sandet, med havet. Man afventer mellemlandingen som det forjættede land, og man søger sin sandhed i stjernerne«, *TH*, p. 178. Disse humane, naturlige og kosmiske faktorer tænkes som modsætninger til byen, som dennes forgænger og overmand, snarere end som instanser, der via flyet kunne indgå en aktiv forbindelse med det urbane liv.
23. Saint-Exupéry skriver: »Jeg forstår ikke længere disse folkemasser i forstadstogene, disse mennesker, som tror at være mennesker, og som imidlertid – ligesom myrer – er reduceret af en kraft, som de ikke føler, til den brug, der gøres af dem«, *TH*, p. 179.
24. Saint-Exupéry slår allerede tonen an i *L'Aviateur*, hvis fjerde underafsnit skildrer pilotens tilbagekomst til Paris, *ÆC*, p. 30.
25. Flyvelederen nævner således »husets velkendte lyde«, *VN*, p. 77.
26. Piloten er mere afvisende over for det urbane leben end sin kone. Hun bemærker byens liv og glade dage uden dog for alvor at fordømme det offer, hendes mand foretager med sin pilotgerning: »Hun rejste sig, åbnede vinduet og fik vinden i ansigtet. Dette værelse havde udsigt over Buenos Aires. Et nabohus, hvor man dansede, udbredte nogle melodier, som vinden bragte hid, for det var tid til fornøjelse og hvile. Denne by knugede menneskene i sine hundrede tusinde fæstninger; alt var roligt og sikkert; men det forekom denne kvinde, at man ville råbe: »Til våben!«, og at en eneste mand, hendes, ville stille op. [...] Denne mand, midt blandt millioner af mennesker, var alene forberedt til dette fremmedartede offer« *VN*, p. 89.
- Piloten selv er mindre åben for bylivet potentielle glæder: »Han rejste sig. Han gik langsomt hen mod vinduet, idet han strakte sig. [...] Han bemærkede månen og vidste sig rig. Derefter gled hans øjne ned på byen. / Han opfattede den hverken som blid, lysende eller varm. Han så allerede lysenes formålsløse sand løbe ud. [...] Han tænkte, at han før en time ville besidde og lægge Buenos Aires bag sig!«, *VN*, 89-90.
27. Ser man nærmere efter, må denne dom over byen betegnes som i bedste fald en fortælleteknisk, intrigemæssig fælde i forhold til læseren, der herigennem bringes i et modsætningsforhold til byen. Måske er dommen ligefrem en fælde fra tekstens side mod fortælleren (og dermed mod forfatteren). Umiddelbart er det vanskeligt at finde den godtgjort af den faktisk udfoldede intrige for det efterfølgende handlingsforløb.
28. Til gengæld undgår Saint-Exupéry den umiddelbare objektivisering af byrummet,

- som i Le Corbusiers *Aircraft* var knyttet til en anti-urban ideologi. Hvis flyet forlader byen, løber piloten ikke den risiko at fastfryse billedet fra oven i blotte konstateringer, som man – tilspidset til anklager – finder dem hos Le Corbusier.
29. Storbyen overvejes ikke seriøst som et bosted, der kunne udfolde egne dynamiske potentialer i et samspil mellem fly og by. Hverken blikket fra byen mod himlen eller omvendt, fra flyet mod byen, synes derfor at have produktive konsekvenser for opfattelsen af bykulturens hverdag.
  30. Greenaway, *op. cit.*, p. 1.
  31. I *Pilote de guerre* når Saint-Exupéry's pilot med 10.200 meter op i den højde, som i dag praktiseres af jetfly på internationale linjer. Også hastigheden, over 500 km i timen, nærmer sig så småt den i efterkrigstidens jetpassagerflyvning praktiserede.
  32. På datoen for Saint-Exupéry's egen overflyvning af Arras stod tyskerne 5 km fra byen, ifølge oplysningerne i Antoine de Saint-Exupéry: *Ecrits de guerre*, Paris 1982, p. 105.
  33. Jf. Allan de Waals hypotese om, at petroleumslampens lys har været afgørende for PHs ønske om i sine lamper at indkapsle den elektriske pære og dermed blødgøre de kølige stråler. Allan de Waal: »Efterskrift: Fra kultråd til lysstof«, i: Tina Jørstian & Poul Erik Munk Nielsen (red.): *Tænd! PH-lampens historie*, København 1994, pp. 293-297.
  34. Byen ligger ikke badet i en hvid elektrisk belysning, snarere i en gylden – som den, man i dag specielt finder i franske byer, men såmænd også på belgiske motorveje og på visse danske forstadvillaveje. Den gyldne gadebelysning stammer angiveligt fra natriumlamper, der er karakteristiske ved deres fremhævelse af overfladerne samt ved et tilsvarende fravær af dybdeoplysende effekter.
  35. Der er betydelig afstand til futuristernes æstetisering af krigen, som kritiseres af Walter Benjamin. Hos Saint-Exupéry er der i *Pilote de guerre* tale om en rekognosceringsflyvning. Kun helt marginalt har denne flyvning til formål at skræmme tyskerne med et accelereret indbrud i det forbudte luftrum. Der er derfor ikke tale om en sejrherres æstetisering af andres lidelser. Se Walter Benjamin: »Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit«, in: *Gesammelte Schriften I*, Frankfurt am Main 1974, pp. 468-469 og pp. 507-508. På dansk i *K&K* 77.
  36. Samme overvejelse kunne anføres om en efterfølgende skildring af flyets beskydning nedefra, hvori der dels gennemgøres et skift fra synssansen til følesansen, *Æ*, p. 343f., dels udfoldes en ornamental tolkning (*op.cit.* samt *Æ*, p. 348) af de opstigende projektiler.
  37. Således er det pilot-fortælleren magtpåliggende ikke at fremstå som en skeptisk storbyboer, hvis afstand til hverdagslivet på landet kunne have ført ham til at undvige en præcis, narrativt-analytisk fremstilling af rekognosceringsflyvningen over Arras. I stedet fremhæves en i positiv forstand tavs og praktisk deltagelse i den fælles kamp som begrundelse for, at den mundtlige afrapportering må tie om de egentlige erfaringsmomenter i flyvningen. Den anti-urbane og potentielt anti-intellektuelle tone træder frem på en baggrund, der kunne være en intellektuelt dårlige samvittighed eller sågar ulykkelige bevidsthed. Således proklamerer Saint-Exupéry, at pilotens gode tro skulle være bevist gennem den risikable flyvning: »Jeg er ikke en byboer, som i sin ferie spiller bonde. Jeg har endnu en gang været ude at hente beviset for min gode tro over Arras. Jeg har engageret mit kød [= krop] i eventyret. Hele mit kød«, *Æ*, p. 355. Man må medgive, at Saint-Exupéry måske ikke er en byboer, der på ferie spiller bonde. Derimod forbliver han en byboer, der under tjeneste i en division af flyvevåbnet er midlertidigt installeret på

- landet.
38. Det skal medgives, at Saint-Exupéry blandt følgerne af overflyvningen lægger trykket på pilotens følelse af sin *egen* ændrede placering i forhold til det sociale fællesskab. Blot synes præcisionen på dette punkt at være til at overse, når pilotfortælleren lidt senere kan udpege beskydningen fra Arras som den afgørende kilde til gennembruddet for en følelse af at høre til et socialt konkret fællesskab: »Jeg siger til mig selv: »det er beskydningen fra Arras«... Beskydningen har brudt en bark. Hele denne dag har jeg utvivlsomt forberedt dette hjem«, *Æ*, p. 371. Ikke befolkningen, men beskydningen udpeges her som den afgørende faktor. Måske kunne der derfor være grundlag for at betvivle både motiver og gyldighed, når en farefuld flyvnings visuelle sansning af en by samt nogle afledte refleksioner om den urbane masse i *Pilote de guerre* fremholdes som grundlaget for pilotens uforbeholdne troskabsbekendelse til det sociale fællesskab.
  39. Pilotens ekstatiske erklæringer kunne tænkes nært forbundet med ikke bare med krigens undtagelsestilstand, som måske for en tid kan mindske effekterne af den sociale arbejds- og klassedeling, men også – og måske først og fremmest – med den personlige overlevelse i denne situation, hvor nedskydning var den mest sandsynlige udgang på et rekognosceringstogt i få hundrede meters højde over de fjendtlige stillinger. I hvert fald er det netop ved oplevelsen af uskadthed midt i projektilregnen, at en intens og bestandigt fornyet livsfølelse breder sig hos den triumferende pilot, *Æ*, p. 349.
  40. I de sidste linjer af *Pilote de guerre* ophæves eller modificeres denne ny bofasthed imidlertid af ordren til »Gruppe 2/33« om at flytte militærforlægningen til et andet og mindre usikkert sted, *Æ*, p. 385.
  41. Le Corbusier fremhæver ikke de ornamentale træk i byens rum, når dette ses fra flyet.