

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 36 (1963)

Heft: 4

Artikel: "Sur... l'œil des Choucas"

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775911>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«SUR... L'OEIL DES CHOUCAS»

Par Samivel

Ce titre est une plaisante déformation de celui du célèbre album de dessins humoristiques sur la montagne et l'alpinisme «Sous l'Oeil des Choucas», qui fonda la réputation de Samivel. Les «choucas» (scientifiquement: chocards) sont ces corneilles à pattes jaunes et becs orange qui hantent les cimes et sont pour ainsi dire «les mouettes des montagnards». NDLR.

4 avril 1961, deux heures de l'après-midi, sur le Feegletscher, balcon de givre étincelant à douze cents mètres au-dessus de la vallée de Saas. C'est une conque de toute blancheur veillée par des sentinelles de cristal dont les noms eux-mêmes... Alphubel... Allalin sont de cristal et d'azur. Un peu plus bas, les cabines écarlates du Téléphérique de la Langefluh débarquent à intervalle régulier des cargaisons de skieurs. Elle vont alimenter la longue file qui chemine déjà sur le dos du glacier. La lumière est intense, presque agressive, et malgré l'altitude (3000), malgré la brillante «poudreuse» témoignant d'une température inférieure à zéro, les visages ruissellent de sueur.

Je me suis accoté à un piquet qui marque le sommet de la montée et consulte nerveusement ma montre toutes les vingt secondes. C'est curieux «il» devrait être là. Pourtant aucun signe dans le ciel... Et puis, soudain, les gens autour de moi s'agitent, tendent le bras. Et je le vois jaillir silencieusement de l'abîme, à moins de 300 mètres, juste du côté où je ne l'attendais pas. Après, tout va très vite: l'oiseau de métal (un Piper) glisse vers la gauche, tandis que son ombre cruciforme file à toute allure sur la neige pour ne pas manquer le rendez-vous. Elle le touche presque. Puis un contact léger comme celui d'une plume, la neige vole, le moteur remonte pleins gaz les cinquante mètres d'une douce pente, la machine vire, s'immobilise à quelques pas. Et, déjà, la carlingue de plastique translucide s'ouvre comme un œuf, libère un homme qui saute à bas de l'appareil.

— M. Samivel?

— Oui...

— Alors, montez.

C'est un tout petit avion, presque une motocyclette de l'air. Deux places seulement, en sorte que le coéquipier va me céder la sienne pour une heure. Mes jambes, que la Nature a fabriquées d'un grand modèle, se replient contre le dossier du pilote, et le reste se case comme il peut. (Où diable est passée ma caméra? Ah! la voilà...) Le pilote a tourné la tête. J'interroge.

— Hermann Geiger? (Je ne connais pas Geiger, mais j'ai lu son livre.)

Non ce n'est pas Geiger. Il n'a pas pu venir. C'est Martignoni, l'un des membres de cette remarquable équipe. Un homme un peu chauve, au cuir tanné, au sourire plein de cordialité, le regard dissimulé par d'épaisses lunettes noires.

— Ça va?

— Ça va!

Mais déjà l'autre a rabattu et verrouillé la coque. L'hélice accélère... (par prudence, on n'arrête pas le moteur). J'ai à peine le temps d'attraper mon 24.36, que déjà le grand cirque, le vrai, commence. Une courte glissée moelleuse, et puis d'un coup on fait partie d'un autre univers. On est en l'air, comme ça, sans prévenir, sans une secousse. Trois secondes après, les sécras défilent à toute allure sous l'avion, s'effondrent, par tranches, dans un vide énorme. Et, sans transition, l'œil éberlué repère douze cents mètres plus bas les chalets de Saas, joujoux miniatures éparpillés d'un coup de cornet à dés. Moi qui, en bon montagnard, me suis cramponné pendant des années à des parois diverses, crainte justement du vide et de l'abîme, j'en ai le souffle coupé! Une espèce de panique au creux de l'estomac. Mais on s'adapte vite. Tout est si beau, si calme, l'air soyeux et si loyal le ronflement du petit avion... Il faut d'ailleurs crier à l'oreille pour s'entendre. Qu'est-ce qu'il dit le pilote? Il dit «Où va-t-on?»

Je hurle: «Cervin»! Il hoche la tête et vire pour gagner de la hauteur. Nous traversons en flèche un porche de neige; c'est l'Egginerjoch et, trente secondes, plus tard, je reconnais la cabane Britannia, où j'ai déjà jeûné pas plus tard qu'il y a trois jours. Par là, des houles de nuées battent les accores, et à perte d'horizon vers le sud ondule la mer de nuages et ses gloires phosphorescentes. C'est l'Italie.

A présent, complètement acclimaté, je déplore de n'avoir pas huit paires d'yeux comme certaines araignées! A droite, à gauche, devant, dessous... on est sollicité de tous les côtés à la fois. Comment absorber tant de merveilles scintillantes? Des colosses défilent à courte distance. Ah! voici l'Allalin (j'étais sur sa crête hier matin)... 4027; le Rimpfischhorn, 4199; le Strahlhorn, 4190; le Fluchthorn, cuirassés de glace avec leurs tourelles

de rochers. Je me fais l'effet de passer en revue quelque «Super-Home-Fleet» en partance pour les astres. Mais un col est franchi et sous l'avion les pentes décroissent rapidement, sucées on dirait, par quelque immense malstrom: la vallée de Zermatt. Juste le temps de repérer vers la gauche, quelque part vers la Cima di Jazzi un fil ténu ondulant parmi les déserts satinés de la neige, et au bout de ce fil trois ou quatre petits points noirs. C'est une caravane de skieurs dont la distance efface bientôt les précieux graffiti.

Alors, je m'aperçois qu'il est là.

Qui, «Il»? Le Cervin, bien sûr! Jusqu'à présent la tête et les épaules du pilote me l'avaient caché; ou bien j'avais été trop occupé à repérer le Stockhorn, et la longue chenille du Gornergrat. Toujours est-il qu'il était là, d'un coup, en plein dans le nez de l'appareil. Une silhouette familière, celle de cette cime vraiment royale, la seule peut-être qui fasse partie du bagage de la civilisation occidentale. Seulement, il se passait ici un phénomène stupéfiant, miracle optique que l'avion seul était capable de susciter: le Cervin grandissait sous nos yeux! Oui, la montagne, sensiblement, s'élargissait, se dilatait, s'étirait vers le ciel! Il semblait, à la fin, qu'une vie mystérieuse et tellurique se fût infusée dans cette forme, frappée d'immobilité depuis des milliers de siècles, qu'un vieil enchantement eût été rompu. Une langue de glace pointa hors de l'encastrement des falaises inférieures et se mit à lécher les parois vers le haut. Des arêtes se déroulèrent avec une lenteur onctueuse, comme on voit croître quelque tissu végétal dans un film. Je calculai, au jugé, que nous étions arrivés à l'aplomb du lac Noir. A main droite, le Weisshorn, le Zinalrothorn, l'Obergabelhorn, et bien d'autres vastes choses en horn méditaient solennellement dans le cercle du ciel.

Je n'avais jamais apprécié avec autant d'évidence l'immensité des espaces alpestres. Sur son arête ou sa paroi, l'alpiniste est en quelque sorte confiné dans une portion de vide. Ici, on naviguait, en plein océan Pacifique, parmi des archipels de givre; et les horizons montaient sur le dos des horizons, à l'infini, tandis que ce fantastique Cervin s'enflait toujours davantage comme un typhon de pierre et de gel. Mais l'avion lui aussi se haussait à mesure au niveau du front du colosse et les détails de la cruelle face nord commencèrent à se préciser sous nos yeux. Je reconnus le «nez de Zmutt» et l'épaule du Hörnli, puis le décor effrayant du drame le plus célèbre de toute l'histoire alpine: 14 juillet 1865... Croz, Douglas, Hudson, Hadow. Qu'ils reposent en paix, Seigneur! Qu'ils reposent en paix.

A présent, la masse noire de la Tête remplissait l'univers. Il n'y avait plus de place pour autre chose, ni même pour une pensée libre. Elle aspirait les regards et les idées comme un formidable aimant, et chaque striure boursée d'ombre et de gel apparut aussi nette qu'un coup de burin dans le cuivre. Sur la crête irrégulière qui constituait véritablement la cime, on voyait piquée une croix, la fameuse «Croix du Cervin» qui s'efforçait vaillamment d'exorciser le monstre, mais elle n'y parvenait guère. Jamais la montagne ne m'était apparue si formidable, et même inaccessible. C'était l'effet le plus évident de cette perspective mouvante aérienne, où les verticales et les horizons déliraient dans un sabbat que les bergers du vieux Zermatt n'auraient pu même imaginer pour leurs «baccans». Tout glissait, surplombait, se dérobaient. Enfin, cette énorme lame de pierre se mit à virer dans le vide à moins de cent mètres. Soudain, les noirs abîmes du Nord s'éclipsèrent et le Cervin abattit son nouveau jeu: en plein soleil, sans relief, l'immense paroi de la face italienne. Ça ne valait plus rien pour la photographie...

Je tapai sur l'épaule du pilote. Il se détournait un peu... «Hé?»

— Tout ça, dis-je... tout ça...

Et je fis un large geste pour tâcher d'enclore tant de lumière, tant d'abîmes et d'azur transcendants, tant de beauté indicible, mais j'oubliai la coque de plastique et mes mains se cognèrent aux parois.

— Tout ça!...

Il cligna des yeux en signe d'acquiescement, puis un sourire fendit lentement son visage recuit. Pensez qu'il en avait survolé d'autres!... et le Cervin, lui-même, plutôt vingt fois qu'une... Mais de voir que son passager essayait de piger, eh! bien ça lui faisait tout de même plaisir.