

空军飞行员

空军飞行员

——圣埃克苏佩里小说选

外国文学出版社

一九九一年·北京

Saint-Exupéry
PILOTE DE GUERRE
une oeuvre choisie

《二十世纪外国文学丛书》选收本世纪世界文坛上影响较大的优秀作品，暂定二百种。通过这些作品，读者可以了解二十世纪历史的变化、社会思想的演进以及各国文学本身的继承和发展。这套丛书的选题由外国文学出版社和上海译文出版社共同研究制订，并分别负责编辑出版工作。

空军飞行员
——圣埃克苏佩里小说选
Kongjun Feixingyuan
——Shengaiquesupeili Xiaoshuoxuan

外国文学出版社出版

(北京朝内大街166号)

新华书店北京发行所发行
北京印刷三厂印刷

字数291,000 开本850×1168毫米 $\frac{1}{32}$ 印张13 $\frac{3}{8}$ 插页6

1991年12月北京第1版 1991年12月北京第1次印刷
印数 0,001—2,647

ISBN 7-5016-0124-0/1·124 定价6.40元

圣埃克苏佩里的生平与作品

(一) 两次大战间文学

第一次世界大战在一九一八年结束，英、法、德三大帝国，不论胜利和失败，都民穷财尽，元气大伤。曾经不可一世的殖民国家不得不承认帝国统治是暂时和有限的。经过二十年代，欧洲依然回天乏术，未能从战争衰竭中完全复元。跨入三十年代，世界性经济萧条接踵而来，导致法西斯势力抬头，最后造成第二次全球性冲突。混乱、动摇、彷徨、苦闷。

法国文艺界反映了这些现实，产生了“两次大战间文学”。这一时期作家众多，作品丰富，流派纷起，思想庞杂。马丁·杜加尔的长篇巨著《蒂波一家》开始问世，波澜壮阔，再现了大战前夕法国社会思想更迭、工人运动兴起。于勒·罗曼以卷帙浩繁的《善良的人们》，记录了战争震撼欧洲前后的四分之一世纪。乔治·杜哈曼通过《帕斯基埃家的轶事》，描绘一八九〇年到一九三〇年的法国社会各阶层。莫里亚克的杰作《蛇结》、《福隆特纳克的秘密》、《黑天使》，继续探索人的内心世界。贝尔纳诺这位虔诚的基督徒作家，在《乡村教士日记》中进行孤独圣洁的沉思。这类作品大都暴露人的弱点与绝望，怀疑主义、犬儒主义思想浓厚。

新一代的作家在英雄崇拜中追求新的人生价值、新的人道

主义原则。其中最有成就的是蒙泰朗(《独身者》、《无用的效劳》),马尔罗(《人的命运》、《希望》),还有圣埃克苏佩里。

(二) 圣埃克苏佩里的人与人

圣埃克苏佩里有两个生涯:飞行员生涯和作家生涯,这两个生涯对他相辅相成的。从《南方邮件》(1928)到《小王子》(1943)这十六年间,出版了六部作品,都以飞机为工具,从宇宙的高度,观察世界,探索人生。这些作品篇幅不多,体裁新颖,主题是:人的伟大在于人的精神,精神的建立在于人的行动。人的不屈不挠的意志可以促成自身的奋发有为。

根据圣埃克苏佩里的人生哲学,个人首先应该建立自己的本质。人的品质是以本人与他人的关系而确定的。这样做的同时,是向着人(即我们所说的大写的人)的方向前进,达到理想中的自我完成。人的观念不是固定不变的,随着人的上升日臻完善。因而,人的一生是人的成长过程。人生只是一条道路,一个途径,走向人的境界,而人又是在永恒中不断完美的形象。

圣埃克苏佩里有一个特点,不是其他作家所能比拟。他的作品字字句句可以说是他一生的思想写照与行动实录。他的书房是飞机座舱,他的座右铭是身体力行,他的作品是自己的生平。他参加了法国-非洲-南美洲航线的开拓工作;曾生活在撒哈拉敌对的阿拉伯部落中间;作为特派记者访问过内战时期的西班牙、斯大林时代的苏联;深入德国内地观察到纳粹党喧嚣一时的第三帝国;获得过十三项航空科技发明的专利权;经历过法国一九四〇年大崩溃;四十三岁时超龄八年,当上了世界

最年老的空军飞行员；最后一次侦察中，飞进地中海空域从此不见踪影。

他一生壮美惊险，作品也粗犷雄奇。尤其为国捐躯的忠烈结局又给他的身世添上几分传奇色彩，更使他的人与作品具有一种独特的魅力。他的荣名在五六十年代达到高峰。稍后，作品遭到少数评论家攻击，在法国文坛掀起一场大论争。原因错综复杂，其中有社会背景的不同，时代心理的变异，评论家的个人情绪。不管如何，他的艺术与价值是经住了考验，圣埃克苏佩里始终是法兰西民族的骄傲，近代文学史的重要作家，在世界各国拥有广大读者。

他的作品与飞机密不可分，以致一位记者问他：“没有飞机您会不会成为作家？”他回答：“这不是飞机使我写书，我若是个矿工，也会钻进地下探个究竟。”飞机只是他使用得比谁都好的一个激发思想的工具。工具人人都是有的。人生存在世界上，都有一个依附的环境，也总有一个应用的工具。但不是谁都能当上作家。主要是思想，有了思想，谁都能在自己的生活环境中程度不同地做到了解自己，了解人。

为了了解圣埃克苏佩里的作品，有必要先了解他的生平。

（三）上天以前的岁月

安东尼·德·圣埃克苏佩里（1900—1940）生于法国里昂，父母俱是没落贵族出身。父亲在保险公司任职，母亲懂音乐，爱绘画，艺术修养很高。父亲四十岁时，患脑溢血遽然病逝。圣埃克苏佩里仅四岁，有两个姐姐，一个弟弟和一个未出世的妹妹。家庭经济拮据。母亲的姨祖母也是年轻守寡，常邀

请他们一家到她的庄园同住。庄园在里昂东北三十公里，是圣埃克苏佩里童年的天堂。

十四岁时，欧战爆发。母亲参加护理工作。他和小两岁的弟弟弗朗索瓦送到瑞士一所教会中学学习。他聪明好闹，写诗歌，弄机械，做事分心，爱遐想，功课平平。弗朗索瓦两年后死于风湿性心内膜炎，使他十分哀痛，大大动摇他的宗教信仰。

一九一七年得到业士文凭，回法国，先后在波舒埃中学、圣路易中学读数学科。两年后投考海军学校，名落孙山。到巴黎美术学院听建筑课，过着穷学生的生活，也不信自己有建筑天赋。一九二一年，他二十岁，四月份兵役令一下，倒使他摆脱困境，人生中出现转折。

世界航空史初期，法国人大胆发明，勇敢实验，对飞行作出重要贡献，占有光辉的一页。历年报刊不乏这方面轰动一时的新闻。尤其美国飞行先驱维勃·怀特一九〇八年九月在法国芒市表演，地上万头攒动，他在空中神奇地飞行了一小时三十一分。接连几年，飞行试验中屡屡出现新纪录，一直把法国闹得沸沸扬扬。这些事迹在圣埃克苏佩里少年心灵中留下深刻印象。一九一二年夏天，圣埃克苏佩里经常到附近一个机场，连续几小时呆望着机械师在飞机上忙碌不停。那年创世界速飞纪录的维特里纳见他痴心，抱他放进座舱，在空中飞了一圈。他激动得写了一首诗，给教师选登在暑期校刊上。

圣埃克苏佩里入伍后要求加入空军。获准送往斯特拉斯堡附近诺伊多夫空军基地当地勤人员，当时空军飞行员都在海外领地受训。但是他利用休息时间向一名空军教官私下学习飞行技术，得民航驾驶执照。接着又去法属摩洛哥培训六个月，一九二二年回国参加后备士官生考试。九个月的军队生活

艰苦紧张，为他今后的生涯打下坚实基础。

一九二三年，与路易丝·德·维摩林订婚。女方家庭要求他放弃危险的飞行职业。他离开空军，当上一家砖厂的职员。终因双方贫富悬殊，志趣迥异，维摩林在家庭怂恿下不辞而别，婚约解除。他又进入一家汽车公司做推销员。

这时他结识了让·普莱沃斯特。由他荐引出入文艺沙龙，并在他主编的《银船》杂志发表《航空员》一文。这是圣埃克苏佩里年轻时的习作，充满热情，思想与技巧还不成熟，其中重要章节后来溶入他的《南方邮件》。因此，一般不把《航空员》单独列为一部作品。

他为汽车公司工作一年多，只推销了一辆卡车，自然不能指望延长聘请。正当他走投无路，波舒埃中学副校长舒松神父介绍他进拉泰科艾尔航空公司。公司总部设在图卢兹。圣埃克苏佩里站在卧室窗前，凝视熟悉的巴黎街头与行人默默告别时，感到自己生活中新的行程开始了。

（四）蓝天与黄沙之间

拉泰科艾尔航空公司由法国企业家比埃尔·拉泰科艾尔创办。一次大战期间，生产战斗机。战后公司业务改为邮政航空。一九二七年，经济困难，易主后改名为法国邮政航空公司。飞机时速低，航空图不全，气象资料欠缺，无线电未普遍使用，这些都没迫使这两家公司放弃雄心勃勃的开发计划。招募志愿飞行员，横越浩瀚沙漠、苍茫海水，驾驶升限仅五千二百米的飞机，迂回而过七千米高的从山峻岭，前后化了十一年，在非洲设立十二个中途站，在南美洲建成二十七个机场，

接通了长达一万四千公里的图卢兹-达喀尔-布宜诺斯艾利斯航线，也为法国培育了第一、二代优秀的民航飞行员。一九三三年，法国邮政航空公司又遇财政危机，与其他几家航空公司合并，成立今天的法国航空公司。

圣埃克苏佩里进入拉泰科艾尔时，开发部经理叫迪迪埃·多拉。多拉在一次大战初期当陆军。负伤休养期间，结交不少空军飞行员，十分向往航空生活。后来转为空军，进行侦察摄影。第二次马恩战役（1918）中，他发现德军大炮阵地，奉命轰炸栈桥码头。经过四天激烈空战，六十四位法国飞行员仅剩他一个幸存者！一颗机枪子弹穿过他右手三根指头，另一颗擦伤他的脑门，他右手高举在座舱外，减少流血速度，左手驾驶方向盘，勉力飞回基地。他一九一九年进航空公司，一年后主持开发部工作，制订一套严格、讲究实效的规章制度。那时飞行员在群众眼中，犹如今天的影坛明星，到处引人注目。多拉则把飞行员看作驾驶飞机、负有重大责任的工作者。正式录用前要求他们到车间跟机械师、普通工一起维修装配，对自己的责任有个完整的认识。对于妨碍工作的人，即便至亲好友，也无意聘任。第一流飞行员梅尔莫兹已有六百小时飞行历史，进公司后仍从车间工作做起。第一次试飞考核，难免技痒，在上司面前存心卖弄，不必要地做了一连串盘旋、俯冲、倒飞筋斗等高难度动作。下机后，只听到多拉对他说：“我们这里不要杂技演员，您想玩马戏，请到别处看看。”后来按规定重新飞一遍。生活上屡遭挫折，工作上也缺乏经验的圣埃克苏佩里，就是在这位铁腕人物手下慢慢成长，走上了他的光辉历程。

最初往返于图卢兹-卡萨布兰加之间，后来又飞至达喀尔，一路遇到的是沙暴、风暴、酷阳、岩石和荒漠。非洲北部

已建立殖民统治，撒哈拉沙漠西部有三种势力：法国、西班牙和阿拉伯抵抗部落。三方面关系有时相当紧张。飞机迫降在沙漠上，飞行员常有渴死、遭虐杀、被扣作人质的危险。那时飞机发动机性能差，三次飞行中有一次要出故障。

一九二七年春天，圣埃克苏佩里调至摩洛哥塔尔法亚附近的朱比角，当中途站站长。也就是在靠西班牙要塞盖的一间木屋内，做过路飞机的联络工作。他的任务是与西班牙人、摩尔人搞好关系。他一无自卫手段，二无人身保障，在沙漠与天空、摩尔人与西班牙人中间，度过了十八个月。遇到阿拉伯抢劫队骚扰，一夜数惊，骑驼逃命。凭其诚意、机智和胆略，多次樽俎折冲，转危为安，赢得摩尔人的信任，争取到西班牙人的合作，给十四个处境困危的机组提供有效的帮助。身居荒凉的沙漠，接触猜疑的异族，分享同志的水、面包和“最后”时刻，使他发现和体验到人的情意与交流是人生的根本。也是在朱比角这间简陋的木屋内，两只汽油桶上搁一块木板，写出他的第一部小说。图卢兹机场偶然看到一只运往达喀尔的邮包，上面印着：“南方邮件”，这四个字也成了那本书的书名。

《南方邮件》描写飞行员贝尼斯徘徊于感情与行动的矛盾心灵，也是影射他与维摩林这段失败的罗曼史。从文学角度看，这是一部功亏一篑的杰作。书名叫人看了不得要领，爱情与历险交织的故事已有成千上百；语言运用虽新奇，但是有时晦涩，超现实主义痕迹不浅。不过背景选在天空，给人开拓了一个新的视野，这在当时是很现代化的，把个人幸福和行动所代表的两个世界的冲突也表现得更为明显。

（五） 钻进夜空中摸索道路

一九二九年，圣埃克苏佩里随同梅尔莫兹、吉约梅等民航优秀人物，到南美洲开辟新航线。他负责最后一段航程：里瓦达维亚到彭塔阿雷纳斯。这是在飞沙走石的巴塔戈尼亚境内。这些飞行员又以钢铁意志、大无畏精神弥补了物质条件的不足。象在西班牙和非洲上空，合格的商业飞机还未生产，他们开创了商业航空；在这里，适用的夜航仪表制成以前，他们实现了夜航飞行。感于这些动人事迹，圣埃克苏佩里问：人的生命是无价的，但是什么使他们在行动时总觉得还有东西比人的生命更可贵？最后他提出：幸福是对某一个责任的承担。他写下《夜航》，把书奉献给创办夜航的核心人物迪迪埃·多拉。

《夜航》写三架班机，黑暗中同时从三个方向朝布宜诺斯艾利斯进发，其中一架卷进暴风雨中坠毁的过程。故事在貌若平行分离，实则息息相关的两条线上展开。一个人挣扎在电闪雷鸣的夜空，一个人忐忑在灯火通明的办公室；一动一静，一暗一明，大反差的光与影的画面交替出现，紧凑而有节奏，惊心动魄，无论内容与技巧，都属中篇小说的杰作。描写与歌颂为“飞行机器”工作、奋斗、甚至牺牲的勇士，《夜航》不是第一部书，但是确实读《夜航》时，仿佛驮在天马背上，经历了雪虐风饕的高峰、汹涌澎湃的涡流、瞬息万变的云空，明白这些在夜空中迷失道路的人，在亿万颗星中千方百计找寻那颗只因有了人而温暖的星时，怀着什么样的苦心与热望。

小说在一九三一年出版，当即获得法国费米娜奖。美国不久拍成电影，由后来演《乱世佳人》而举世闻名的克拉克·

盖博主演。据熟悉航空的人说，这部小说的缺点是书中的利维埃不及现实中的多拉杰出，笔下的飞行不及生活中的夜航凶险。这本书颂扬了多拉，同时意料不到地得罪了不少航空界人士，使他后来进入法国航空公司遇到许多麻烦。

(六) 人蚁世界——那粒温暖的灰尘

注 销

一九三一年回到法国，与在南美相遇的康素罗·桑星结婚。桑星出生在萨尔瓦多，有西班牙血统，热情、任性、浪漫，擅长雕塑，结交大批超现实主义艺术家。第一位丈夫是名记者卡里略·高曼，一九二七年死时，她在他脸上拓了一张塑像，放在一个支座上，装饰她的客厅。嫁给圣埃克苏佩里后，在花园给他竖了一座铜像，以便随时跟终年在天空飞翔的丈夫见面。后来，还是给圣埃克苏佩里造成不少痛苦。

法国航空公司成立初期，圣埃克苏佩里好不容易在宣传处谋得一个职位，月薪只及南美飞行时七分之一。日子过得非常窘迫。最令他失望的是，在办公室里感不到机组人员平时“君子交有义，不必常相从”、危急时和濡以沫的亲密情谊。法国航空事业这时开始因循守旧，缺乏进取心，走上了下坡路，在欧洲大陆的优势地位逐步由德国取代。

法西斯力量在意大利、德国日益得势，并向邻国迅速蔓延。圣埃克苏佩里逐渐关心政治、社会问题。《巴黎晚报》鉴于他没有党派色彩，有文名，对航空是内行，派他前往莫斯科参加五一节军事检阅。后来他又作为《巴黎晚报》、《不妥协者报》的特派记者，两度前往内战时期的西班牙，进行战地采访。在这中间，一九三五年，写出一部电影脚本《安娜·玛丽》，在法国拍

成电影。

文坛的盛名没有使圣埃克苏佩里忘记飞行。一九三〇年，法国空军部颁发两笔奖金，一笔五十万法郎，给最快完成马达加斯加航程的飞行员；一笔十五万法郎，给打破创纪录的贡五天四小时飞行纪录的飞行员。圣埃克苏佩里出于好奇，参加第二笔奖金的角逐，因为这条航线他熟悉。准备仓促，飞行十五小时后跌落在利比亚沙漠，险遭不测。一九三八年，仍与机械师普雷沃合作，赴美企图进行纽约-火地岛-恩角的远程飞行，不幸在危地马拉又出严重事故，昏迷中送入医院。后来差点给他截去右手。在纽约长期疗养中写完《人的大地》。

法国文学家纪德一直欣赏圣埃克苏佩里，曾为《夜航》写过一篇出色的序言。有一次对他说：“您为什么不写点东西，不要是一个完整的故事，而是一种……一束花，一堆锦缎，不受时空的限制，一个个篇章写出飞行员的感受、激情、思想，象英国康拉德写海员的《海的镜子》。”圣埃克苏佩里得到启发，《人的大地》写成后交给纪德，纪德阅后惊呼：“喔！大大超过我的祝愿、我的期待、我的希望。”

《人的大地》是散文体小说，全书共八章，每章独立成篇，漫谈航线、飞机、星球、绿洲、沙漠，没有连贯的情节，然而形散神不散，有一个主题相通，那是：人及其生活的大地。法国哲学家卢梭在《社会公约》中开宗明义地说：“人生来是自由的，但是处处受到束缚。”圣埃克苏佩里在《人的大地》中要说的是：人生来还不是人，只是孩子。存在是肯定的，但是要成为人，还要靠一步步成长，与自然、与社会、与自己奋斗。地球上不存在现成的生存条件，因而人生不是上帝赐予的一件

而是人面临的一个问题。人的真正价值不是与生俱来盖博而是后天获得的。看人不是看他现在是什么，而是看他将来能做什么。衡量人，也即是衡量他的创造性。圣埃克苏佩里说：“这本小说某些方面与战后红极一时的存在主义有相士，使得萨特称赞《人的大地》是存在主义小说的滥觞。

二者更有不同的一面，萨特说：“地狱，是他人。”圣埃克苏佩里则说：“人的存在是为了与人联系。”“只有用以交换，生命才有意义。”《人的大地》虽则体裁不尽符合小说的标准，但其文笔优美，哲理深刻，感情炽热，还是获得了一九三九年法兰西学院文学大奖。

（七） 亡国之痛

一九三九年九月三日，同盟国和轴心国正式宣战。圣埃克苏佩里是空军后备役军官，立即接到动员令，军衔是上尉。他不愿到政府情报处工作，申请转入战备役。实际他已三十九岁，受过重伤，右肩局部麻木，不可能驾驶歼击机。经他再三要求，编入空军侦察部门第三十三联队第二大队。接受单位有点为难，因为中队长年轻得多，军衔不及他高，又慑于他的名气，怕不好相处。那天，圣埃克苏佩里到机场报到，下车时中队长迎上去自我介绍：“洛中尉，中队队长。”圣埃克苏佩里语调平静地说：“圣埃克苏佩里，飞行员。”这种平易近人的态度立刻赢得空军人士的好感。后来在舍死忘生的战斗生活中，他与大队结下深厚的感情。

圣埃克苏佩里在空军驻地度过了“奇怪的战争”时期。后来德国发动闪电战，绕道比利时插进法国，势如破竹，马奇诺

防线全面崩溃，前方大撤退，后方一片混乱。法国空军侦察员在德军炮火中伤亡惨重，圣埃克苏佩里所属的大队二十二架飞机三星期内损失了十七个。一九四〇年五、六月份，法国空军节节败退，空军不断变换驻地，他们费尽千辛万苦，辗转最后撤至阿尔及利亚。圣埃克苏佩里连续几天几夜目不交睫地工作，到了旅馆与朋友没有说上几句话，支持不住睡着了，第二天六月二十三日醒来，听到贝当政府签订了屈辱性的停战协定。

圣埃克苏佩里不久也退役，回到失败主义气氛弥漫的法国，彷徨苦闷。这时，纽约出版商希区柯克等邀他去美国，《人的大地》在美国获一九三九年全国书奖。他跟好友莱翁·韦特商量，国难时期去美国这个世外桃源是不是逃避责任的行为。

莱翁·韦特是法籍犹太人，比圣埃克苏佩里年长二十四岁，可说是忘年交。中学毕业后，全国会考中得哲学第一名。他是社会叛逆，不满足学院生活，从里昂迁到巴黎。一次大战时志愿入伍，写过《士兵克拉威尔》，是一部可与巴比塞的《火线》、雷马克的《西线无战事》媲美的反战小说。后与罗曼·罗兰一起搞过杂志编辑工作。在谈话中，韦特鼓励他赴美：当前局势下，任何爱国者在法国境内无事可做。在美国则可向美国人说明反对希特勒的战争，不是国家间的战争，而是国际性战争。这对他的国家贡献更大。圣埃克苏佩里从另一位朋友那里听到同样的论据，犹豫了一段时间，终于下决心收拾行装。

西班牙领事告诉他，因为内战期间他在文章中表现反佛朗哥感情，西班牙政府可能拒绝给他过境签证。他绕道阿尔及利亚，进入摩洛哥丹吉尔，过海去葡萄牙里斯本，再换船往纽约。在非洲法国军队内部已逐渐分裂成维希派和戴高乐派。葡

牙境内气氛截然不同，贵人们满身珠光宝气，在夜总会醉生梦死，进赌场一掷千金——虽然这些以票据纸币表示的财富在战火内陆恐怕早在炮火中荡然无存。他后来在《给一个人质的信》（1943）写道：“我有时去看他们玩轮盘赌和巴加拉，不感到气愤，也不想嘲笑，只是有种模糊的忧虑，象进了动物园站在一种灭绝动物的最后幸存者面前。”他担心在遥远的大西洋彼岸也是一番歌舞升平景象。上船前几天，又听到吉约梅在地中海上空失事。昔日卡萨布兰卡-达喀尔航线上同甘共苦的飞行员都先后离去，只剩他一人还在世上。

（八）流亡中的《空军飞行员》

一九四〇年最后一天，他抵达纽约港，开始了流亡生活。纽约是法国流亡者的大本营，分成两大派别，一以法国驻美大使为首的维希派，一以“永久法国”组织进行活动的戴高乐派。圣埃克苏佩里目睹法国的崩溃、法军的惨败、百姓的逃亡。贝当政府要求停战，也是获得一个喘息机会，圣埃克苏佩里不愿在国外谴责它，重要的是伺机反攻。贝当要求停战的行动是对民族的背叛，抑或是历史造成的悲剧，为法国争取到什么，使法国失去了什么，贝当要负什么责任，即使在四十年后的今天，法国史学界对这些事仍意见分歧，评价不一。圣埃克苏佩里不论行动和感情上都是抗战派，但是戴高乐派中一些头面人物在法国危急时抢先逃到美国，现在隔岸空喊抗战，特别对曾作出牺牲、而今在非洲忍辱负重、不知所从的法国军队频频攻击，使他非常厌恶。此外，戴高乐对待法国其他抗战力量的用心与做法也叫他十分怀疑。因而他在美国期间始终游离

于两派政治势力之外，又发表了两篇调和性文章：《我们以什么名义相互憎恨？》，《给世界各地法国人的一封信》，强调捐弃前嫌，“法国高于一切！”更招致戴高乐派的指责，感到十分痛苦和孤独。

美国出版商邀请他的另一目的，是要他写一部关于这次欧战的 书，他一直无意动笔。一九四一年六月，苏联向德国宣战。圣埃克苏佩里对法国编辑比埃尔·拉扎莱夫说：“这是开始的结束。”苏联在德军进攻下后退，放弃大片土地，他觉得让公众了解法国当初失败的意义是有益的，开始振笔疾书《空军飞行员》。十二月七日星期日，圣埃克苏佩里请拉扎莱夫在家吃中饭，打开收音机听到日军偷袭珍珠港消息，长时间一动不动，接着眼泪夺眶而出，抓住拉扎莱夫的手臂：“这是结束的开始，美国不得不应战。我们要赢了。”

一九四二年一月，《空军飞行员》在法国和美国同时出版。书中写他在法国本土飞往北部城市阿拉斯的一次侦察任务。文章夹叙夹议，亦庄亦谐，笔锋老练尖刻，字里行间有一种深沉的力量。作者从具体到抽象，从个别到普遍，追溯纳粹兴起、法国沦亡的深远原因。根本问题是西方近代文明无法应付时代的挑战。法国一时失败了，只要敢于牺牲，恢复人先于人的文明传统，他们心中埋藏的胜利种子总有一天会发芽抽枝。巴黎陷落后，西方知识界，尤其美国知识界，都等待法国作家挺身而出表明自己的看法，但是无论纪德、阿拉贡、艾吕雅、马尔罗、杜加都保持沉默。现在，圣埃克苏佩里第一个公开表示反对纳粹主义，并以亲身经历说明受屈辱的法国人的内心活动与精神面貌。不能以失败判断法国人，要以肯于牺牲判断法国人。美国一家杂志评论说：“这本书与邱吉尔的演说，是民主国