

EASTERN 401 REVISITÉ

UNE vocation d'enquêtrice rationaliste dans le domaine du paranormal, cela ne s'improvise pas, vous vous en doutez bien. En ce qui me concerne, cela remonte à l'enfance, et j'avais onze ans quand j'ai mené ma première enquête. Je venais de rentrer en middle school et j'avais un sujet à faire pour ma classe de science, et j'ai naturellement choisi de démonter, pour la première fois, une histoire de paranormal à succès. Histoire qui m'a valu, par la suite, de rencontrer des gens intéressants, comme nous allons le voir ici.

C'était à la mi-juin 2014. Je revenais de Hongrie où, pour le compte de la Croix Rouge, j'avais assisté à la mise en place d'un centre logistique pour organiser une assistance humanitaires aux réfugiés en Irak. Je suis administratrice de sociétés à but non lucratif, les fameuses 501(c) aux USA, et je traite, en tant que contractant, tout ce qui relève de la partie légale et financière de plusieurs sociétés qui sous-traitent cette partie à mon cabinet. Ce qui m'amène parfois à assurer directement des missions à l'étranger.

Cette fois-ci, c'était sous couvert de la Croix-Rouge américaine que j'ai travaillé de concert avec un cabinet d'avocats de Budapest pour régler la partie légale du centre logistique pour l'aide en Irak. Il y avait pas mal de choses à faire d'un point de vue légal : louer un hangar, le personnel pour le garder, les manutentionnaires, signer les contrats avec les sociétés de transport routier, trouver des slots à l'aéroport de Budapest pour les avions-cargo en provenance des USA ou d'ailleurs avec l'aide humanitaire à bord, régler les affaires concernant la douane, la sécurité, et tout ce qui concerne la mise en œuvre de la logistique. Pour la suite, c'étaient des C-17 de l'US Air Force qui amèneraient l'aide en Irak avant qu'elle ne soit distribuée sur place.

Le CICR travaille sur appels d'offre et ils avaient déjà sélectionné des contractants avec le cabinet d'avocats hongrois. Comme l'essentiel de l'aide matérielle venait des USA, j'ai eu pour mission d'assurer la liaison et la cohérence entre la Hongrie et le CICR, représenté par la Croix Rouge américaine, qui avait la main sur toute l'opération. Le 13 juin 2014, après une semaine de travail intensif, tout était prêt, d'un point de vue légal, et les premiers arrivages depuis les USA pouvaient commencer le 16 juin, comme prévu.

Ma mission pour la Croix-Rouge était finie et j'avais prévu de prendre une semaine de vacances seule en France, par convenance personnelle, avant de rentrer à Denver. Car il y avait une rencontre intéressante à l'université de Grenoble, et je m'étais inscrite pour y participer, grâce au signalement fait par une amie. Du 16 au 20 juin 2014, l'association Cortecs, pour Collectif de Recherche Transdisciplinaire Esprit Critique

& Sciences, un groupe rationaliste, organisait des rencontres sur le thème de la zététique, la science de l'application pratique de l'esprit critique dans le domaine du paranormal. Ce qui tombe bien, car c'est ce que j'applique avec les articles que j'écris dans *Rational Thinking*...

Un des intervenants, un docteur en sociologie, avait fait une intervention très intéressante sur les bases culturelles des légendes urbaines et des théories de la conspiration. J'ai particulièrement noté son intervention pour une raison qui m'a renvoyée à quelque chose de personnel dont je vous parlerai plus loin. Pour résumer son propos, tous les récits dans ce genre tiennent du recyclage de memes remontant à la plus haute antiquité, avec des adaptations suivant les cultures et les époques.

Ce qui m'a particulièrement marquée, c'est que ce chercheur a cité comme exemple, parmi les histoires de fantômes, celle du vol Eastern Airlines 401. Sur le fond de l'histoire, tout commence le 29 décembre 1972. Le vol Eastern Airlines 401, en provenance de New York City et à destination de Miami, s'écrase dans les Everglades suite à une erreur de pilotage. Sans rentrer dans les détails, l'équipage avait mis l'avion sur pilote automatique pour vérifier en vol s'il y avait un problème avec le train d'atterrissage et, suite à une mauvaise manipulation non détectée, avait débranché par mégarde ledit pilote automatique. L'avion avait alors perdu progressivement de l'altitude avant de s'écraser. Bilan : 101 morts sur les 176 personnes à bord, et 75 blessés.

L'histoire paranormale ~~entièrement bidon~~ commence après cet accident. Selon un auteur qui aurait ~~inventé toute l'histoire~~ fait des recherches à ce sujet, des pièces de cet avion encore utilisables auraient été récupérées sur le site du crash, et montées ensuite sur d'autres avions du même type, des Lockheed Tristar, lors d'opérations de maintenance de routine. Si la vraisemblance d'une telle procédure vous paraît douteuse, vous avez raison, et nous verrons plus loin pourquoi.

Toujours est-il que par ce fait, les fantômes du commandant de bord du vol 401, le capitaine Robert Loft, et du mécanicien de bord, Donald Repo, sont ensuite apparus de manière récurrente à bord de tous les avions qui auraient été équipés avec des pièces récupérées sur l'épave du vol United 401. La compagnie aérienne aurait résolu le problème par la suite en éliminant les pièces concernées des avions qu'elle avait ainsi équipés.

Ce récit a été présenté comme l'évolution ultime d'un des concepts de base des histoires de fantômes classiques, celui des objets maudits. Ce grand classique des histoires de fantômes, je le connais bien pour une bonne raison : ce fut la toute première histoire de ce genre que j'ai démontée quand j'étais en middle school, avec deux de mes copines, en 1978. Cela m'a rajeunie de voir que ce sujet était toujours considéré comme un classique parmi les spécialistes de la zététique, au rayon foutaises fabriquées de toutes pièces pour faire du fric facilement. J'en ai parlé le soir même devant une délicieuse moussaka végétarienne à Noémie-Jeanne Peyreblanque, l'amie qui m'avait signalé la conférence et m'hébergeait chez elle, et j'en avais beaucoup à dire :

« C'était une de ces histoires de paranormal qui ont fleuri dans les années 1970 pendant la grande vague du paranormal, avec des récits comme la maison possédée par le démon de Minimythville, et en parallèle de toute la vague de films et d'autres œuvres plus ou moins inspirées par les histoires de fantômes et de possession. Je ne

sais pas si tu te souviens, mais on a eu droit à des films comme *L'Exorciste* ou *Damien, la Malédiction* pendant la même période.

— Avec aussi la grande mode des enlèvements par les extraterrestres qui avait commencé à la même période, plus celle du triangle des Bermudes, précisa Noémie. Tu n'avais pas une année entre 1970 et 1980 pendant laquelle il n'y avait pas une histoire de surnaturel extraordinaire mise en avant par les médias. Du moins dans les pays occidentaux, Istvan, toi qui étais derrière le rideau de fer à l'époque, tu y as échappé.

— Pas tant que ça, répondit Istvan Feller Nagy, le compagnon de Noémie, architecte d'origine hongroise comme son nom l'indique. Nous, c'étaient les histoires des expériences psychiques de l'Armée Rouge, et le mythe de la Volga fantôme qui nous préoccupaient. Bon, en Hongrie, vu l'histoire que l'on a avec les russes, c'était surtout pris au second degré parmi la population. J'ai toute une collection d'histoire satiriques impliquant les fantômes de tous les dirigeants soviétiques, de Lénine à Khrouchtchev, qui date de cette période. Mais c'est vrai que les mythes occidentaux ne nous touchaient guère. Sans l'implication de mon beau-frère Martin-Georges dans une société d'étude et d'information rationaliste, je n'aurais jamais entendu parler d'un concept comme celui du triangle des Bermudes.

— Aux USA, il y a eu une grande mode de l'étrange, au sens large du terme, des ovnis au paranormal classique remis à jour, pendant les années 1970, précisai-je. Une mode qui a culminé pendant le mandat la seconde moitié des années 1970 et a décliné pendant la première moitié des années 1980. Parmi les causes, la fabrication à des fins démagogiques, par des politiciens et des religieux, d'une menace sataniste occulte sur la société, la fameuse panique satanique des années 1980. L'époque des soi-disant messages subliminaux enregistrés à l'envers sur les disques de rock pour conditionner les amateurs de musique à des comportements asociaux, ou à les faire adhérer à des cultes sataniques. Pareidolie, quand tu nous tiens. . .

— Déjà qu'en lisant des disques dans le sens normal, tu en as qui se trompent sur l'esprit des paroles, comme Reagan avec le *Born in the USA* de Springsteen¹. . . moqua délicatement Noémie. C'est vrai qu'à l'époque, quand j'étais au lycée puis à X-Mines, il n'y avait pas une semaine sans son film sur le paranormal sortant au cinéma.

— À propos de film, je suis convaincue que *Ghostbusters*, à sa sortie en 1984, a contribué à ruiner le filon du film de fantôme, en plus de la lassitude du public pour le thème, repris-je. Comment prendre au sérieux une histoire de fantôme après avoir vu cette comédie ? Rien que la fin, avec le bonhomme géant en marshmallow. . .

— Dans le même genre, mais probablement involontaire, je suis tombé un jour, en regardant une chaîne du câble, sur une émission de TV réalité appelée *Ghost Hunters*, dit Istvan. Pendant une heure, tu vois des rigolos courir partout dans le noir avec des instruments de mesure scientifique en prétendant qu'ils trouvent des marques d'activité de fantômes au passage. Par contre, les fantômes, tu n'en vois pas un seul. . . Vu que cette émission semble avoir un certain succès, je me demande si les gens qui font partie de son public croient vraiment aux fantômes. . .

1. Cette chanson parle, en fait, d'un vétéran de la guerre du Vietnam qui finit chômeur après son retour au pays. Rien à voir avec l'hymne à l'Amérique triomphante que Ronald Reagan a vu, de façon très démagogique, dans ce tube.

— Pour un bon tiers d’entre eux, la réponse est oui si on en croit les sondages récents faits à ce sujet aux USA². . . ai-je précisé. Mais c’est vrai que les bon vieux fantômes à l’ancienne reviennent, une fois expurgés des inepties spectaculaires des décennies 1970-1980 »

Ce nouvel intérêt pour un vieux sujet que j’ai eu à ce moment-là avait été ranimé à la fois par l’intervenant du Cortecs et par un sujet traité dans l’édition de juin-juillet de *Rational Thinking*, les programmes de télévision faisant appel au paranormal comme fond de commerce, bien évidemment pour les dénoncer. J’avais participé à la rédaction de la série d’articles traitant du sujet, mais seulement pour la partie comparative entre fiction et pseudo-réalité. C’était Allan qui avait fait l’article sur l’historique des représentations du paranormal par la télévision hors fictions avouées et assumées en tant que tel. Naturellement, l’émission *Ghost Hunters* était passée à la moulinette au passage, et pour se faire démonter sévèrement, cela va de soi.

Bref, à cette époque, *Rational Thinking* avait en ligne de mire les histoires de fantômes soi-disant vraies mais, en fait, entièrement fabriquées. En clair, toutes les histoires de fantômes qui n’étaient pas explicitement présentées comme étant de la fiction par leurs auteurs. . . Dans cette optique, j’ai eu l’idée d’un article à rédiger à partir de mon travail d’écolière datant de 36 ans. . . Surtout que maintenant, contrairement à ce que j’avais comme moyens à l’époque, je pouvais plus facilement accéder aux documents pertinents, avoir des témoignages supplémentaires qui n’étaient pas accessibles à une écolière de onze ans. Et, surtout, profiter d’une expérience de vie de plus de 35 ans, un outil indispensable.

C’est ainsi que j’ai soumis à Raul ma proposition d’article pour l’édition de septembre de *Rational Thinking* en lui envoyant un courriel rédigé en ces termes :

DE : Jolene A. Wisniewski <jolene.wisniewski@gmx.us>

À : Raul Varranquilla <raul.varranquilla@netcom-colorado.com>

SUJET : En continuation avec notre dossier de juin-juillet.

Bonjour,

Je sors d’une série de conférences sur les phénomènes paranormaux et un des intervenants a cité, comme exemple évident de foutaise fabriquée à dessein, le cas du fantôme du vol Eastern Airlines 401.

Je t’avais dit par le passé, il me semble, que j’avais fait un travail à ce sujet quand j’étais gamine. Pour le numéro de septembre, vu que nous sommes dans la dynamique de défoncer ce genre de conneries en ce moment avec la revue, je te propose de reprendre le boulot en le mettant à jour. Ça fera sans doute un bon article.

Si tu es intéressé, on peut en parler à la prochaine conférence de rédaction.

2. Authentique : entre 32 et 39% des personnes sondées à ce sujet entre 2001 et 2006 croiraient aux fantômes. Sondages Gallup de 2001 et 2005, et Farha-Steward de 2006.

Bonne soirée,

Jolene.

Raul a mis un peu plus d'une journée à me répondre, et, voyant là qu'il avait une bonne idée d'article à traiter, il m'a répondu favorablement, en me disant qu'entre la mise en perspective historique, le fait que cette histoire ait été oubliée des cercles du surnaturel depuis les années 1980, et le fait qu'Eastern Air Line a fait faillite en 1991, cela allait nous permettre de la traiter de façon aussi dépassionnée que factuelle. Tout en obtenant plus d'éléments que ce que j'avais pu collecter à l'époque.

J'ai commencé à me mettre au travail en recueillant quelques éléments sur le net à partir de ma tablette et de la connexion wifi de la gare de Grenoble, alors que j'attendais mon train vers Paris. Je devais ensuite embarquer à l'aéroport Charles de Gaulle vers New York JFK, d'où j'avais une correspondance pour Denver. J'ai appris au passage que l'auteur du livre qui avait lancé l'histoire était mort en 1990, que son livre n'était plus publié mais que d'autres auteurs avaient tenté de reprendre l'histoire dans les années 1990, visiblement sans succès vu que je n'avais jamais entendu parler d'eux pendant mes premières années de journaliste à *Rational Thinking*, en plein dans cette période.

J'ai commandé une édition d'occasion du livre chez un grand vendeur en ligne bien connu, afin de me remettre dans l'histoire, et j'ai profité de mon voyage en train pour faire la liste des personnes et organismes à qui écrire : l'association des retraités de United Airlines, Lockheed-Martin, le constructeur de l'avion accidenté, le tribunal qui avait jugé le contentieux entre les familles de Bob Loft et Don Repo, les deux membres d'équipage tués dans l'accident et dont les fantômes auraient été aperçus à bord d'autres Tristar, et l'auteur du livre *Le Fantôme du vol 401*, une personne de ma connaissance travaillant dans l'industrie aéronautique, et les organismes fédéraux concernés, FAA et NTSB. Bref, j'avais du pain sur la planche, en plus de me rappeler de ce que j'avais bien pu faire de mes travaux d'écolière. . .

Quand j'étais gamine, je n'avais aucun intérêt pour le paranormal et les autres histoires du même tonneau, affaire de goût et de sensibilité. Et de culture familiale : mes parents, tous deux juifs réformés, n'avaient eux-même aucun intérêt pour ce genre d'histoires, bien que mon père soit un fan inconditionnel de SF. À vrai dire, ils faisaient preuve d'un discret dédain pour ces histoires de paranormal, qu'ils qualifiaient de superstitions à la mode. Ce en quoi ils n'avaient pas tort.

De mon côté, j'étais fan de tout ce qui était scientifique, avec un goût particulier pour l'aviation et l'espace. Goût qui ne m'a d'ailleurs jamais quitté. C'était aussi à cette époque que je suis devenue astronome amateur, mon père m'ayant acheté une lunette astronomique pour mon dixième anniversaire. Instrument sur lequel j'ai passé cinq ans à tenter de monter dessus toutes les combinaisons les plus improbables entre des appareils photos 24x36 bon marché et divers dispositifs bricolés. Avec un succès relatif vu que j'ai quand même réussi un jour à prendre des photos de la lune pas trop floues.

Une myopie sévère, avérée dès l'âge de six ans, avait mis un terme à mon ambition de devenir pilote de ligne. Pour tout vous dire, sans lunettes (ou verres de contact depuis que j'ai les moyens de m'en payer), je ne fais pas la différence à dix pieds de distance entre une pompe à essence et le Président des États-Unis. À l'époque, je n'avais pas d'idées pour mon futur travail, mais je voulais faire quelque chose qui ait un rapport avec la science ou des enquêtes. Je n'ai choisi le droit que bien plus tard.

À l'époque, j'avais deux bonnes copines depuis l'école primaire, qui m'avaient suivi à la Franklin Delano Roosevelt middle school de Portland où j'étais scolarisée. La première, c'était Aline Cho, une sino-américaine, brune mince très typée asiatique, le visage rond avec de magnifiques yeux noirs, le teint clair et toujours avec une longue chevelure noire, l'archétype de la chinoise, sauf qu'elle a toujours été plus grande que moi. Pour tout vous dire, elle a toujours fait une tête de plus que moi, qui était toujours dans la moyenne pour la taille (sauf la corpulence, mais nous verrons cela plus loin...), et c'est grâce à elle que j'ai pu jouer au basket, mon sport préféré.

La seconde du trio est ma copine Monica Broughtham. Elle, par contre, elle est physiquement l'inverse d'Aline. Petite blonde maigrichonne, de ma taille, toujours avec des couettes ou des nattes, un beau visage ovale aux traits régulier et, contrairement à ce dont on pouvait s'attendre, des yeux marrons et pas bleus, ce qui ne gâche rien cela dit en passant. Et la dernière, c'est moi, la petite fille enveloppée châtain clair aux cheveux courts, le visage carré aux yeux bleus cachés par d'épaisse lunettes de myope.

J'ai toujours trompé mon monde avec mes airs disgracieux de petite fille en surpoids, surtout au basket avec Aline. J'attirais les joueuses adverses qui voyaient en moi une proie facile à chaque fois que j'avais la balle, permettant aux autres joueuses de mon équipe de se mettre en position. Une fois que j'avais bien amusé toutes celles qui tentaient, en vain, de me piquer la balle, je faisais une passe à l'une de mes coéquipière bien placée, suivant une tactique soigneusement répétée, et c'était le panier direct, marqué le plus souvent par Aline. Comme j'avais aussi l'art de piquer la balle à l'adversaire, je me suis vite rendue indispensable sur un terrain de basket, malgré un indice de masse corporelle tournant toujours autour de 23-24 et une taille dans la moyenne basse.

Pour les intérêts, nous avons toujours été très divergentes, au point que cela rendait en théorie tout travail commun impossible. Aline a toujours été une grande amatrice de tout ce qui est naval, de la littérature, fictionnelle comme documentaire, à la pratique même de la navigation. Quand nous sommes entrées en middle school, elle n'a eu de cesse que de se faire inscrire en menuiserie, afin de pouvoir construire elle-même un bateau à voiles, son grand rêve. En sport, elle a aussi fait des pieds et des mains pour faire de la voile, et elle y a réussi.

Pour Monica, c'était une autre affaire. Elle a toujours été fascinée par tout ce qui était histoires tenant du surnaturel dans le domaine de la fiction. A priori, il était logique qu'elle s'intéresse aussi à des récits faisant état de fantômes ou d'autres phénomènes comparables prétendument réels. Effectivement, ce fut le cas. Entre autres, en passant ses nuits dans des maisons prétendument hantées, et en étudiant la littérature associée. Ce qui a eu comme paradoxe apparent de l'amener à devenir une sceptique de compétition dans ces matières...

Sa passion pour les histoires de fantôme l'a amenée à étudier une maison soi-disant hantée, pas loin de Portland, dans la petite ville de Yarmouth, à moins de dix miles au nord de Portland. Sur la base d'un récit présenté comme étant un compte-rendu de faits réels, elle a mené des recherches poussées sur tous les aspects de l'histoire qui lui était rapportés par le livre qu'elle avait acheté. C'était le récit d'une maison qui était hantée par plusieurs veuves de marins depuis 1854, veuves dont les époux avaient été victimes de fortunes de mer : baleinier perdu en mer en 1849, navire nordiste coulé au combat pendant la guerre de sécession en 1864, marin de l'USS *Maine* mort lors de l'explosion, présumée accidentelle, du navire en question dans le port de la Havane en 1898, un autre perdu en mer pendant la première guerre mondiale, un disparu mystérieusement dans le triangle des Bermudes (tiens donc...) dans les années 1930, et le dernier tué pendant la bataille de Guadalcanal en 1942.

Et Monica a fait ce que l'auteur du livre n'avait pas fait, c'est à dire vérifier tous les faits qui lui étaient rapportés en faisant des recherches historiques poussées, avec l'aide de son père, qui travaillait à la capitainerie du port de Portland à l'époque. Et ce fut la douche froide... Le baleinier de 1849 n'avait pas fait naufrage, il avait simplement été démantelé parce qu'il était trop vieux et qu'il prenait l'eau, le navire de 1864 n'avait pas été coulé à la bonne bataille navale, le marin de l'USS *Maine* n'était pas sur la liste officielle des 266 tués par l'explosion, aucune trace du navire de la première guerre mondiale n'avait pu être trouvée, le navire disparu pendant les années 1930 avait, en fait, échoué suite à une tempête sur les côtes de la Caroline du Nord, sans la moindre perte humaine, et le marin tué à Guadalcanal était en fait mort dans un accident dans le port de Yokohama au Japon pendant la guerre de Corée. D'un coup, la crédibilité de la maison hantée avait été réduite à néant... Pas comme la déception de Monica.

Furieuse d'avoir été bernée, elle a passé toute l'année 1978 à nous faire profiter de sa mauvaise humeur, Aline et moi. Surtout sur des éléments si facilement vérifiables avec un travail d'enquête minimal. Plutôt enthousiaste auparavant à l'idée de voir des fantômes autrement que comme personnages de fiction, elle était désormais méfiante envers tout ce qui lui était présenté comme histoire surnaturelle authentique basée sur des faits réels. Tout comme les magiciens démontent les trucs des parapsychologues ou les écrivains de SF les histoires d'ovnis, les fans de récits de fiction sur le surnaturel sont la pire menace sur la crédibilité des vendeurs de fausses histoires vraies sur le paranormal. Ils connaissent le genre, ses ficelles, et savent où aller chercher les preuves de la réalité des faits qui leur sont soumis.

C'est ainsi qu'à la rentrée 1978, ce fut elle qui a eu l'idée de nous mettre sur la piste du fantôme du vol Eastern Airlines 401, cela dans le cadre de notre travail annuel en classe de sciences. Comme tous les élèves de middle school, nous devons monter et présenter un projet qui tourne autour des sciences. Cette année-là, un téléfilm portant sur le fantôme du vol 401 avait été diffusé en début d'année, et Monica l'avait vu, avant de subir la série de déceptions sur le cas de la maison hantée de Yarmouth, qui avait affecté son humeur.

En ce mois de septembre 1978, alors que les accords de Camp David occupaient toute l'actualité, et qu'un chaud été se poursuivait sous la forme d'un début d'automne chaud et ensoleillé, mon amie Monica avait trouvé une idée pour un travail de science. Et elle avait tout de suite pensé à moi, de façon évidente, pour faire ce tra-

vail. Nous devions présenter nos projets pour la première semaine d'octobre et j'avais pensé à quelque chose concernant l'astronomie. Je n'avais pas d'idée claire de ce que je voulais faire, et la proposition de Monica tombait à pic pour moi. C'est en rentrant de l'école en bus qu'elle m'en a parlé :

« Dis, Jo, toi qui t'intéresse aux avions, ça t'intéresserait de faire un projet de science qui parle de ça ?

— Ben, si j'ai rien d'autre, oui. Je vois Aline samedi prochain pour un match de basket devant chez elle avec son frère et ses cousines, elle sait pas encore ce qu'elle veut faire, et je voudrais voir avec elle si on ne peut pas faire quelque chose avec l'astronomie. Les marins, ils se servent des étoiles pour savoir où ils sont en mer, on pourra peut-être faire quelque chose là-dessus. Tu as quelque chose en tête ?

— Oui, une histoire de fantôme avec des avions dedans. J'ai pensé à toi pour la partie avion, vu que tu t'y connais là-dedans, et que tu as un oncle pilote de chasse.

— Heu, oui, je ne vois pas le rapport entre les deux. . .

— J'explique : le 29 décembre 1972, un avion d'Eastern Airlines s'est écrasé dans les Everglades, en Floride, et les pilotes sont morts. La compagnie a récupéré des pièces qui pouvaient servir et elle les a montés sur d'autres avions. Et ces avions ont été hantés par les fantômes des pilotes de l'avion qui s'est écrasé.

— Mouais. . . Quand tu t'apercevas que c'est aussi faux que ton histoire de maison hantée, tu nous feras la gueule pendant tout un trimestre, à Aline et à moi.

— Ben non justement. Parce que cette fois-ci, je veux vérifier moi-même tout, pour voir si c'est vrai ou si c'est faux. Comme ça, on pourra faire notre projet de science en expliquant pourquoi c'est vrai ou pourquoi c'est faux.

— Tu crois qu'on pourra trouver tout ça ?

— Ben, suffit de demander aux bonnes personnes. S'il y a des gens qui ont vu les fantômes, on va les retrouver et leur demander ce qu'ils ont vu. Après tout, il y a des noms dans le livre que j'ai lu à ce sujet. On peut vérifier avec l'annuaire du téléphone pour voir si on peut contacter les gens.

— S'il habite Chicago et qu'il s'appelle Wisniewski ton témoin, bon courage : des gens avec le même nom de famille que moi, tu en as quatre pages complètes dans ce bottin³ !

— Oui, bon, on ne pourra pas parler à tout le monde, mais si on pouvait avoir deux ou trois témoignages, ça serait bien. tout le monde ne s'appelle pas Johnson dans ce pays ! T'es partante ?

— Faut que j'en parle à Aline samedi. Si tu peux passer chez elle après cinq heures, on en parlera ensemble toutes les trois.

— Ça marche ! »

Pour tout vous avouer, je ne pensais pas une seule seconde que Monica allait se lancer dans un projet pareil. J'avais pris la caution d'Aline en guise de déni plausible, sachant que j'avais plus de chance de l'intéresser avec un projet combinant astronomie et marine, et que la tocade de Monica allait aboutir à une fin de non-recevoir avec elle. Par contre, ce que j'avais perdu de vue, c'était qu'Aline voulait devenir journaliste. Elle me l'avait dit récemment quand nous nous sommes retrouvées avant la rentrée, à la fin des vacances, et le travail de science que Monica avait en tête risquait de lui parler bien plus que le vague projet que j'avais à mettre en face.

3. Le patronyme de Wisniewski est le troisième patronyme le plus courant en Pologne.

Aline non plus n'avait pas d'idée en tête pour le programme de science, et elle était ravie de voir que je venais avec deux idées. Nous avions l'habitude de passer le samedi après-midi à jouer au basket devant le garage de la maison de la famille d'Aline, soit nous deux, soit avec les cousines et le frère d'Aline. Ce jour-là, nous avons fini notre partie à cinq heures du soir, et j'ai eu l'occasion de parler de mon projet à Aline devant un verre de jus d'orange. Je m'étais arrangée avec la mère de Monica pour qu'elle vienne me chercher. Comme ma copine n'avait pas trouvé quelqu'un pour l'aller, je lui avais donné un plan pour qu'elle prenne le bus, chose qu'elle n'avait pas l'habitude de faire. J'ai discuté avec Aline de ma proposition personnelle de sujet de science en attendant qu'elle arrive, et ça ne l'emballait pas vraiment comme sujet de science :

« Moui, l'utilisation de l'astronomie par les marins, c'est vrai que c'est un sujet intéressant mais nous n'irons pas bien loin avec ça. Une fois que tu as expliqué ce qu'est une latitude, une longitude, un sextant et à quoi ça sert, tu as épuisé le sujet.

— On pourrait développer un peu en faisant une partie historique, non ? Les sextants, ça n'est pas apparu du jour au lendemain, par exemple. Et toute l'histoire des pendules de marine pour déterminer les longitudes, c'est passionnant !

— L'horlogerie, c'est pas trop mon truc mais ça peut être intéressant, faut voir. . . Tu ne m'as pas dit ce qu'elle avait en tête, Monica.

— C'est un de ses sujets sur les fantômes, elle a sorti du placard une histoire d'avion hanté, et elle veut enquêter là-dessus.

— C'est pas l'histoire de l'avion qui s'est écrasé en Floride, et dont des pièces détachées ont été récupérées pour être montées dans d'autres avions du même type, entraînant des apparitions de fantômes des pilotes qui ont été tués dans l'accident ?

— Elle t'en as déjà parlé ?

— Non, mais je me souviens qu'il y a eu un téléfilm sur cette histoire en début d'année. Comme ça impliquait des avions de ligne, j'ai pensé à toi. . . »

Aline a réfléchi silencieusement quelques instants, puis elle m'a dit :

« Tu t'y connais en avions, Monica est experte en matière d'histoire de fantômes, et j'aime faire des recherches. Ça peut donner quelque chose de bien comme projet de sciences, quel que soit le résultat.

— Tu veux dire : qu'on prouve que cette histoire soit vraie ou pas ?

— Tout à fait. Si elle est vraie, on aura des preuves scientifiques pour prouver que les fantômes existent, si elle est fausse, on pourra montrer comment on berne le public en montant une histoire bidon. Avec des éléments de preuve scientifique à l'appui. Mais attendons de voir ce que va nous dire Monica. »

Malgré son absence totale d'expérience pratique dans l'utilisation du réseau de transports en commun de Portland, Monica n'a eu aucune difficulté pour arriver chez Aline. Il lui fallait descendre à l'arrêt de la ligne 4 situé juste après le Brighton Avenue Medical Center et remonter ensuite à pied Stevens Avenue pour arriver à Belknap Street sur sa droite, la rue où la famille Cho a sa maison. Comme elle nous l'a dit, c'était pas compliqué :

« J'ai pris le bus 4 sur Elm Street, à côté de l'école, et j'ai continué tout droit jusqu'ici, merci pour le tuyau Jo, ça me permettra de me déplacer sans devoir tout le temps demander à mes parents. Aline, elle t'as dit pour le projet que j'ai trouvé pour notre classe de sciences ?

— Oui, elle m'en a touché deux mots, ça m'intéresse bien, et je pense qu'on pourrait faire du bon travail là-dessus. Monica, qu'est-ce qui t'intéresse dans ce sujet, à part que ça parle de fantômes ?

— Eh bien, c'est surtout de *vérifier* si cette histoire est du même genre que celle de la maison de Yarmouth. Et d'abord, retrouver les gens pour pouvoir savoir s'ils ont vraiment vu des fantômes ou s'ils ont vu autre chose. »

J'ai été surprise de voir que la leçon de la fausse maison hantée de Yarmouth avait porté, et que Monica n'était pas motivée par le désir de croire coûte que coûte dans une histoire de fantômes trop belle pour être vraie. Au contraire, elle voulait faire un vrai travail d'enquête, ce qui avait plu à Aline, et l'avait finalement décidée à lancer l'enquête sur ce projet de science :

« Bon les filles, je crois que l'on tient quelque chose avec ça... C'est quand la date limite pour donner nos sujet à miss Garrison, notre prof de sciences ?

— Le 9 octobre, pas la semaine prochaine mais le lundi d'après, ai-je précisé. On pourra se voir avant pour mettre ça au point.

— Si vous êtes d'accord, on peut faire ça chez moi, proposa Monica. Je vais voir avec mes parents si on peut se faire une soirée ensemble pour mettre ça au point, je vous dis ça lundi, ça vous va ? »

C'est ainsi que ma première enquête rationaliste sur un sujet traitant du paranormal a commencé. Avec mes deux meilleures copines, nous allions démonter une histoire de paranormal avec des moyens dérisoires. Et, surtout, y arriver de façon satisfaisante.

Le dimanche 22 juin 2014, les trois "historiques" de *Rational Thinking* que sont Raul, Allan et moi-même, avons organisé notre conférence de rédaction pour la préparation du numéro de septembre chez Raul, comme d'habitude. Depuis nos modestes débuts pendant les années 1990, *Rational Thinking* est passé du journal d'amateurs confidentiel édité par trois passionnés à un vrai organe de presse spécialisé qui emploie à temps plein trois journalistes, deux secrétaires et un infographiste. Nous sommes restés non-professionnels, Raul, Allan et moi, et le journal est toujours sous le statut des sociétés à but non lucratif, le fameux 501(c) aux USA.

Fait intéressant, le volume de nos ventes a été multiplié *par DIX* après le 11 septembre 2001, passant de 5/6 000 ventes nationales par an en moyenne entre 1995 et 2000, à près de 70 000 depuis 2009, avec une hausse continue entre 2002 et 2008. Bien sûr, comme les attentats du 11 septembre 2001 nous ont profité, il va y en avoir qui vont nous accuser d'avoir monté le complot... Après tout, Raul travaille pour la FAA, Allan s'y connaît en chimie et peut faire des explosifs, et je m'y connais en aviation. J'ai même un scoop pour vous : Mohamed Atta et son groupe ont résidé dans ma ville natale de Portland, Maine, la veille des attentats ! Si ce n'est pas une preuve, ça...

Plus sérieusement, ma proposition avait été retenue et, par chance, il ne m'avait fallu que dix minutes pour retrouver ma copie de mon travail d'écolière dans les cartons d'archives que je garde dans ma cave. J'avais ramené de Portland toutes mes affaires personnelles quand j'avais acheté mon appartement à Denver début 2001, après avoir monté ma boîte de gestion de sociétés, et tout mon travail de l'époque, avec celui de mes copines, n'était pas perdu. Ce qui était une chance car, bien que

35 ans se soient écoulés depuis que ce travail de classe a été présenté en fin d'année scolaire, il y avait toujours du bon dans ce que j'avais fait à l'époque :

« D'abord, il y a la trame même du travail. Nous avons repris tous les cas point par point, avec des recherches sur chacun des témoignages, et j'ai gardé toutes les notes de préparation que nous avons prises, Aline, Monica et moi. Déjà, nous avons fait la moitié du travail rien qu'en analysant les témoignages, et je n'ai qu'à remettre au propre les notes que j'avais prises à l'époque. Grosso-modo, il n'y a rien à rajouter sur lesdits témoignages.

— Tu m'as dit qu'ils suffisaient en eux-mêmes à démontrer le caractère factice du mythe vendu par Vernon Stiller, l'auteur du livre, précisa Allan. Je pense que tu as bien plus creusé l'histoire que ça.

— À l'époque, j'avais eu pour boulot de traiter toute la partie aéronautique, et je m'étais bien amusée à contacter la FAA, le NTSB, Lockheed et les services techniques d'Eastern Airlines. Je compte reprendre en profondeur de ce côté-là pour répondre à plusieurs questions essentielles concernant, entre autres, quelles pièces du vol 401 ont été montées sur quel avion, et comparer avec les vols sur lesquels le fantôme était apparu. Je n'étais pas allée plus loin que de comparer les numéros de vol et les plans de vols déposés auprès de la FAA. J'en avais eu une copie à l'époque, je pourrais creuser de ce côté-là.

— J'ai un ami dont le père est membre de l'association des retraités d'Eastern Air Lines, précisa Raul, je vais essayer de le contacter, et voir ce qu'il pourra nous dire à ce sujet.

— Si c'est possible, j'aimerais bien avoir accès aux registres de maintenance des Tristars d'Eastern Air Lines. Il doit bien y avoir quelqu'un qui les a gardés quelque part. Et je pense que ça serait intéressant de faire une comparaison poussée avec les plans de vol sur lesquels les pièces provenant du Tristar du vol 401 ont *effectivement* été montées.

— Passe un appel à témoin sur notre site internet, suggéra Allan. On a eu pas mal de tuyaux par ce biais par le passé.

— C'est une bonne chose d'approfondir tout cela, surtout que c'est le bon moment, reprit Raul. Stiller est mort, Eastern Air Lines a fait faillite il y a bientôt 25 ans et nous avons toujours des témoins de première main vivants, et à la retraite. Donc, les mains libres pour creuser le dossier là où ça fait mal, sans risque d'interférence ou de retour de bâton.

— Je pense à quelque chose, reprit Allan. Les familles des pilotes, tu ne les as pas contactées en 1978 ?

— Pas du tout. Elles étaient en procès avec Vernon Stiller et le dossier était en appel en Floride quand j'ai rendu ma copie à mon prof de sciences. Aline, ma copine qui coordonnait le travail et suivait l'actualité, avait décidé d'emblée qu'on ne toucherait pas à ça au-delà de la mention de l'existence de ce contentieux. Et puis, je n'envisageais même pas de faire d'études de droit à onze ans... Je vais creuser ça aussi avec le recul et une analyse juridique à la clef, autant ne rien laisser passer.

— Un point intéressant à creuser, est-ce que tu as cherché l'origine de ce mythe ? Je veux dire : au-delà de la volonté évidente de Vernon Stiller de se faire de l'argent facile avec une histoire à sensation.

— Non Raul, nous en étions restées à la simple dénonciation du caractère fictif de l'histoire de Stiller, sans chercher si elle avait une origine réelle. Nous étions trois gamines de onze ans, avec comme seuls outils de recherche le téléphone et la poste pour les demandes de renseignement. De plus, Eastern Air Lines, à l'époque, ne nous a aidées en rien. J'ai reçu une lettre-type de son attaché de presse me disant que la direction ne répondait pas aux questions sur cette affaire, rien de plus. Maintenant que la compagnie a cessé d'exister et que ses employés sont à la retraite, on aura peut-être la réponse. Ce genre d'histoire, ça ne part jamais de rien, Stiller ne peut pas avoir tout inventé.

— C'est la caractéristique essentielle des vendeurs de foutaises, ils n'inventent jamais rien par eux-mêmes, précisa Raul. Le tout, c'est de pouvoir remonter jusqu'à l'anecdote initiale que Stiller a exploité pour faire son livre. Car je suis convaincu qu'il y en a une ! »

Finalement, la décision a été prise de me confier un article sur cette affaire dans le numéro d'octobre 1994 de *Rational Thinking*. J'ai préféré la date d'octobre à celle de septembre parce que ça me laissait plus de marge pour éventuellement traiter de possibles approfondissements du dossier. Et garder de la marge pour un éventuel article d'actualité pour le numéro de septembre. J'avais tout l'été pour reprendre un travail déjà fait en le réactualisant, c'était a priori pas trop compliqué.

En octobre 1978, quand nous avons travaillé sur ce dossier, Aline, Monica et moi, nos moyens d'enquête étaient très limités, et nous partions quasiment de zéro. Du côté de Monica, nous avons comme élément de base le livre de Vernon Stiller, *Le fantôme du vol 401*, à partir duquel nous allions travailler pour mettre au point notre travail. C'est chez Monica que nous nous sommes arrangées pour faire une soirée de travail toutes les trois, le mercredi qui a précédé la présentation de notre sujet à notre professeur de science, madame Garrison. D'entrée, Aline a pris la direction des opérations, avec notre accord tacite, et elle a tout de suite vu ce qu'il fallait faire sur ce dossier :

« Bon, on a l'histoire d'origine avec Monica, ce sont des apparitions de fantômes qui ont eu lieu dans des avions de ligne suite au fait que l'on ai monté dessus des pièces prises à un avion qui s'est écrasé avant. Monica, il y a combien d'apparitions dans ton livre ?

— 13 en tout. Si c'est vrai cette histoire, on arrivera bien à trouver un témoin ou deux qui acceptera de nous parler.

— On va commencer par ça nous deux, tu me fais un résumé des cas et après, on fait la liste des témoins et on se les répartit tous les trois, ça fera cinq/six chacune. Mais je pense qu'on doit d'abord commencer par le commencement, et là, ça sera le boulot de Jo. Dis-moi, tu peux avoir quoi comme informations sur cet accident ?

— Mon oncle Andy est abonné à *Aviation Week*, je peux lui demander de me retrouver des articles qui parlent de cet accident, il y en a forcément eu. Après, quand un avion s'écrase, c'est le National Transportation Safety Board qui fait l'enquête, je peux les appeler pour voir ce qu'ils peuvent me dire à ce sujet.

— Non ? Jo, tu peux avoir le rapport de l'accident ? s'étonna Monica

— Ma mère m'a dit que c'était possible, et que ça s'appelait une requête Freedom Of Information Act, répondit Aline. Tu écris à l'agence fédérale qui a l'information

qui t'intéresse, ils te font payer la photocopie et le timbre et voilà ! Faut simplement faire une demande bien précise. »

Point intéressant à savoir, la mère d'Aline travaillait dans un cabinet d'avocats comme secrétaire de direction. . . Par voie de conséquence, elle était de bon conseil pour tout ce qui était partie légale, et elle nous a bien aidée sur ce dossier. Ce soir-là, j'ai fait mentalement la liste de tout ce qu'il fallait vérifier là-dessus, et j'avais des questions à poser à mon oncle Andy. J'ai fait à mes amies la liste de ce que j'allais faire dans le cadre de ce travail, pour la partie qui me concernait :

« Bon, je vous fais un résumé de ce que je vais faire. D'abord, voir tout ce que je peux recueillir comme informations sur le crash, lire tout ça et essayer d'y trouver quelque chose qui a un rapport avec les fantômes, ou qui pourrait être utile à notre travail. Je pense à quelque chose de précis, cette histoire de récupérer des pièces sur un avion qui s'est crashé pour les mettre sur un autre, je veux voir si c'est vrai. Aline, tu te souviens du grand frère de Stan Mueller ?

— Celui qui a plié la Corvette de son père ?

— Oui, lui-même. La voiture du père de Stan, il n'en restait presque rien, elle a fini comme cube chez le ferrailleur. Je doute fort qu'il y ait eu autre chose à récupérer de cette Corvette que l'acier pour faire des casseroles. Alors, un avion qui s'écrase, c'est largement d'un autre ordre de grandeur.

— C'est possible ou pas ? contesta Monica. Mon oncle Dennis a une casse de voitures, et il récupère des pièces qui peuvent servir sur des voitures qui ont eu un accident.

— Je poserai la question à la Federal Aviation Administration, ce sont eux qui peuvent me répondre vu qu'ils s'occupent de faire appliquer les lois qui concernent les avions, répondis-je. C'est pas impossible, mais on n'en sait rien.

— En tout cas, ça nous fait déjà de quoi faire. Par contre, va falloir convaincre madame Garrison que ce qu'on fait, c'est pour la science. Laissez-moi faire pour la présentation de notre dossier en classe lundi. »

Il est vrai que, par rapport à un exposé sur l'utilisation de l'astronomie par la marine marchande, le sujet que nous allions devoir défendre était quelque peu alambiqué, d'un point de vue travail de science. Quand Aline a présenté l'objet de notre étude, toute la classe a rigolé. J'avoue que je m'attendais tellement à ce que notre proposition soit rejetée que j'avais déjà commencé à travailler sur le sujet que je comptais initialement proposer à Aline. Mais, contre toute attente, madame Garrison a été emballée par notre proposition, et elle a expliqué pourquoi à toute la classe :

« À votre place, j'évitais de rire parce qu'Aline, Jolene et Monica vous montrent par leur choix que *n'importe quel sujet peut faire l'objet d'une étude scientifique*, même les histoires de fantômes. Ce n'est pas ce qui est étudié qui est scientifique ou pas, c'est *la façon de l'étudier*. Aline, si j'ai bien compris, tes amies et toi, vous voulez vérifier si ce qui est écrit dans ce livre est *réel*.

— Tout à fait madame Garrison. Nous avons l'intention de retrouver les témoins qui sont mentionnés dans le livre et leur demander de nous raconter leur version de l'histoire. Et on comparera avec ce qui est dit dans le livre. D'un autre côté, Jolene va chercher tout ce qui concerne l'avion, en commençant par le rapport d'accident du NTSB. Et elle va demander à la FAA si ça se fait de récupérer les pièces d'un avion qui s'est écrasé pour les mettre sur un autre.

— Et si vous arrivez à la conclusion que cette histoire de fantôme est fausse ?

— Eh bien, nous le dirons, et nous dirons pourquoi elle est fausse, et comment est-ce qu'on a fini par le savoir. C'est pour ça que nous faisons ce travail en sciences, c'est pour vérifier si cette histoire est vraie ou pas. Là, maintenant, nous ne savons pas, ni si c'est vrai, ni si c'est faux. Alors, nous allons le vérifier en recherchant tout ce qu'on peut avoir sur le sujet, et voir ce qu'il en est. Si nous décidons dès le départ si c'est vrai ou faux, nous ne ferons notre travail que pour prouver cette idée, et nous serons forcément malhonnêtes parce que ça voudra dire que si nous trouvons des éléments qui ne vont pas dans le sens de ce qu'on pense, nous les laisserons de côté. C'est pour cela que nous partons sur ce sujet en décidant dès le départ que nous n'avons aucune idée à l'avance sur ce que nous allons trouver. Après, c'est ce que nous trouverons qui nous permettra d'avoir une idée.

— Excellent, c'est exactement comme ça que ça marche la recherche en science. Je suis ravie de voir que vous trois, vous avez parfaitement compris le sujet de l'exercice. De plus, vous abordez un thème original, et vous semblez nous seulement vous y connaître sur certains aspects du sujet, mais aussi avoir préparé votre enquête de façon soigneuse. Je note votre projet pour votre travail annuel de sciences. »

Et c'est ainsi que *Le Fantôme du vol 401 : Enquête sur les faits* a été inscrit comme travail de science de l'année scolaire 1978-1979 pour les élèves Broughtham Monica, Cho Aline, et Wisniewski Jolene. C'était le début pour moi d'une longue carrière d'enquêtrice rationaliste, mais je ne le savais pas encore. . .

En ce début d'été 2014, parmi mes activités professionnelles, j'ai eu la visite d'une amie d'université bien connue des téléspectateurs du Knowledge Channel, Colleen Pendleton. Elle a fait carrière dans les médias comme journaliste scientifique et elle voulait monter sa propre émission de science. Elle fait partie de l'équipe du magazine scientifique de la chaîne, *Science for Real*, et elle voulait monter une émission d'éducation scientifique indépendante, à financement associatif. Elle avait pensé à moi pour monter la 501(c) ad hoc et elle était venue me voir à Denver pour ça depuis Boston, mais j'avais pas mal d'objections à ce sujet. Je lui en ai parlé en privé dans mon bureau :

« Cela va te paraître excessif, et très juriste obtuse, mais le risque de te faire attaquer pour biais dans ton travail n'est pas négligeable si tu as un adversaire qui s'aperçoit que l'administrateur de ta 501(c) est une journaliste qui écrit dans *Rational Thinking*. Je ne dis pas non a priori, mais je pense que tu devrais envisager de prendre quelqu'un d'autre pour ça.

— Là, Jolene, je t'arrête tout de suite : quoi que tu fasses, tu te fais toujours attaquer par les distributeurs de foutaises qui veulent ta peau, et sur n'importe quoi. Warren O'Bannon, le producteur de *Science for Real*, s'est fait attaquer suite à un sujet sur l'évolution par une association d'intégristes à la con parce que son grand-père maternel était un prêtre catholique défroqué. Et puis, l'angle d'attaque est quand même réduit, voire spécieux. Tu n'interviens pas sur le contenu de l'émission en tant que rédactrice et, même si c'était le cas, rien ne m'interdit de travailler avec les gens qui ont les mêmes opinions que moi. De plus, ton travail pour *Rational Thinking*, il est fait en privé, c'est pas ton métier, contrairement à moi.

— C’est exact. Je suis répertoriée comme administratrice de sociétés pour les impôts. Je pense qu tu as du étudier cet aspect avec un avocat avant de venir me voir.

— Tout à fait, c’est parce que mon conseil légal n’a vu aucune objection à la situation que je suis venue te voir pour l’administration de ma 501(c). Je te connais depuis plus de vingt ans, je sais que je peux te faire confiance, tant du point de vue personnel que professionnel. Et puis, je préfère quelqu’un qui sait ce que ça veut dire *pensée rationnelle*⁴ et ne me sabotera pas la gestion de ma société sous prétexte qu’elle ne pense pas comme moi. Alors, c’est vendu ?

— C’est vendu ! L’éthique, c’est toujours avant qu’il faut en discuter. Pour mes services, je pense que le package complet “première année” t’intéresse. Il est à \$5 000 hors taxes, comme tu n’es pas dans le Colorado, tu peux l’avoir sans rien rajouter à l’addition⁵. Tu as toutes les opérations légales de constitution de ta 501(c) qui sont prises en charge dans le cadre de ce pack de service, il n’y a que des signatures à apposer. Paiement en dix fois sans supplément de frais possible, cela va de soi, je prends les cartes de crédit.

— J’avais vu ça, avec le pack de gestion annuelle à \$2 000. J’ai les \$5K sur un compte épargne privé, je suppose que tu prends aussi la partie comptable en compte ?

— La comptabilité, c’est Emilia, mon associée, qui s’occupe de ça. Pour le siège social, tu peux déclarer une adresse privée mais, en ce qui concerne les célébrités comme toi, je conseille plutôt une boîte postale, les données de l’Internal Revenue Service étant accessibles par requête FOIA, mieux vaut penser maintenant à ta tranquillité.

— Je te laisse t’occuper de ça, tu auras l’occasion de faire tout comme il faut.

— Ben oui, pour le prix, j’ai un travail à justifier. . . Excuse-moi, j’ai un appel. . . »

Dans mon cabinet, j’ai un secrétaire à plein temps qui s’occupe de tout ce qui est courrier et téléphone, et il n’est pas payé à rien faire. Ce jour-là, j’ai eu droit à une communication qui concernait directement le dossier sur lequel j’étais en train d’enquêter pour *Rational Thinking*. Et, par le plus grand des hasards, ce n’était pas une personne qui m’était totalement inconnue qui m’appelait à ce sujet, mais un de mes fidèles clients, qui m’avait accompagné depuis que j’avais ouvert mon cabinet :

« Oui Marvin, je suis en rendez-vous mais je peux prendre quelqu’un rapidement. C’est un de nos clients ?

— *Le docteur Everett Swanson, de Nature Watch, il veut te parler, mais pour une affaire d’ordre privé. C’est au sujet de quelque chose en rapport avec “Rational Thinking” d’après ce qu’il m’a dit.*

— Ah, je vais voir ça avec lui, dis-lui que je vais le rappeler d’ici un quart d’heure, je termine mon entretien avant. C’est son numéro chez lui ou au siège de Nature Watch ?

— *Chez lui. Je lui transmet ton message.*

— Oui s’il te plaît, Tu prends note s’il ne peut pas être rappelé, j’ai son numéro dans mes contacts. »

4. La traduction en français du titre de la revue dans laquelle Jolene écrit.

5. Aux USA, tous les prix sont indiqués hors taxe, les équivalents de la TVA française varient suivant les états, voire les villes. Ainsi, New York City a un taux de TVA qui lui est propre, par exemple. Les achats inter-états sont, de ce fait, détaxés.

Le docteur Swanson est un professeur d'université, à la retraite depuis peu, docteur en biologie qui est le fondateur d'un groupe de tireurs de signal d'alarme écologistes appelé Nature Watch. C'est mon premier client, il m'a permis d'ouvrir mon cabinet quand je me suis lancée, en 2002, en me confiant la gestion de son association. Comme *Rational Thinking* traite de nombreux sujets relatifs à l'écologie, comme le réchauffement climatique anthropique, je pensais qu'il m'appelait pour quelque chose qui soit en rapport avec un des articles publiés à ce sujet dans le journal.

Or, là, à ma plus grande surprise, c'était pour un autre sujet, celui pour lequel j'aurais pensé à lui en dernier pour me fournir des documents, surtout de nature aussi importante que ceux auxquels il allait me permettre d'accéder. Je l'ai rappelé après avoir fini avec Colleen :

« Bonjour, Jolene Wisniewski à l'appareil, j'ai eu votre appel par mon secrétaire, j'étais en entretien. Je pense que vous êtes occupé et je ne vais pas vous déranger longtemps. C'est pour l'article de mai sur l'éconégationnisme que vous appelez, je suppose ?

— *Justement, pas du tout ! J'ai un de mes adhérents qui a vu votre appel à témoins sur internet sur le site de votre journal, celui où vous parlez du vol Eastern Airlines 401. Je lui ai dit que je vous connaissais personnellement, et que je pourrais vous en parler sans intermédiaire. D'après ce que j'ai compris, vous voulez reprendre le dossier sur cette histoire de fantôme qu'il y aurait eu à ce sujet. Je n'ai pas bien compris de quoi il s'agissait, mais ça a un lien avec une de ses activités à titre privé.*

— Cela relève d'une idée que j'ai soumise à la rédaction de *Rational Thinking* il y a de cela quinze jours, reprendre le travail que j'avais fait sur le sujet quand j'étais gamine en le mettant et jour et l'actualisant, pour montrer par l'exemple un cas de fabrication médiatique d'une histoire à sensation dans le numéro d'octobre. Comme c'est un cas "froid" comme on dit chez les policiers, j'aurais plus de latitude pour obtenir des informations. Et pas de pressions de la part d'Eastern Airlines ou de l'auteur du livre pour enquêter. Votre ami, il a quelque chose à voir avec ce crash ?

— *Lui, non, mais avec Eastern Airlines, oui. Il y a travaillé comme pilote et il a toujours des relations avec des anciens collègues de travail. Par contre, ce qui peut vous intéresser, c'est qu'il est le président de la société historique d'Eastern Airlines. Il m'a dit qu'il avait récupéré une montagne d'archives, dont des documents techniques qui pourraient vous intéresser, mais il ne m'a pas donné plus de précisions à ce sujet, il faudra que vous voyez ça avec lui.*

— S'il a les registres de maintenance des Tristars de la compagnie, ça va être un filon précieux. Je peux le contacter comment ? »

Le docteur Swanson m'a donné le numéro et l'adresse de son ami, que j'ai appelé en soirée dans le bus en rentrant chez moi. Et je suis tombé sur une vraie mine d'or. Monsieur Ira Naulton, le président en question, avait patiemment récupéré tous les documents papiers sur lesquels il avait pu mettre la main, documents qui avaient été produits par Eastern Airlines pendant toute son histoire, de 1926 à 1991. Il n'y avait pas tout, et une grande partie ne m'intéressait pas (tout ce qui était gestion financière de la société, par exemple) mais j'ai eu droit à l'essentiel pour mon article : TOUS les registres de maintenance des 40 Lockheed L 1011 Tristar employés par la compagnie entre 1972 et 1991 ! Y compris celui du vol 401, rendu par le NTSB à la compagnie après l'enquête !

Comme il me fallait pas mal de temps pour analyser tout cela, j'ai pris rendez-vous chez lui pour le week-end suivant afin d'examiner en détail tout cela. Avec le compte, à la pièce de rechange près, de ce qui avait été récupéré sur l'épave du vol 401, j'allais pouvoir enfin faire une corrélation entre les pièces récupérées et les signalements de fantômes. Et voir si ça collait ou pas. . . Chose que je n'avais pas pu faire en 1978 faute d'accès à ces documents, ce qui est logique si on prend en compte le contexte.

À l'époque, notre travail avait commencé, mes copines et moi, par prendre des contacts et faire un inventaire. J'avais téléphoné au NTSB qui m'avait confirmé que le rapport du crash était disponible contre \$15 pour frais de duplication. Mon père, à qui j'avais parlé de mon travail de science, m'avait fait le chèque. J'avais aussi écrit à la FAA pour savoir si c'était possible et légal de mettre des pièces de rechange d'un avion qui s'est écrasé sur un autre, sous réserve que ces pièces soient encore utilisables. Mon oncle Andy m'avait dit que ça se faisait couramment dans l'Air Force depuis la seconde guerre mondiale, mais il ne pouvait pas me dire si c'était le cas pour l'aviation civile. J'avais aussi écrit à Eastern Airlines qui m'avait répondu par une fin de non-recevoir, sous forme de lettre-type, que j'ai lue à mes copines un mercredi soir de fin octobre lors d'une de nos séances de travail, chez Monica cette fois-là :

« Je suis désolée les filles, mais on n'aura rien de la part de la compagnie aérienne, je vous lis la lettre que j'ai reçue lundi : *Chère mademoiselle Wisniewski. Votre lettre a attiré toute mon attention mais je suis au regret de vous annoncer que je ne peux donner suite à votre demande de renseignements concernant les prétendues apparitions de fantômes à bord de certains de nos avions. La politique de la compagnie étant de ne pas s'exprimer sur ce sujet, je ne peux donc vous donner plus d'information. Cordialement,* signé Gerard M. Pritchard, service des relations avec la presse. . . Ça veut dire quoi à votre avis ?

— Là, il y a deux solutions, commenta Monica. Soit c'est vrai, et ils veulent le cacher parce que ça ne leur fait pas de la bonne publicité, soit c'est faux, et ils veulent qu'on arrête d'en parler pour ne plus faire de la pub à l'auteur du livre.

— Je réfléchis, ça peut quand même être plus important que ce qu'on pense, cette lettre, commenta Aline. On va dire que les fantômes existent. S'ils ne communiquent pas là-dessus, c'est peut-être parce qu'ils n'ont rien fait à ce sujet. Monica, les fantômes, quand tu veux les faire partir d'un endroit auquel ils sont liés par un objet précis, tu fais comment ?

— Ben, habituellement, les chasseurs de fantômes enlèvent l'objet du lieu qu'il hante, ou ils font un exorcisme. Là, c'est des pièces d'un avion qui s'est écrasé, il suffit de les enlever des avions qui sont signalés comme étant hantés, et le problème est réglé.

— C'est le genre d'opération qu'on peut facilement faire lors d'une opération de maintenance de type check C ou check D, précisai-je. Régulièrement, les avions sont vérifiés de fond en comble, et ils passent en atelier pour des réparations ou des remplacements de pièces.

— Ils passent en atelier tous les combien, Jo ?

— Ça dépend Aline. Les check A, c'est toutes les semaines ou tous les quinze jours suivant l'utilisation, l'avion est inspecté à fond par des mécanos alors qu'il est sur le parking de l'aéroport la nuit, quand il ne vole pas. Le check B, c'est deux à trois fois par an, et là, on fait ça dans un hangar. C'est à ce moment-là qu'on peut démonter une pièce à problème. Le check C, c'est environ tous les deux ans, et là, on vérifie tous

les principaux composants de l'avion. Enfin, le check D, tous les cinq ans, on démonte tout, on vérifie tout pièce par pièce, et on remonte l'avion.

— Donc, au pire, la compagnie aérienne peut enlever les pièces hantées au prochain check C, soit au maximum deux ans après que le phénomène ait été constaté, réfléchit Aline. Et donc, ils ne l'auraient pas fait, et c'est ce qu'ils nous cacheraient ?

— Ça tient pas ! répondit Monica. Un fantôme, ça apparaît n'importe quand, et vendre des billets d'avions pour des vols hantés, c'est pas vraiment cool pour les passagers. N'importe qui peut alors tomber sur un des fantômes, et si la compagnie ne fait rien, elle perd des clients ! À part moi, qui veut avoir un fantôme sur le siège d'à côté ?

— Très juste ! pointai-je. Donc, ils ont forcément fait quelque chose, au moins enlevé les pièces des avions hantés lors des check B, C, ou D pour résoudre le problème. Et donc, pourquoi est-ce qu'ils ne veulent pas en parler ? Chère mademoiselle Wisniewski, merci de nous écrire blablabla, je vous confirme que les pièces provenant du vol 401 ont, à ce jour, toutes été enlevées de nos Tristars afin que les fantômes de messieurs Loft et Repo ne viennent plus importuner nos passagers. Meilleures salutation, gnagnagna... Alors, pourquoi le cacher s'ils l'ont fait ?

— Cherchez pas, l'explication la plus simple, c'est que l'histoire est bidon, conclut Aline. Avec ce genre de phénomène, ils sont coincés. S'ils disent qu'il n'existe pas, l'auteur du livre va pouvoir dire à la télé qu'Eastern Airlines ment, que ses avions sont hantés et qu'ils nient la vérité pour ne pas faire peur aux passagers. Même si c'est vrai qu'il n'y a rien, personne parmi ceux qui ont acheté le bouquin ne voudra les croire. Monica, tes livres de fantômes, les histoires dites vraies, combien de lecteurs qui achètent les livres vont vraiment vérifier que ce qu'il y a dedans n'est pas totalement inventé ? Si tu as dix personnes sur cent mille exemplaires vendus qui vont avoir la curiosité de voir si ce qu'on leur raconte est vrai, ça serait vraiment le bout du monde. Et l'auteur aura quand même vendu cent mille livres.

— Ah ben, ça se tient, répondit Monica. Et moi, la maison de Yarmouth, c'est même pas parce que je ne croyais pas à l'histoire que j'ai découvert qu'elle était bidon ! Donc, là, le plus simple, c'est qu'ils ne veulent pas faire de pub à un type qui se fout de ses lecteurs en leur racontant une histoire qu'il a entièrement inventée.

— Bon, là, on a une preuve, mais c'est pas suffisant, commenta sobrement Aline. Pour ces histoires de fantômes, on a deux éléments matériels à vérifier : les gens qui les ont vus, et les avions dans lesquels ils ont volés. Jo, tu peux faire quelque chose pour me retrouver les avions, savoir quel avion a été utilisé pour quel vol ?

— C'est possible, j'en ai parlé à mon oncle Andy. Les avions enregistrent auprès de la FAA des plans de vol. Ce sont des documents qui disent de quel aéroport les vols réguliers partent, à quel aéroport ils atterrissent, à quelles heures et avec quels avions. Je vais demander à mon oncle si son copain de la FAA ne peut pas m'avoir les copies des plans de vol correspondants. Monica, je vais devoir t'emprunter ton livre, j'en ai besoin pour faire la liste des vols, j'ai besoin des numéros et les dates, en plus des aéroports de départ et d'arrivée.

— J'ai pas fini la liste des apparitions, tu me le rends vendredi sans faute s'il te plaît, je compte m'y mettre ce samedi.

— C'est promis, je n'oublie pas.

— Jo ,tant que j’y pense, pour ton oncle, tu fais comment ? Je veux dire, pour ses numéros d’*Aviation Week* ? Tu devais pas voir dedans ?

— Oncle Andy est en poste en Alaska, je l’ai eu au téléphone hier soir, il m’a dit qu’il allait me faire les recherches et m’envoyer les photocopies des articles en question. J’aurais pas ça avant un mois, il a six ans de numéros à éplucher.

— Bon, on a de quoi faire. Jolene, pour la semaine prochaine, si tu peux lire le rapport du NTSB que tu as reçu et nous en faire un résumé, ça serait bien. Il y a quelque chose que je voudrais savoir, c’est pourquoi CET AVION est hanté, et pas d’autres ? Après tout, il y a des avions qui s’écrasent tous les mois, qu’est-ce qu’il a de particulier, celui-là, et qui fait qu’il soit hanté ? »

Notre travail était prometteur, car Aline avait soulevé deux questions intéressantes, bien au-delà de l’histoire de fantômes : est-ce que c’était courant de récupérer des pièces détachées sur un avion accidenté, et, par voie de conséquence, pourquoi est-ce qu’il y avait un phénomène de fantômes sur ces avions d’Eastern Air Line et pas sur d’autres avions d’autres compagnies, qui auraient pu aussi être hantés du fait de la même pratique. Deux questions dont la réponse allait expliquer cette histoire bien plus profondément que ce dont à quoi nous nous attendions, mes copines et moi. . .

Monsieur Naulton habite une jolie maison dans Denver, fort heureusement bien desservie par les transports en commun, la station Dry Creek des lignes E et F du train urbain de Denver étant à dix minutes à pied de chez lui. Venant depuis la station 20th Street de la ligne D, qui passe quasiment au pied de mon immeuble, c’était on ne peut plus pratique pour moi. Monsieur Naulton m’a reçue le samedi 12 juillet 2014 pour que je fasse mon travail de recherche chez lui. Il avait déjà commencé à faire des études préliminaires, et il en avait retiré quelque chose de très intéressant, fait dont il m’a fait part à mon arrivée :

« Bonjour miss Wisniewski, je ne pensais pas que vous viendriez à pied depuis le centre de Denver.

— Bonjour monsieur Naulton, en fait, je n’ai pas de voiture, et je me déplace toujours avec les transports en commun. Comme j’habite en ville. . .

— Ce n’est pas commun et c’est bien courageux de votre part, surtout dans un pays comme le nôtre. Tout autant que le fait que vous souhaitiez rouvrir ce dossier qu’est le fantôme du vol 401. C’est une histoire que je pensais enterrée depuis au moins vingt ans.

— Elle l’est, et c’est justement à cause de ça que la rédaction de *Rational Thinking* a décidé de reprendre le dossier. Dans le milieu zététique, c’est devenu un cas d’es-pèce de *fabrication de mythe*, et en expliquer les *vrais* tenants et aboutissants est un exercice courant. Maintenant que la mode est passée, nous allons pouvoir reprendre calmement le dossier à froid, sans avoir de pressions de part de d’autre.

— Frank Borman, qui a été PDG d’Eastern Air Line, avait qualifié ces spéculations d’ordures, en son temps. Il n’avait pas entamé de procédure judiciaire contre Vernon Stiller pour ne pas lui faire de la publicité. Il a bien fait d’ailleurs, parce que cette histoire de fantôme a vite été oubliée dans les années 1980.

— Sans parler du fait que la mode des histoires de fantômes, de machins sa-taniques et autre poltergeists s’est finie pendant la même période. . . Je cite toujours

Ghostbusters comme ayant contribué à la couler, au même titre que *Ya t'il un pilote dans l'avion ?* a mis un terme à celle des films catastrophe. Bon, depuis quelques temps, ce sont les histoires de vampires et loup-garous qui reviennent à la mode, j'ai une nièce qui est accro à toutes les niaiseries de ce genre. . .

— M'en parlez pas, moi, ce sont mes petits-fils. . . Sinon, j'ai trouvé un fait intéressant. Ou plutôt, plusieurs. En premier lieu, les pièces récupérées sur l'épave du vol 401 n'était pas si nombreuses que ça. Et, comme vous le subodoriez, il n'y a eu AUCUNE pièce de récupérée sur la galley⁶. De plus, l'essentiel des pièces récupérées a été monté sur l'appareil N318EA, seulement deux autres avions ont eu droit à des pièces de récupération provenant du vol 401. Je vous ai mis tout cela de côté. »

Comme je m'y attendais, la liste des pièces récupérées d'un avion à un autre n'était pas impressionnante, et elle ne comprenait rien d'excitant. En effet, même si c'était une pratique courante, il n'était pas possible de tout récupérer sur une épave. Déjà, tout ce qui était pièces de structure ou pièces de sécurité, comme des longerons ou des pièces du circuit de freinage, n'était jamais récupéré. De même, tout ce qui avait subi les effets du feu ou de l'eau n'était pas non plus récupéré, ce qui ne laissait pas grand-chose.

Et les pièces récupérées sur l'épave du vol 401, l'avion N310EA, n'avaient rien de très glamour : rails de fixation et échangeur thermique du système de climatisation, coffre de canot de sauvetage pneumatique, tuyau d'échappement de l'APU, le groupe électrogène qui sert à fournir du courant à l'avion quand il est au sol, tubes d'éclairage de la cabine passager, panneaux d'instruments du poste de pilotage et. . . porte des toilettes arrière. L'essentiel de ces pièces avait été montées dès la chaîne d'assemblage sur un avion, le Tristar N318EA, du fait que Lockheed à l'époque avait une forte demande sur ce modèle d'avion (Eastern Air Lines en avait commandé 40) et manquait de pièces détachées.

Deux autres avions ont eu des pièces de rechange provenant de l'épave du vol 401 installées en seconde monte lors de vérifications C ou D en 1975 et 1978. Généralement, c'est parce que les pièces d'origines sont soit défectueuses, soit endommagées. Les pièces en question étaient des trappes de visite de la soute à bagages, des conduits d'aération, des lampes de lecture au-dessus des sièges passagers, des caissons de stockage de masques à oxygène, un jeu de rails de support d'émetteur radio et un jeu complet de panneaux décoratifs de fond de cabine passager. Mais pas un seul four de cuisson, ni un seul élément de ce type d'équipement. Détail important, comme nous le verrons par la suite.

Par la suite, après la faillite d'Eastern Air Lines, les Tristar de la compagnie ont été vendus à d'autres transporteurs. Delta Air Lines, gros utilisateurs de ce type d'avion à l'époque, en a acheté quatre pour fournir des pièces de rechange à sa flotte, ainsi que la Royal Air Force qui en a récupéré trois, dont un exemplaire toujours équipé de pièces de rechanges provenant du vol 401. Cathay Pacific en a acheté 21, dont le N318EA, et American Trans Air, une compagnie low-cost, les exemplaires restants, dont le second appareil équipé de pièces récupérées sur le vol 401.

Produit en seulement 250 exemplaires, alors que son concurrent direct, le DC-10 de McDonnell-Douglas a été vendu à 386 exemplaires pendant la même période, le Tristar a été un échec commercial complet, et Lockheed a arrêté la fabrication en

6. Terme anglais employé pour désigner la cuisine à bord d'un avion de ligne.

1984. Appareil devenu marginal, il a vite été retiré du service dans les années 1990, Cathay Pacific retirant les siens en 1996 et Delta tous ses exemplaires après 2000, à l'apparition du Boeing 767-400, destiné à lui succéder. American Trans Air a retiré tous ses exemplaires, sauf trois, pendant les années 2000.

Dans la pratique, tous les Tristar ont fini à la casse après 2000, la Royal Air Force britannique en achetant certains à bas prix pour faire voler sa flotte d'avions ravitailleurs en vol... dont l'ex N318EA, qui était auparavant passé chez American Air Transit (en faillite en 2008, ce qui a permis à la RAF de faire une bonne affaire) après avoir été racheté à Cathay Pacific, et toujours avec des pièces d'origine provenant du vol 401. Ni Cathay Pacific, ni la Royal Air Force, ni American Trans Air n'ont signalé d'apparitions de fantômes à bord de leurs avions, alors qu'ils ont eu entre les mains l'exemplaire le plus susceptible d'être hanté, le fameux N318EA... Il faut croire que les avions hantés, c'était une exclusivité d'Eastern Air Lines...

Dernière précision, en comparant les plans de vol de l'époque et les manuels de maintenance, seuls *cinq* des 13 vols soi-disant hantés ont été avec des avions sur lesquels des pièces provenant du vol 401 ont été montés, dont quatre avec le fameux N318EA. Vernon Stiller n'ayant pas plus accès que moi aux registres de maintenance de la compagnie, il a visiblement brodé...

Malgré l'impossibilité, fort logique à l'époque, pour la gamine que j'étais d'avoir accès à ces registres, j'ai dû me passer de l'info quand j'ai enquêté sur le sujet avec mes copines. Début novembre, nous avions déjà pas mal d'éléments qui nous permettaient de nous faire une idée précise de la réalité des faits. Tout d'abord, une lettre du service de presse de la FAA me confirmait qu'il était possible de récupérer des pièces détachées sur des avions de ligne qui s'étaient écrasés, et en précisait les conditions pratiques, que je vous ai détaillées ci-dessus. Dès lors, ce fait, mentionné par Vernon Stiller, était vraisemblable, ainsi que la mention par lui que la plupart de ces pièces étaient montées sur le N318EA. J'avais aussi écrit à Lockheed pour demander confirmation mais j'ai eu droit à la même fin de non-recevoir qu'Eastern Air Lines. C'était un peu agaçant et, lors d'une de nos séances de travail, Monica a eu une idée pour tenter de contourner ce problème :

« J'y pense parce que ma mère fait partie d'un syndicat, les pilotes, les stewards et les hôtesse de l'air d'Eastern Air Lines, ils doivent sûrement avoir un syndicat pour les défendre, non ? Essaye de les trouver et de leur écrire, ils ont sûrement quelque chose à dire à ce sujet.

— C'est une excellente idée ça ! commenta Aline. Les syndicats ne sont pas là pour défendre les patrons, ils doivent avoir autre chose à dire là-dessus que la version d'Eastern Air Lines. Tu peux nous faire ça, Jolene ?

— Heu... Là, ma mère vient de râler parce que la facture téléphonique a dépassé les \$20 le mois dernier. Je sais que c'est surtout mon frangin qui abuse, mais je vais devoir lui demander l'autorisation avant d'appeler à nouveau les renseignements téléphoniques, je ne vous garantis rien.

— Je peux appeler pour toi et t'avoir les adresses si tu veux, proposa Monica. Ça serait dommage qu'on rate ça à cause de ton frangin.

— D'accord, on fait comme ça... Plus important Aline, j'ai pu obtenir les plans de vol et les copies des articles dans *Aviation Week* de la part de mon oncle. Il m'a même envoyé un numéro spécial sur la sécurité aérienne qu'il a acheté exprès pour moi !

— Génial ! commenta Aline. On devait faire le point sur l'accident du vol 401, je suppose que tu as préparé ton texte ?

— Oui, tout à fait. D'ailleurs, c'est très intéressant, j'ai lu le rapport du NTSB et je vous ai fait un résumé de tout cela. J'ai mis ça par écrit, on pourra le recopier pour notre présentation, je vous lis tout cela.

— Vas-y, on t'écoute.

— Merci Aline. Donc, le 29 décembre 1972, le vol Eastern Airlines 401 part de Kennedy Airport à New York et, à 23h32 heure de la côte est, il arrive en approche de l'aéroport de Miami. Il fait nuit, et les pilotes mettent l'avion en descente, et il sortent le train d'atterrissage. . .

— Les pilotes, avec ceux dont on verra les fantômes, c'est ça ?

— Oui Aline, Robert Loft, le capitaine, un ancien de la compagnie, John Stockstill, le copilote, et Donald Repo, le mécanicien. Donc, quand il sortent le train d'atterrissage, il y a quelque chose qui ne va pas : la lumière qui indique que la jambe de train avant est sortie ne s'allume pas.

— Ça veut dire qu'elle n'est pas sortie ? demanda Monica.

— En principe, oui. Mais les pilotes ont le moyen de le vérifier, il y a un compartiment sous le poste de pilotage avec un hublot pour voir dehors, et qui donne une vue sur cette jambe. Après avoir prévenu la tour de Miami, ils mettent l'avion en vol avec le pilote automatique et ils envoient quelqu'un dans ce compartiment pour voir si le train d'atterrissage avant est sorti. C'est un technicien de maintenance de la compagnie qui voyageait à bord de retour d'une mission à New York, Angelo Donadeo, qui descend pour vérifier tout cela.

— Il y a quatre professionnels dans le cockpit pour vérifier cette histoire de train d'atterrissage, et l'avion s'est quand même écrasé, nota Aline. Ils s'y sont pris comment ?

— J'ai gardé le meilleur pour la fin. L'équipage a mis le pilote automatique pour garder l'altitude, et ils tournent au-dessus des Everglades pour régler cette histoire de train d'atterrissage. Le pilote automatique est réglé pour garder le même cap et la même altitude mais, suite à une fausse manœuvre, l'un des pilotes le débranche, et l'avion descend.

— Fausse manœuvre ?

— L'un des pilotes a poussé par erreur sur le manche à balai sans s'en apercevoir Monica, et c'est ce qui a débranché le pilote automatique.

— Et il y avait rien pour leur dire que le pilote automatique était débranché ? s'étonna Aline

— Une sonnerie, que personne n'a entendu. Ils étaient tous en train de vérifier cette histoire de train d'atterrissage. L'avion, qui n'était plus contrôlé par le pilote automatique, descend et s'écrase. Total : 101 morts sur 176 personnes à bord, dont deux hôtesses de l'air, et les trois membres d'équipage. Le copilote a été tué sur le coup quand l'avion a percuté le marais, le commandant de bord, Robert Loft, est mort après le crash dans le cockpit, avant d'avoir pu être évacué, et Donald Repo, le mécanicien, est mort à l'hôpital. Le technicien qui était descendu dans le compartiment, Angelo Donadeo, est le seul survivant.

— J'ai plusieurs remarques à faire à ce sujet, commenta Aline. D'abord, on a que deux fantômes alors qu'il y a eu trois pilotes de tués, sans parler des deux hôtesses

de l'air. Monica, il faut quoi pour être un fantôme ? Pourquoi messieurs Loft et Repo, et pas monsieur Stockstill, ou les deux hôtesse de l'air ?

— Dans ce cas-là, les fantômes sont des gens qui reviennent sur terre pour prévenir les vivants, ou veiller sur eux, parce qu'ils ont une mission à remplir, mission qu'ils n'ont pas pu terminer quand ils étaient vivants. Les fantômes sont entre le monde des vivants et celui des morts. Je peux supposer que monsieur Stockstill, comme les hôtesse de l'air, ne se sont pas rendus compte de ce qui s'est passé quand l'avion s'est écrasé et sont allés directement au paradis, dirions-nous. Robert Loft et Donald Repo sont restés vivants dans l'épave de l'avion avant de mourir, tu nous as dit Jolene.

— Oui, Robert Loft est mort dans le cockpit après le crash, avant l'arrivée des secours, et Donald Repo à l'hôpital.

— C'est pas là qu'on va trouver pourquoi *cet avion* et pas d'autres fait l'objet d'une histoire de fantômes, commenta Aline. Jolene, depuis 1903, des accidents d'avion il y a du y en avoir plein et, à chaque fois, avec des pilotes qui se sont rendus compte de ce qui s'est passé avant de mourir, comme ceux de ce vol. Et des pièces de ces avions ont sûrement été montées sur d'autres avions... C'est pas dans les questions sur les fantômes que l'on trouvera *pourquoi cet accident a un intérêt particulier* que n'ont pas d'autres accidents d'avion.

— Je crois que j'ai trouvé, repris-je. À part l'histoire du train d'atterrissage, qui était effectivement descendu et verrouillé, il y a quelque chose d'important qui tient à l'avion même.

— Et c'était quoi qui marchait pas avec le train d'atterrissage ?

— L'ampoule de l'indicateur Monica. Elle était tout simplement grillée.

— C'est dingue ! Aline, Jolene, vous vous rendez compte que 101 personnes sont mortes à cause d'une ampoule grillée !

— On tient là quelque chose d'intéressant à dire, mais ça sera à Jolene de nous faire un topo là-dessus. Continue, tu avais quelque chose à nous dire sur l'avion.

— Tout à fait, et je pense que c'est là qu'on tient le pourquoi du choix de cet accident, poursuivis-je. Avec la doc de mon oncle, j'ai appris quelque chose d'important. Le Lockheed L-1011 Tristar est ce qu'on appelle un gros porteur. C'est à dire, un avion avec plus de 250 places à bord. Dans cette catégorie, il y a le Boeing 747, le McDonnell Douglas DC-10, le tout nouveau Airbus A-300 et, bien évidemment, le L-1011 Tristar, qui a une capacité de 256 passagers. Le Tristar est entré en service avec Eastern Airlines, justement, en avril 1972, et l'accident a eu lieu en décembre de la même année. En plus du fait que l'avion s'est planté moins d'un an après avoir été livré, *c'est le premier accident d'un avion de ce type*. Le premier 747 qui s'est écrasé, c'était en novembre 1975 alors que l'avion est en service depuis février 1969, et le premier DC-10, c'était en mars 1974, pour un avion mis en service en août 1971.

— Ça, plus les circonstances de l'accident, ça fait de quoi raconter une histoire de fantôme qui a plus de chances de se vendre que si tu parle du crash d'un avion en service depuis vingt ans, commenta fort à propos Aline. Ça a du faire pas mal de bruit à la télévision et dans les journaux à l'époque cette histoire ! »

En bref, il y avait tous les ingrédients pour faire pleurer dans les chaumières : deux membres d'équipage morts dans des circonstances tragiques, au sens romantique du terme, un accident survenant à un avion tout neuf venant non seulement de sortir de la chaîne d'assemblage il y a moins d'un an, mais venant aussi d'être tout juste mis en

service, une pratique courante, la récupération de pièces de rechange, qui permettait de justifier une histoire de fantômes sur d'autres avions, et tout était en place pour *fabriquer* une belle histoire...

Ce que nous n'avions pas pu trouver à l'époque, mes copines et moi, c'était à partir de quelles histoires ou rumeurs internes à Eastern Airlines Vernon Stiller avait fabriqué son histoire. Car autant vous le dire tout de suite, c'est bien évidemment une fabrication complète. C'est par monsieur Nolton que j'ai eu la piste pour avoir les réponses à cette question. Du fait de son rôle essentiel comme président et archiviste de l'association historique d'Eastern Airlines, il était un point de passage obligé pour les anciens de la compagnie, et il avait des contacts avec eux :

« Je peux vous mettre en relation avec les membres de l'association des anciens d'Eastern Air Lines. Ils ont une convention annuelle dans cette ville pendant la seconde semaine de septembre, je pense qu'ils seront ravis de voir que quelqu'un traite cette affaire d'un point de vue rationnel, et ils vous fourniront sûrement des informations utiles.

— Je n'en doute pas. Vernon Stiller avait pour habitude de fabriquer des histoires à partir d'événements interprétés de façon spé cieuse, je pense que rétablir la réalité des faits à partir de témoignages *réels* de première main est quelque chose d'indispensable. En tout cas, merci pour les documents techniques ! »

À vrai dire, sur l'essentiel de mon travail de collégienne de la fin des années 1970, il n'y avait rien à rajouter. Les précisions sur quelles pièces ont été montées sur quel avion étaient un peu la cerise sur le gâteau. Mais, par contre, dans l'optique de faire un article de revue zététique, l'origine du mythe était indispensable à dévoiler. Et c'est ce que j'allais découvrir avec l'amicale des anciens d'Eastern Air Lines.

À la fin de l'année 1978, il était évident pour nous que cette histoire de fantôme avait pour fond de commerce un événement qui avait eu un gros retentissement médiatique. Notre travail d'étude avait mis cela en évidence, il ne nous restait plus qu'à passer à l'analyse des cas présents dans le livre de Vernon Stiller. D'entrée, comme je l'avais signalé à mes copines après avoir obtenu la liste des ouvrages qu'il avait publié, monsieur Stiller était facilement enclin à traiter de sujets relevant du paranormal. Avant son ouvrage sur le fantôme du vol 401, il avait publié un livre traitant de cas d'ovnis, ainsi que de divers sujets relatifs au paranormal, ce qui n'était pas bon signe.

Pour les fêtes de fin d'année 1978, mon oncle est venu nous voir depuis l'Alaska, avec celle qui allait devenir ma tante, Lorraine, avec laquelle il n'était pas encore marié. Je lui ai montré le travail que j'avais fait sur le cas du fantôme du vol 401. Mes dernières trouvailles concernaient la bibliographie de Vernon Stiller, et nous avions bien avancé pour démontrer que ce livre n'était ~~qu'un ramassis de foutaises~~ qu'une fiction présentée, de façon spé cieuse, comme étant un recueil de faits réels. Je lui ai montré ce dont à quoi nous étions arrivés, et les dernières lettres que j'avais reçues sur ce sujet :

« ...Après, j'ai écrit à l'Airline Pilots Association et à la Transport Workers Union, respectivement les syndicats des pilotes de ligne et des hôtesses de l'air. Même réponse qu'avec Eastern Airline ou Lockheed : on n'a rien à vous dire à ce sujet. J'ai

plus que le livre de Vernon Stiller comme seule source d'information. Comme il a déjà raconté des bobards par le passé, ça va pas nous mener bien loin. . .

— Tu as pu utiliser les plans de vol que je t'ai fourni ?

— Oui, on a fait la liste, mes copines et moi, et on va examiner tout cela en janvier. Déjà, il y a des faits qui ne collent pas avec le livre de Stiller, et nous allons tout reprendre cas par cas. On va commencer par ce qui ne colle pas du tout. »

Et il y avait de quoi faire. Nous avons commencé par trier les cas en fonction du degré d'information : ceux pour lesquels nous n'avions ni nom de témoins, ni numéro de vol, ceux pour lesquels nous n'avions pas de nom de témoins, et ceux pour lesquels nous avions des noms de témoins. Et là, le plus simple a été avec les cas pour lesquels nous avions le nom des témoins. C'était vite vu, comme je l'ai dit à Aline et Monica lors de notre séance de travail chez moi, un samedi de janvier sous la neige :

« Alors, on a les cas suivants, commençons par le premier. 21 mai 1973 : vol EA 4523 Houston-San Francisco. Un monsieur Johnson, de San Francisco, prénom pas précisé, voit le fantôme de Donald Repo devant la porte donnant accès au poste de pilotage. Et là, il y a quelque chose d'énorme que nous n'avons pas vu.

— Le fait que Johnson, c'est le nom de famille le plus courant dans ce pays, et qu'il doit y en avoir au mieux trois pages dans l'annuaire de San Francisco ?

— Pas que ça Monica : la DATE de l'apparition : 21 mai 1973. Aline, l'enquête du NTSB, elle s'est terminée quand ?

— Le 14 juin 1973. Jolene, que veux-tu dire par là ?

— Logique élémentaire si on se donne la peine de se renseigner sur la façon de travailler du NTSB : quand ils enquêtent sur un accident d'avion, ils ne rendent ce qu'il en reste que *quand ils ont fini leur travail*. Or, comment auraient-ils pu monter des pièces détachées du N310EA sur d'autres avions AVANT la date du 14 juin 1973, vu que le NTSB ne les avait pas encore rendues à Eastern Airlines ?

— Ils auraient pu en rendre en cours d'enquête, objecta Monica. Après tout, ils n'avaient pas besoin de tout l'avion pour savoir ce qui s'est passé.

— Une enquête du NTSB, c'est de la justice, reprit Aline, et quand tu fais une enquête judiciaire, tu ne laisse pas n'importe qui piocher dans la pile des pièces à conviction. Et puis, qu'est-ce qui permet de dire a priori que telle ou telle pièce n'a pas d'importance avant la conclusion de l'enquête. En plus, Jolene m'a dit que les pièces d'avions, elles doivent être testées rigoureusement avant d'être utilisées. Donc, le plus simple pour tout le monde, c'est d'attendre que l'enquête soit finie avant de rendre à la compagnie aérienne ce qui reste de l'avion qui s'est écrasé.

— Les filles, repris-je, je crois que vous pouvez rayer deux cas de plus : le vol Miami-New-York non numéroté du 5 février 1973, avec Robert Loft dans l'allée devant la galley et l'hôtesse de l'air anonyme, et le vol Los Angeles-Chicago 857 du 12 avril 1973 avec Donald Repo sur le siège passager et le témoin anonyme. Les dates ne collent pas.

— Et c'est un type qui se prétend journaliste qui a fait une erreur aussi grossière ! pesta Monica, qui avait désormais une dent contre les falsificateurs d'histoires de paranormal. Il pouvait pas faire comme toi, Jolene, écrire au NTSB pour avoir des infos ?

— Et se priver d'une belle histoire de fantômes ? répondis-je. Si sa motivation était de vendre une belle histoire plus ou moins inventée, Vernon Stiller n'allait pas fouiller dans les détails qui risquaient de mettre sa belle histoire par terre.

— Et puis surtout, il compte sur le fait que la quasi-totalité des gens qui le lisent n'auront pas l'idée de demander eux-mêmes au NTSB comment ils s'occupent des épaves des avions accidentés sur lesquels ils enquêtent, indiqua Aline. Bon, Jolene, comme personnes dont on a les noms, qu'est-ce qu'on a d'autre ?

— 18 décembre 1973, vol EA 783 Miami-Los Angeles. Apparition de Donald Repo signalée à un steward de la compagnie, du nom de Thomas G. Folson, par des manutentionnaires de l'aéroport de Miami qui ont vu son fantôme devant la galley du Tristar qui devait assurer le vol ce jour-là.

— Déjà, c'est pas un témoin direct qui rapporte l'apparition, nota à juste titre Aline. Et on a son nom à celui-là, ça devrait être possible de le retrouver.

— Sauf qu'il y a un problème que j'ai vu dans la collection des articles de *Aviation Week* que m'a passée mon oncle : monsieur Folson est décédé le 11 septembre 1974 dans le crash du vol Eastern Airlines 212. Le magazine a donné la liste des victimes, et son nom y est dessus. Sauf si Monica sait faire tourner une table, on pourra pas lui parler pour lui demander sa version à celui-là.

— Très commode ! ragea Monica, désormais fermement convaincue d'avoir à faire à une arnaque avec cette histoire. Et, bien évidemment, pas un mot dans le livre de Stiller !

— Témoin suivant, repris-je. 18 juillet 1974, vol 459 La Nouvelle Orléans-New York. Une madame Garreth, prénom nom précisé, voit Robert Loft apparaître sur un fauteuil à côté d'elle. La dame en question habite à New York City, et nous n'avons pas plus de précisions sur elle. J'ai vérifié à la poste, ils ont l'annuaire de New York City, tu as deux pages de Garreth... Si on doit tous les appeler, on n'aura pas fini pour juin.

— Surtout que c'est une dame mariée d'après l'orthographe du madame, indiquée "Mrs" dans le livre de monsieur Stiller, commenta Monica. Si elle fait comme ma mère pour son boulot, on ne la trouvera pas. Maman se fait toujours appeler Mrs. Hertford épouse Broughtham, et notre numéro de téléphone est dans l'annuaire au nom de Mr. et Mrs. Broughtham. Donc pour Mrs. Garreth, on ne peut pas savoir si c'est le nom de son mari ou le sien. On sait jusque qu'elle est mariée ou qu'elle a été mariée.

— En clair, aucun moyen de vérifier, du moins dans un délai et avec des moyens raisonnables... constata Aline. Et si elle a déménagé depuis 1974, on n'arrivera à rien. Jolene, tu avais un autre nom dans ta liste il me semble.

— Oui, et là, c'est plus facile à vérifier. 17 juin 1975, Vol 486 New York-Vancouver. Une hôtesse de l'air du nom de Lindsey Kellerman a vu le reflet du fantôme de Donald Repo dans la porte d'un four de la galley. En se retournant, elle est tombée nez à nez avec l'apparition en question, qui s'est dissipée juste après. La porte du four en question a été bien évidemment récupérée sur l'épave du vol 401.

— Là, on a un nom, et une profession clairement indiquée, commenta Monica. S'il y a une vraie Lindsey Kellerman, on peut lui demander sa version.

— Par contre, nous n'avons aucune indication de l'endroit où elle habite, nota Aline.

— Elle travaille pour Eastern Airlines, il suffit de lui écrire au siège de la compagnie, répondis-je. Ça ne coûte qu'un timbre, on ne sait jamais, je vais le faire.

— Excellente idée Jolene, commenta Aline. Au pire, elle ne nous répondra pas, et on fera avec. Si elle n'existe pas, la lettre nous reviendra et si elle nous répond, nous aurons sa version des faits. »

J'ai donc écrit à Eastern Airlines à l'attention de Mrs. Kellerman, en ayant la bonne idée de mettre la mention "personnel" sur l'enveloppe. Et non seulement elle est arrivée en mains propres à la personne concernée, mais, plus extraordinaire, cette dernière nous a répondu. Naturellement, j'ai sa version des faits, et j'ai toujours gardé son courrier, 35 ans après. Je vous le reproduit ici :

*Lindsey H. Davenport ép. Kellerman
(Adresse privée en Floride)*

Miami, le 4 février 1979,

Chère Jolene,

*Merci d'avoir pris ton temps de m'écrire pour ton travail et, surtout **de m'avoir précisé que tu faisais tout cela pour vérifier la réalité des faits.** J'ai eu ta lettre par mon patron, et je suis ravie de pouvoir te répondre.*

*Je ne pense pas t'étonner en te disant que l'événement reporté dans le livre de monsieur Stiller n'a jamais existé. D'ailleurs, je ne sais pas où il a pris mon nom, **peut-être qu'il l'a eu en voyageant sur nos lignes, les hôtesses de l'air ont toutes un badge avec leur nom avec leur uniforme, c'est obligatoire dans la compagnie.***

En tout cas, je peux te confirmer qu'à la date que tu indiques, je ne faisais pas de vols vers des destinations à l'étranger, comme Vancouver. Je n'ai été affectée sur les vols internationaux qu'à partir de juin 1977.

***Bien évidemment, une partie de mon travail comprend la préparation des repas dans la galley.** Mais je suis surtout formée pour assurer l'évacuation des passagers et leur sécurité en cas d'incident. Ce qui, à ce jour, ne m'est fort heureusement pas arrivé.*

*Je te remercie de ta franchise et de ton honnêteté, ainsi que celles de tes amies avec qui tu fais ce travail d'enquête. **Travail dont je doute que monsieur Vernon Stiller ait fait le même avec son livre : il ne m'a jamais contacté pour me poser les questions que tu me poses. Je n'ai appris le fait que mon nom était écrit dans son livre que quand le cabinet d'avocats de la compagnie a étudié le cas après la publication de cette histoire.***

Je te remercie de la confiance que tu m'accorde et je vous souhaite, à tes amies et à toi, une bonne note pour ce travail de sciences, que vous faites visiblement avec tout le sérieux nécessaire.

Meilleures salutations,

Lindsey KELLERMAN

Là, c'était inespéré, et confirmait la tendance générale sur ce dossier : le seul témoignage que nous avons pu recueillir sur la question *démentait complètement la version de Vernon Stiller, et allait dans le sens de la confirmation du soupçon de fabrication complète de l'histoire*. Dans ma reprise du dossier 35 ans plus tard, j'ai eu la surprise d'être à nouveau en contact avec madame Kellerman, désormais retraitée de la compagnie. C'était elle qui était la chargée des relations publiques de l'association des anciens d'Eastern Airlines, et j'ai eu son numéro par monsieur Nolton :

« *Si je m'attendais à ça, Jolene Wisniewski, la collégienne de Portland dans me Maine qui m'avait écrit une lettre pour avoir ma version sur cette histoire de fantôme ! Et tu reprends ce dossier 35 ans plus tard, chapeau !*

— C'est parce que lors d'une conférence sur la zététique en France le mois dernier, j'ai entendu quelqu'un citer le cas du fantôme du vol 401 comme étant un exemple-type de *fabrication* d'une histoire moderne à base de paranormal. Comme j'avais fait un dossier là-dessus au collège, j'ai décidé de reprendre tout cela, en profitant du recul, de mon expérience de journaliste dans ce domaine, et, disons, de l'aspect désormais historique de cette histoire. De plus, ça permettra de ne pas laisser le champ libre aux bateleurs spécialistes du sujet pour raconter n'importe quoi.

— *Et tu fais bien, parce que j'avais vu qu'un autre auteur avait essayé de relancer l'histoire dans les années 1990, après la faillite d'Eastern Airlines et la mort de Stiller. Selon un de mes amis, ce livre n'est qu'une copie de celui de Stiller. Personne n'en a parlé cette fois-ci, tant mieux !*

— La politique de silence radio de Frank Borman s'est avérée payante sur le long terme. J'ai eu des infos supplémentaires par monsieur Nolton, qui m'a donné ton numéro, sur la partie technique de l'affaire. C'est encore plus catastrophique que ce que je pensais pour Stiller, douze avions prétendument hantés sur les 13 cas qu'il a rapportés n'avaient aucune pièce du N310EA installées en première ou seconde monte !

— *Sans parler que son histoire de la porte du four dans laquelle je serais impliquée est totalement fausse. Et techniquement impossible : il donne comme marque du four qui serait installée sur cet appareil Foster Refrigerator Company. J'ai fait ma petite enquête et j'ai découvert, grâce aux anciens de la maintenance, que tous les fours sur les Tristar d'Eastern avaient été sourcés chez Bowmar, sous la marque Calrod, ou Nordskog⁷. Le détective privé engagé par la compagnie, qui a essayé de retrouver les sources de Stiller en 1978, quand le téléfilm sur cette histoire est sorti, a fait la vérification.*

— Là, c'est un scoop ! Il y a eu une enquête d'un détective privé sur les sources de Stiller ?

— *Frank Borman voulait faire un procès en diffamation contre Stiller et les producteurs du téléfilm de 1978, il a lâché quelqu'un sur l'affaire pour les coincer. J'ai toujours le nom du détective en question, il doit être à la retraite aujourd'hui, je peux essayer de voir de mon côté ce que je peux trouver là-dessus... En tout cas, il a trouvé que les fours de la société Foster équipaient en fait les L-1011 de Delta Air Lines, compagnie sur laquelle Stiller avait une*

7. Ces données techniques sont authentiques.

carte de fidélité. C'était nouveau à l'époque, les transporteurs avaient anticipé la dérégulation du trafic aérien mise en place par l'administration Carter, et ils cherchaient des moyens de fidéliser leur clientèle. Je ne sais pas comment le détective s'y est pris, mais il a eu l'info. Plus pratique, notre convention annuelle va avoir lieu à Chicago du 5 au 15 septembre, si tu pouvais passer nous voir, nous serions ravis de te permettre de compléter ton travail. J'ai retrouvé la copie que tu m'avais envoyée en juin 1979, c'est sacrément un excellent travail de journalisme d'investigation ! Ce serait dommage de ne pas le compléter aujourd'hui.

— J'ai des obligations professionnelles impératives, surtout au mois de septembre, et je ne pourrais pas être là pendant toutes les journées de la convention... Je suis administratrice de sociétés de profession, et septembre, c'est la fin de l'année fiscale 2014, avec les bilans et comptes de résultat à publier pour l'IRS... J'ai un déplacement à Seattle le 12, je peux continuer sur Chicago au lieu de rentrer à Denver, on fait comme ça ? »

Lindsey a été d'accord pour qu'on fasse une sorte de mini-séance de travail le 13 septembre avec tous les anciens collègues qu'elle pourrait trouver et qui seraient susceptibles de m'apporter des éléments supplémentaires sur ce dossier. Déjà, le fait qu'une enquête sur Stiller et ses sources ait eu lieu, à l'initiative de la direction d'Eastern Airlines, c'était un fait suffisamment important pour que ce soit mentionné dans un article à ce sujet. Restait à déterminer à quoi cette enquête avait abouti, et je n'allais pas être déçue !

En février 1979, outre le fait que Monica était excitée comme une puce à l'idée que son groupe de rock favori allait sortir un nouvel album le mois suivant (c'est Supertramp le groupe en question, et l'album dont il s'agit est le magnifique *Breakfast in America*), nous avons bien avancé, avec des moyens dérisoires, sur notre travail de science. L'examen critique des cas de fantômes rapportés par Vernon Stiller continuait lors de séances de travail.

Après les cas, disons, documentés mais de travers, nous attaquions les cas non documentés, ceux pour lesquels nous n'avions pas de témoins nommés. Et là, c'était la comparaison avec les plans de vols, obtenus de la FAA par mon oncle, qui allait s'avérer intéressante. En reprenant dans l'ordre chronologique croissant, cela nous faisait démarrer en juillet 1973, le mois qui avait suivi la fin de l'enquête, comme je l'ai dit à mes copines :

« 18 juillet 1973, vol EA 104 Seattle-Chicago, le fantôme de Don Repo qui apparaît devant la porte des toilettes de l'avion. Témoin : une femme de Chicago, pas de nom.

— Autrement dit, on n'en tirera rien, conclut Aline. Le plan de vol ?

— Rien à signaler à part qu'il a décollé avec un quart d'heure de retard. Comme tu dis, on n'en tirera rien.

— Allez, Jolene, le cas suivant.

— Voilà Aline... 9 octobre 1973, Chicago-Miami, vol 2117. Un passager anonyme qui voit le fantôme de Robert Loft apparaître devant un hublot. Il se tourne et le voit assis dans un siège soi-disant récupéré sur le vol 401.

— Comme la précédente, on n'en tirera rien.

— Pas si vite Monica. Aline, tu peux prendre des notes, la FAA a confirmé que ce numéro de vol n'était pas attribué par Eastern Airlines à cette époque, et qu'ils n'ont AUCUN plan de vol pour cette liaison avant l'été 1975.

— Là, tu m'intéresse Jolene. Tu es sûre de ton coup ?

— Tout à fait Aline, mon oncle m'a demandé de bien confirmer le numéro, et j'ai téléphoné à Monica pour qu'elle me le lise directement sur le livre. C'est bien celui-là, et il n'a pas existé avant l'été 1975. Le livre date de mai 1976, cela dit en passant.

— C'est quand même dingue ! ronchonna Monica. Stiller n'a même pas été fichu de vérifier si le numéro de vol qu'il rapportait existait bien !

— Si tu veux *inventer de toutes pièces* une histoire impliquant des avions, tu peux prendre les horaires de la compagnie aérienne, piocher dedans les vols qui t'intéressent et raconter une belle histoire pour chacun d'entre eux, résuma Aline, qui avait tout compris de la démarche de Vernon Stiller sur ce dossier. Mais nous n'avons pas tout vu. Jolene, le vol suivant, s'il te plaît.

— Voilà... 11 février 1974, vol 1781 New York-San Francisco. Selon les trois membres de l'équipage qui devaient assurer le vol ce jour-là, ils ont trouvé aux commandes le fantôme de Donald Repo en train de finir la check-list alors que l'avion était au sol, avant le décollage. Naturellement, nous n'avons pas le nom de ces gens-là.

— Si l'avion n'était pas en l'air, on ne pourra rien apprendre du plan de vol, conclut fort logiquement Monica.

— Sauf que Stiller a joué de malchance une fois de plus, répondis-je. Eastern Airlines a ANNULÉ le vol en question. Le plan de vol fait état d'une panne mécanique grave sur l'avion qui devait assurer le vol, il est mentionné que les volets ne pouvaient pas être repliés. L'avion venait de Miami, et Eastern n'en avait pas d'autre sous la main, il n'y a aucun vol 1781 à destination de San Francisco assuré par la compagnie ce jour-là. Donc, pas de check-list, vu que l'avion devait passer en atelier pour que ses volets soient réparés. Si ce sont les actionneurs hydrauliques qui ont lâché, il faut tout démonter et remonter, et tu en as facilement pour une journée complète, voire deux, pour tout faire.

— C'est ce que je disais plus haut, et deux cas dans une liste de 13, ça commence à faire beaucoup, reprit Aline. Sans parler des trois qui ne peuvent pas exister. C'est quoi la suite ?

— 4 mars 1973, vol 159 Washington-Chicago. Un passager anonyme, comme c'est commode, a une conversation avec le fantôme de Bob Loft, qui disparaît devant lui.

— Quand c'est pas des erreurs grossières, ce sont toujours des témoins anonymes ! fit remarquer Monica. Tu veux prouver quoi avec ça ?

— Sûrement qu'on nous prend pour des imbéciles, repris-je. Le vol existe, il s'est déroulé sans incident selon le plan de vol de la FAA, mais il y a un énorme problème : l'avion qui l'a assuré était un McDonnell Douglas DC-8, pas un Tristar...

— Troisième erreur grossière... pointa Aline. Il a dû en aligner d'autres...

— Je ne te le fais pas dire, poursuivis-je. Le suivant, on l'a déjà vu parce qu'il y a un témoin avec un nom, mais il faudra qu'on le reprenne, j'ai quelque chose d'intéressant à son sujet... Celui d'après, c'est le vol 189 du 14 octobre 1974, Washington Dulles-Mexico City. Témoins : les trois membres de l'équipage, anonymes. l'histoire : le fantôme de l'officier mécanicien apparaît dans le compartiment technique situé sous le poste de pilotage après que des coups donnés contre cette trappe d'accès depuis

l'intérieur du compartiment aient été entendus par les trois pilotes. Ils ont ouvert la trappe et vu le fantôme de Donald Repo, qui a disparu sous leurs yeux.

— Si on n'a pas les noms, nous n'obtiendrons rien, commenta Monica.

— Sauf que les noms, je les ai. Par le plan de vol, tout simplement !

— Quoi, c'est vrai ? s'étonna Aline. Il ne reste plus qu'à leur écrire, comme tu l'as fait avec l'hôtesse de l'air !

— C'est fait, et j'attends leur réponse. »

Nous étions le samedi 24 février 1979. Le 12 mars 1979, j'ai eu par courrier la réponse du commandant de bord qui avait assuré le vol ce jour-là, et il a été catégorique : l'incident relaté par Stiller n'a jamais existé. Ça, plus toutes les erreurs grossières (vol qui n'existait pas, annulé, mauvais type d'avion), c'était une confirmation de plus du caractère factice de toutes les histoires racontées par Vernon Stiller.

Au passage, ce que je ne savais pas à l'époque, c'était que Frank Borman avait explicitement autorisé ses employés à me répondre, cela dans la logique de démontrer par l'exemple que le bouquin de Stiller était tellement faux que des gamines de onze ans pouvaient le descendre en flammes sans le moindre effort. Mais j'en reparlerai plus loin. Dernier cas abordé, le tout dernier rapporté par Stiller. Là, il n'y avait pas à chercher midi à quatorze heures, dès l'énoncé du cas, le défaut de recherche m'a tout de suite sauté aux yeux :

« Vol 218 du 24 septembre 1975 : un membre d'équipage anonyme, mais dont on peut avoir le nom par le plan de vol, atteste qu'il a vu l'image du fantôme de Bob Loft se refléter dans la vitre de protection du cadran d'un des altimètres de l'appareil, bien évidemment provenant du vol 401. Le fantôme était derrière lui, sur le siège de l'officier mécanicien, et il lui a dit "tant que je veillerai, il n'y aura pas d'accident sur L-1011", fin de citation. Le dialogue avec le fantôme aurait été enregistré sur la boîte noire de l'appareil. Naturellement, Stiller accuse la compagnie d'avoir exprès effacé l'enregistrement afin de pouvoir nier l'existence du phénomène. Et là, double erreur, même pas la peine d'écrire aux pilotes pour leur poser la question.

— Vas-y, explique nous-ça, dit Monica, passionnée par la question.

— Première erreur : l'altimètre. La FAA m'a dit qu'il est INTERDIT de récupérer les appareils de la planche de bord d'un avion qui s'est écrasé. Logique, avec le choc qu'ils se sont pris, même s'ils ont l'air intacts, ils peuvent très bien être complètement détraqués. Et puis, c'est pas ce qu'il y a de plus cher, ni de plus difficile à remplacer sur un avion. C'est moins cher et plus sûr de n'employer que des instruments neufs, ou qui ne sont passés que par des ateliers de réparation.

— J'y ai pensé dès que tu as parlé de l'altimètre, commenta Aline. Et c'est quoi le second point ?

— La boîte noire. J'ai vu ça avec mon oncle quand il est venu pour les fêtes de fin d'année. Que la compagnie ait fait effacer le dialogue avec le fantôme, c'est pas possible. Une boîte noire enregistre en continu ce qu'on entend dans le cockpit pendant seulement une demi-heure. Sauf si l'avion s'est posé immédiatement après que le fantôme soit apparu, ce qui est en théorie possible, mais dans la pratique improbable. Et encore... En comptant le roulage sur les taxiways et le temps qu'il faut pour faire descendre les passagers, la demi-heure est facilement franchie.

— Attends, j'ai vu quelque chose à ce sujet... commenta Monica. Stiller dit que c'est arrivé à mi-chemin entre Los Angeles et Dallas. Quelqu'un a un atlas pour qu'on voit ça sur une carte ?

— J'ai ça dans le salon, répondit Aline. C'est à mes parents, faut que j'aille chercher ça. Prenez une règle graduée et de quoi faire des calculs, on va vérifier. Jolene, si tu as la vitesse de vol des L-1011 avec toi, ça nous sera utile. »

Armés de simple matériels d'écolières à quelques dollars, d'un magnifique atlas in quarto et d'une feuille de papier, le calcul a été vite fait, et a fini par complètement démonter la thèse présentée par Vernon Stiller. Aline a pris les mesures, et elle nous a dit :

« Voilà, en reportant à l'échelle un parcours à vol d'oiseau entre Los Angeles et Dallas, ça fait environ 1 400 miles (2 253 km), compte tenu des erreurs de mesure. donc, la moitié, soit 700 miles, en venant de Los Angeles, ça fait que l'avion était au-dessus de l'ouest du Nouveau-Mexique, après avoir franchi la frontière avec l'Arizona. Jolene, ça vole à quelle vitesse, un L-1011 ?

— Alors, j'ai ça sur sa fiche technique... 520 nœuds, soit 598 mph (963 km/h) Ça fait un peu plus de deux heures, en théorie, pour franchir les 1400 miles.

— Arrondissons à 600 mph pour faire simple, ça fait en théorie deux heures et quarante minutes, soit 100 miles en dix minutes. Jolene, dans la pratique, en comptant le décollage et l'atterrissage, ça te paraît raisonnable que l'on compte trois heures pour 1 400 miles ?

— Tout à fait Aline. Partons là-dessus, ce qui fait que quand ils ont entendu le fantôme de Bob Loft, ils étaient à une heure et demie de vol de leur destination, ai-je calculé. Même si on compte un gros facteur d'imprécision en leur faveur, mettons que l'on prenne une heure de vol restant à mi-parcours, ça colle toujours pas.

— La boîte noire aura largement effacé tout l'enregistrement par elle-même ! conclut gaiement Monica, qui avait tout juste. Dis-moi Jolene, une boîte noire, c'est quelque chose qui sert à savoir ce qui s'est passé avant qu'un avion s'écrase, non ? C'est comme la trappe de sortie du bus scolaire, si tu l'ouvres autrement que quand il faut, tu as droit à un savon.

— Exact Monica, répondis-je. Un pilote qui s'amuserait à trafiquer la boîte noire, même pour la bonne cause, il serait viré. Donc, cet enregistrement ne peut pas exister. »

En clair, tout ce que Vernon Stiller avait avancé était purement et simplement soit faux, soit démenti, soit parfaitement invérifiable. Dès lors, comment prétendre que son livre, *Le fantôme du vol 401*, soit autre chose qu'une grosse arnaque pour tirer des dollars aux gogos qui l'achèteraient en pensant qu'il s'agit de journalisme et non de fiction déguisée ? C'était ce que nous étions arrivées à mettre en évidence, mes copines et moi.

Par rapport à mon enquête de 1978-1979, outre le fait qu'entre-temps je suis devenue adulte, j'avais désormais accès à des données qui étaient confidentielles à l'époque, même pour des journalistes d'investigation professionnels. Et il restait deux questions essentielles auxquelles il fallait répondre pour bien compléter mon article pour *Rational Thinking*. La première, c'était de savoir à partir de quel élément Vernon

Stiller avait eu l'idée de fabriquer son livre, la seconde étant de savoir comment il avait fait.

J'ai eu ces réponses en assistant à la convention des anciens d'Eastern Airlines à Chicago les 13 et 14 septembre 2014. J'avais pu caler cela au milieu de mes déplacements professionnels, et il était convenu, avec madame Lindsey Kellerman, que nous prenions une après-midi au calme entre amis pour les besoins de mon article. Elle avait pu réunir les gens qui me manquaient, y compris le fameux détective privé qui avait enquêté sur Vernon Stiller et son livre.

Dans une des salles de l'hôtel Hilton Garden Hills de Chicago, Lindsey Kellerman avait réuni deux personnes importantes dans cette histoire : le chargé de relations publiques de la compagnie à l'époque, monsieur Samuel Van Buren, et le détective privé qui avait été engagé pour enquêter sur les tenants et aboutissants du livre de Vernon Stiller, monsieur Carlos Merendez, de Miami. Visiblement, le fait que quelqu'un s'active pour que cette histoire ne tombe pas dans l'oubli, surtout avec une visée rationaliste, était ce qu'il fallait pour les ravir. Monsieur Van Buren a ouvert le dialogue avec la position de l'association des anciens de la compagnie, dont il était le trésorier :

« Je désespérais de voir de mon vivant quelqu'un s'atteler à la tâche de démonter les âneries de Vernon Stiller, et je suis ravie que vous vous en chargiez madame Wisniewski. Surtout pour un journal dont j'ai pu constater par moi-même qu'il est des plus sérieux, j'y suis abonné pour ses dossiers sur les ovnis, pour tout vous dire.

— À vrai dire, Jolene a commencé à traiter ce dossier très jeune, commenta miss Kellerman. Elle avait fait un travail de classe quand elle était en middle school, et c'est à cette occasion que j'ai entendu parler d'elle. Elle a rouvert le dossier récemment, du fait qu'il est devenu un classique exposant les méthodes des fabricants de paranormal.

— Et là, je tiens à faire un travail qui est devenu de nature historique tant qu'il en est encore temps. Et, surtout, pour couper l'herbe sous le pied à ceux qui voudraient relancer l'histoire. J'ai été surprise d'apprendre que, pendant les années 1990, il y en avait qui avaient essayé.

— Nous ne sommes pas à l'abri d'une mode idiote miss Wisniewski, et c'est d'autant plus notable que vous consacriez du temps à traiter ce sujet sur votre temps de loisirs. J'ai cru comprendre, par Lindsey, que le journalisme d'investigation n'était pas votre métier.

— C'est exact monsieur Van Buren, je suis administratrice de sociétés de profession. La première question que je me pose, et à laquelle je n'avais pas les moyens de répondre quand j'avais onze ans, c'était celle de l'origine des idées que feu Vernon Stiller a exploitées pour son livre. J'ai cru comprendre qu'il y avait bien eu des rumeurs de l'existence de phénomènes paranormaux à bord de certains avions d'Eastern Airlines, et que Vernon Stiller était parti là-dessus. Est-ce que l'origine de ces rumeurs a pu être établie ?

— Oui, tout à fait, et je vous en ai même trouvé un exemplaire pour votre article. Lisez-donc ceci. »

C'était le numéro d'avril 1973 de la revue *Flight Safety Foundation* dans lequel un pilote de Tristar d'Eastern Airlines parlait de son expérience d'atterrissage de haute voltige d'un de ses avions lors d'un vol de repositionnement. Un des trois moteurs s'était éteint en vol et n'avait pas pu être remis en marche. Au moment de l'atterris-

sage, dans des conditions météo épouvantables, un second moteur s'était éteint et le pilote avait du atterrir avec un seul moteur en marche, ce qu'il avait finalement réussi sans casse.

À part l'avion et la compagnie aérienne, aucun rapport. Sauf que le commandant de bord de cet avion, interrogé par le journaliste de *Flight Safety Foundation*, avait lâché un bon mot qui allait avoir des conséquences fâcheuses à long terme, je cite : *Et à un moment, je pense que j'ai vu le fantôme de Don Repo*. Voilà, fin de citation, tout est parti de là. Mais pas comme vous pouvez vous l'imaginer... C'est Lindsey Kellerman qui m'a dit le fin mot de l'histoire :

« Je suis rentrée chez Eastern Airlines en mars 1974 et, à l'époque, ce qui circulait surtout, c'étaient des histoires *humoristiques* qui impliquaient les fantômes de Bob Loft et Don Repo. J'en connais cinq ou six et, à chaque fois, ils hantaient les avions par solidarité avec les vivants, pour protester contre les conditions de travail, demander des augmentations de paye ou se plaindre que les plateau-repas sont immangeables. Jusqu'à la parution du livre de Vernon Stiller, ces histoires de fantômes n'étaient que des bonnes blagues entre collègues de travail, rien de plus.

— Le problème, c'est qu'il y en a dans la compagnie qui ont pris cela au sérieux, et qui ont fait circuler des histoires qui n'avaient rien d'humoristiques, précisa Samuel Van Buren. Avec des motivations diverses, mais la plupart du temps tenant d'un mélange de crédulité extrême et de stupidité.

— Je vois ce qui s'est passé, repris-je, j'ai vécu ça quand je travaillais pour Medicare Colorado. Dans toutes les entreprises, le téléphone arabe marche à plein dès qu'il s'agit de faire tourner les commérages, j'ai vu ça à l'œuvre. Entre ceux qui prennent au sérieux des blagues évidentes, ceux qui croient n'importe quoi et ceux qui font délibérément circuler des rumeurs par intérêt personnel, il y avait de quoi faire dans un service fédéral qui comprenait une centaine d'employés. Alors, une compagnie aérienne avec plusieurs milliers de travailleurs, j'imagine les dégâts.

— Il y a même eu un pilote, prêtre autoproclamé, qui a prétendu que Frank Bor-man l'avait appelé au siège social de la compagnie pour faire un exorcisme, précisa Samuel Van Buren. Naturellement, tout cela est faux.

— C'est passionnant, d'un point de vue journalistique, cela va de soi, commentai-je. Et, maintenant, comment est-ce que Vernon Stiller en a fait l'exploitation ? J'avais déjà vu à l'époque qu'il s'était spécialisé dans les histoires de paranormal. C'est lui, entre autres, qui a vendu l'histoire d'enlèvement par des extraterrestres de Betty et Barney Hill.

— C'est on ne peut plus simple madame Wisniewski. Vernon Stiller était marié à une hôtesse de l'air qui travaillait pour Delta Airlines, et qui a eu vent des rumeurs concernant les fantômes de Don Repo et Bob Loft aux environs de l'été 1974, précisa Carlos Merendez, le détective privé. À cette époque, il avait publié un livre traitant d'un soi-disant chirurgien aux mains nues, en fait un charlatan qui exploitait un tour de magie bien connu des artistes de music-hall, vous avez sûrement du en parler dans *Rational Thinking* je suppose.

— Il y a eu une vague au milieu des années 1990, mon collègue et ami Allan Granger l'a démontée, ainsi qu'une personne qui m'est proche, et qui est artiste de music-hall spécialisée dans la prestidigitation à titre non-professionnel. Généralement, ceux qui font la promotion de ce genre de sornettes se font vite rabrouer par la critique.

— C’est ce qui s’est passé avec Vernon Stiller, reprit le détective. Il est passé pour un gogo avec son histoire de charlatan courant 1974, et sa réputation a été gravement endommagée. L’année suivante, il a publié un livre qui a été un des rares dans lesquels il a traité d’un événement à la fois réel et présenté de façon non biaisée : l’incident du réacteur Fermi-1 en 1966⁸. Curieusement, alors que, dans toute sa carrière littéraire, il n’a fait que raconter des conneries, désolé du terme madame, il a pondu deux livres qui n’étaient pas des tissus d’âneries. Et, à chaque fois, c’était suite à des livres qu’il avait publié et qui montraient qu’il était allé un peu trop loin dans la fabulation sensationnaliste.

— Pour le terme que vous avez employé concernant sa carrière, vous êtes tout excusé, c’est exactement mon opinion le concernant, précisai-je. Pour le second livre de lui qui ne tiennent pas de la théorie du complot ou du numéro de cirque, je suppose qu’il a été publié après son livre de 1976 sur le fantôme du vol 401.

— Bingo! confirma Carlos Merendez. C’était un livre sur l’accident industriel de Seveso. En tout cas, avec le téléfilm qui a été tourné sur cette histoire, il s’en est mis plein les poches, et il a pu continuer à raconter ses conneries jusqu’en 1987.

— Reprenons le cas qui nous intéresse, dis-je. En mai 1976, le livre de Vernon Stiller sur le fantôme du vol 401 paraît. Frank Borman est PDG d’Eastern Airlines depuis un peu moins d’un an, il a sûrement eu vent des rumeurs concernant les fantômes. Donc, à la publication de ce livre, que se passe-t-il? Je crois que c’est là que vous avez été embauché.

— En juillet 1976, deux jours après la fête nationale, par Frank Borman lui-même. Frank Borman m’a dit qu’il voulait savoir comment Stiller avait produit, je cite : “ce tas de merde à propos de nos Tristars” et il voulait avoir un dossier sous le coude en cas de procès. À cette époque, c’était la grande mode des histoires de paranormal, et il voulait avoir des munitions pour contre-attaquer au cas où.

— Et son opinion à lui était que tout cela était bidon d’un bout à l’autre.

— C’est pour cela que j’ai pu te répondre, ainsi que feu le commandant Hersher que tu as interrogé sur une apparition de fantôme, précisa Lindsey Kellerman. Nous avons demandé l’autorisation de te répondre directement à Borman, qui nous a dit de donner suite dans le sens du démenti factuel.

— Je m’en souviens, il avait demandé de façon expresse à ce que toute lettre personnelle adressée à l’adresse de la compagnie, provenant de Portland dans le Maine, et destinée personnellement à un des personnels navigants techniques ou commerciaux lui soit adressée directement, révéla le détective. Il a ainsi convoqué feu le commandant Donovan Hersher pour lui remettre votre lettre et lui donner l’initiative de vous répondre dans le sens du démenti. Comme il m’a dit, si des gamines de onze ans sont capables de prouver que ce type est un charlot, nous n’allons pas les en dissuader, et nous leur donnerons un discret coup de main. Comme il m’a expliqué, avec les types comme Stiller, le ridicule est la meilleure méthode pour lutter contre eux.

— Et vous avez enquêté sur Stiller à compter de la mi-1976, sur demande expresse de Frank Borman. Qu’avez-vous trouvé?

— D’abord, son épouse qui est hôtesse de l’air pour Delta Airlines, simple vérification sur l’acte de mariage et sur le registre fédéral des aviateurs, et j’avais la source

8. Ce réacteur expérimental, situé non loin de Detroit, a subi une fusion partielle du cœur le 5 octobre 1966. Ce type d’incident est le cran en-dessous d’une catastrophe type Tchernobyl ou Fukushima.

de la fabrication de l'histoire. J'ai ensuite vérifié point par point avec son livre et les registres de la compagnie, et je suis arrivée à la même conclusion que vous : fabrication complète avérée pour quasiment tous les cas, et aucune preuve de la réalité des faits pour les autres.

— Il y a quand même des éléments qu'il n'a pas inventés, comme le nom de Lindsey et sa profession, ou celui du steward qui est mort dans un crash en septembre 1974.

— L'explication, je l'ai trouvée : il a noté les noms des personnels navigants commerciaux sur le vol Eastern Airlines 245 Los Angeles-New York qu'il a pris le 27 août 1974. Lindsey a travaillé sur ce vol avec feu Thomas G. Folson, c'était un Tristar, le N321EA, et il était assis sur le siège 14B, avec vue directe sur la galley centrale, au-dessus de l'aile, en se retournant. En écoutant les conversations du personnel navigant commercial, il a pu déduire quels étaient les prénoms exacts de deux d'entre eux. Un carnet de notes, les horaires de la compagnie pour l'été 1975 et pas mal d'imagination ont fait le reste.

— En clair, en cas de procès, Borman avait des munitions devant un tribunal. Pourtant, il n'a pas choisi d'attaquer, ce qui a été à mon avis la décision la plus intelligente prise sur tout ce dossier. Qu'en a-t-il été à la fin de votre enquête ?

— Il y a eu une réunion à ce sujet en mars 1978, après la sortie du téléfilm tiré de ce livre, entre Borman, un avocat qui représentait le cabinet auquel la compagnie s'adressait pour tous ses problèmes légaux, et moi. À cette époque, les histoires de paranormal avec des fantômes ou autres phénomènes du même genre, il en sortait quasiment une par mois.

— J'en ai le souvenir, entre autres à titre de journaliste. Mon premier article pour *Rational Thinking* fin 1994 a porté sur le démontage du cas de Minimythville, qui avait commencé fin 1977 avec le livre sur ce sujet. C'était la grande mode.

— Et comme toutes les modes, elle a fini par passer. L'avocat en question avait avancé cet argument à Borman en disant qu'attaquer Stiller ne ferait que lui faire de la pub, peu importe le résultat du procès, et aurait l'effet inverse de celui recherché. Il avait travaillé avec des producteurs de films sur des histoires soi-disant vraies pour la vérification de la partie légale, et il venait de faire réécrire par Bob Dylan certaines des paroles de sa chanson *Hurricane*, basée sur l'histoire vraie du boxeur Hurricane Carter victime d'une erreur judiciaire suite à une affaire de meurtre, qui lui avait coûté sa carrière⁹. Cet avocat a très bien vu que l'effet de mode sur le paranormal allait vite passer, et il a recommandé de laisser filer. Ce que Borman a fait, et qui s'est avéré être très intelligent. Dès 1979, plus personne ne parlait de l'histoire, et les rumeurs se sont éteintes dans les années 1980. Outre le temps et d'autres considérations plus urgentes, la politique de silence radio de la direction a payé.

— Avec l'ère Reagan et l'accentuation de la déréglementation commencée sous Carter, les compagnies aériennes avaient d'autres chats à fouetter, commenta Lindsey. Eastern était constamment empoisonnée par des conflits sociaux, la dette de la compagnie a explosé dans les années 1980 et l'ère Lorenzo, le patron d'Eastern entre 1986 et la fin, n'a fait qu'aggraver la situation. Donc, les histoires de fantômes, tout le monde les avait oubliées. Ou s'en fichait vu qu'il avait autre chose à faire. J'ai pu quitter la compagnie à temps en démissionnant pour finir ma carrière chez Delta à partir de

9. Ces faits, aussi bien ceux concernant Bob Dylan que Hurricane Carter, sont authentiques.

1987. L'ambiance était vraiment pourrie, pas besoin de fantômes pour pimenter nos conditions de travail. »

J'avais désormais le mot de la fin sur cette histoire : une plaisanterie prise au sérieux, un auteur indélicat, un sujet à la mode et personne en face pour démonter cette histoire, voilà la recette d'un récit à succès sur le paranormal. S'il n'y avait pas les 101 victimes du vol EA 401 dans la balance, cela n'en serait que navrant...

Quand nous avons conclu notre travail de recherche sur le sujet courant avril 1979, mes copines et moi, nous étions arrivées à la conclusion évidente que tout ce qu'avait produit Vernon Stiller sur ce sujet était bidon. Les deux derniers cas que nous avons étudiés étaient clairement du bidonnage, et comprenaient des erreurs manifestes. C'est ce que nous avons vu ensemble avant de clôturer notre enquête :

« Aline, Monica, voilà le résultat de mon analyse des plans de vols avec les deux derniers cas à voir. On commence par le vol 459, celui avec la fameuse et introuvable madame Garreth.

— T'as pu la retrouver ?

— Non Monica, mais j'ai pu trouver une raison de ne pas la chercher : le vol 459 du 18 juillet 1974 a été annulé par la compagnie pour cause de météo dangereuse, tout simplement. C'est ce qu'on appelle un SIGMET, des conditions météo trop dangereuses pour qu'un avion puisse voler. C'est la National Ocean and Atmosphere Administration qui les fait : quand leurs prévisions sur les conditions météo pour une région donnée sont défavorables, ils publient un SIGMET et l'envoient à la FAA pour qu'elle interdise les vols en attendant que le temps s'améliore. Et c'est ce qui s'est passé avec le vol 459 : une ligne d'orages sur la vallée du Mississippi, de Saint Louis au Golfe du Mexique. J'ai demandé à la NOAA de m'envoyer la fiche correspondante, elle est là.

— Ouaou ! T'as fait un sacré travail Jo. Monica, tu m'as dit que pour le cas suivant tu avais aussi fait un travail de recherche.

— Oui, c'est à la demande de Jo, mais elle va t'expliquer ça elle-même.

— Tout à fait, mais il faut d'abord voir le cas qui m'a poussée à demander à Monica un supplément d'information... Donc, c'est le vol 731 Los Angeles-Washington Dulles, à la date du 5 mars 1975. Un passager et deux hôtesses de l'air, bien évidemment non identifiés, ont vu le fantôme de Donald Repo assis sur un siège en classe affaires de l'appareil.

— Vu comme ça, invérifiable comme histoire. Mais je suppose que Monica et toi avaient creusé.

— Oui, et c'est là que j'ai mis Monica à contribution. Vernon Stiller indique que le fantôme est apparu dans l'avion *peu après le coucher du soleil, alors que le Tristar s'approchait Washington*. Et là, on a bien fait de vérifier avec le plan de vol parce que c'est faux. Le vol 731 a décollé de Los Angeles à 8h31 le 5 mars 1975. 8h31 DU MATIN, c'est très important à noter, Aline.

— Je note... Jo, ça prend combien, un vol Los Angeles-Washington ?

— Selon le plan de vol et les horaires de la compagnie, environ cinq heures et quart. Ce qui fait que l'avion est arrivé à destination à 14h05 heure de la côte ouest,

soit 17h05 heure de la côte est. Pas la peine de consulter un éphéméride pour voir qu'il fait encore jour à Washington à cette heure-là en mars.

— Stiller s'est planté sur les horaires, c'est évident. Mais comment a-t-il bien pu faire ?

— C'est moi qui ai trouvé après que Jolene m'ait fait la remarque. Le père de Corey Waddell, le gars qui est dans l'équipe de football, il a une agence de voyage et j'ai pu consulter les horaires d'Eastern Air Lines pour 1974-1975 et 1975-1976. Et j'ai trouvé ce qui n'allait pas : le départ de Los Angeles du vol 731 a été déplacé de 8h31 du matin en 1974-1975 à 13h27 en 1975-1976, ce qui fait que l'avion arrive maintenant à Washington à 21h54. Donc en pleine nuit, surtout début mars.

— On avait déjà la preuve, avec le vol 2117, que Stiller avait pris les horaires de la compagnie pour placer ses cas de fantômes dans des avions, résuma Aline. Là, ça fait une seconde preuve de bidonnage, c'est un peu beaucoup. Bien, maintenant, il ne me reste plus qu'à préparer tout ça, je ferais un brouillon pour la semaine prochaine et je vous le montrerai pour qu'on soit au point toutes les trois. Jolene, on va récapituler les cas un par un et voir ce qu'on a... »

Il ne fallait pas être journaliste au *Washington Post* pour en arriver à la conclusion que Vernon Stiller s'était moqué du monde en inventant toutes les histoires qu'il présentait comme étant des faits réels. Dans la liste des 13 vols ayant soi-disant fait l'objet d'apparition de fantômes, nous avons les cas suivants :

- Trois vols qui n'avaient pas pu être hantés au moment des faits allégués (non spécifié, 857 et 4523), les pièces détachées qui auraient permis aux fantômes d'embarquer en tant que passagers clandestins étant encore sous la garde du NTSB pour les besoins de l'enquête ;
- Deux vols pour lesquels des témoignages de première main avaient pu être recueillis (189, 486), et dont les personnes impliquées démentaient complètement la version de Vernon Stiller ;
- Deux vols pour lesquels les données horaires ne correspondaient pas aux données de la compagnie pour la période donnée (2117, 731), soit que le vol n'était pas en service cette année-là, soit que son horaire avait été déplacé ;
- Deux témoignages par des témoins mais qui s'avèrent être invérifiables (104, 783), soit avec une personne anonyme et habitant une grande ville, soit avec un témoin décédé ;
- Deux vols qui n'ont pas eu lieu suite soit à des problèmes de météo (459), soit à des problèmes techniques (1781), et ont été annulés avant le décollage ;
- Un cas démenti par une impossibilité techniques (218) ;
- Un cas dans lequel le type d'avion qui a effectivement assuré le vol n'est pas celui rapporté par Vernon Stiller (159).

Qu'un cas soit mal rapporté, qu'il y ait une erreur de détail, c'est concevable. Mais que TOUT ou presque soit FAUX, et que les erreurs portent sur des éléments matériels faciles à vérifier, c'est la marque au mieux d'un travail d'enquête bâclé, voire inexistant, au pire de la fabrication complète du dossier par l'auteur. Sans parler des cas où PLUSIEURS éléments matériels venaient contredire l'histoire telle qu'elle était rapportée.

Aline s'est chargée de la rédaction finale du texte et de la répartition de la présentation de notre dossier entre nous trois. Elle a aussi préparé des copies des éléments de notre travail que nous comptons montrer, en tant que preuves, à notre classe lors de la présentation publique du résultat de notre enquête. Nous avons fait rigoler pas mal de monde avec le sujet de notre travail de science mais, quand il a fallu voir le résultat, les rieurs se sont vite tus.

Notre exposé a été présenté à la classe fin mai, avec une méthode de mise en valeur fort habile qu'Aline avait mis au point : elle posait les questions, expliquait comment est-ce qu'on avait travaillé toutes les trois pour trouver les réponses, et finissait par les donner comme étant le point logique de notre démarche. Le travail avait pour titre *Les avions hantés d'Eastern Airlines – Analyse des faits*, ce qui était factuel et ne dévoilait pas le suspense. Surtout que tout y est passé avec ce travail. À la fin, miss Garrison, notre professeur de science, a donné son verdict :

« Eh bien, vous m'impressionnez toutes les trois, je ne pensais pas que vous pousseriez votre travail aussi loin, surtout avec les moyens dont vous disposez. Aline, Jolene et Monica, qu'est-ce qui se serait passé si vous aviez trouvé des preuves que ces histoires étaient vraies ?

— Eh bien, nous l'aurions tout simplement dit ici, et nous aurions cherché une explication aux fantômes, répondit fort intelligemment Aline. Au départ, nous sommes parties en nous disant qu'on ne pouvait pas savoir à l'avance quel serait le résultat de notre enquête, et que nous ne pourrions le découvrir qu'en étudiant tout ce qu'on avait sous la main. Il a fallu chercher des éléments supplémentaires, grâce à l'oncle de Jolene qui est dans l'Air Force pour la partie avion, et Monica pour certains documents, écrire à beaucoup de monde et comparer les éléments qui étaient dans le livre avec ceux qu'on a eu de la FAA, du NTSB et des témoins qui ont accepté de nous répondre. C'est seulement une fois que nous avons étudié tout ça que nous avons pu savoir ce qu'il en était.

— J'ai beaucoup apprécié la partie sur l'aviation que nous a faite Jolene, c'est très documenté, et nous apprenons beaucoup de choses. Rien que pour cela, votre travail mérite une bonne note. Mais, surtout, le plus important, c'est qu'il s'agit véritablement d'une étude *scientifique* d'un phénomène qui, apparemment, ne l'est pas. Ce que vous voyez tous ici, c'est l'application de la méthode scientifique à l'œuvre : observation d'un phénomène, suivi d'un recueil de tous les éléments matériels disponibles. Ensuite, avec l'étude de ces éléments, Aline, Jolene et Monica ont fait des hypothèses et cherché des preuves qui les confirmaient. Et, finalement, elles ont gardé celles qui étaient confirmées par les faits et les éléments matériels recueillis, et abandonné les autres. Jolene, tu m'as dit que vous avez étudié toutes les trois le fait que les histoires pouvaient être vraies et, qu'en fait, la direction d'Eastern Airlines avait comploté pour garder cela secret. Qu'est-ce qui vous a permis de déduire que cette hypothèse n'était pas vraisemblable ?

— Simplement le fait qu'il faudrait faire participer beaucoup trop de monde au complot pour qu'il soit possible de cacher les faits : tout les employés d'Eastern Airlines, et ils sont plusieurs milliers, il y en a 18 000, tout le monde à la FAA et au NTSB, sans compter les employés des aéroports, les ingénieurs chez Lockheed, les ouvriers qui ont assemblé les avions, et ainsi de suite. Avec tout ce monde, c'est pas possible qu'un jour il n'y en ait pas un qui fasse une gaffe et dévoile tout le complot, comme ça s'est passé avec le Watergate il y a cinq ans. Alors, nous avons retenu ce qui était le plus simple pour expliquer ce qu'on a trouvé : le fait que Vernon Stiller a tout inventé lui-même, et qu'il comptait sur le fait que personne, parmi les gens qui le lisent, n'allait vérifier si ce qu'il disait était vrai ou pas.

— Merci Jolene, tu viens de mettre en évidence une méthode *scientifique* que l'on appelle le rasoir d'Occam. Cela vient du nom d'un moine anglais du moyen-âge, qui a défini le premier la façon de décider que tu viens de nous décrire : si vous avez à choisir entre plusieurs hypothèses pour expliquer un événement, la plus simple est la plus vraie. Et, quasiment tout le temps, celle qui explique ce que vous venez d'étudier. D'un autre côté, suivant le même principe, si vous faites une déclaration extraordinaire, il faut que vous apportiez des preuves extraordinaires pour qu'on puisse la considérer comme étant vraie. Ce sont ces préceptes, employés par vos trois camarades, qui leur ont permis d'enquêter sur cette histoire, et d'apporter une réponse *scientifique* aux question que le livre qu'elles ont étudié posait. »

Je vous ai gardé le meilleur pour la fin : notre note, A+. Cela nous a valu à la fois l'admiration de nos camarades, à quelques jaloux et gobe-foutaises près, et un article dans le journal local. De son côté, madame Garrison a eu des ennuis avec une minorité de parents d'élèves qui l'ont attaquée sous le prétexte fallacieux qu'elle encourageait ses élèves à se moquer des croyances de leurs camarades. Quand le proviseur de notre middle school a dit qu'il soutenait son professeur et qu'il y avait des tribunaux pour régler ce genre de différend, les amateurs de contentieux facile et vain se sont vite calmés.

J'ai pris goût au droit cette année-là parce que pour obtenir certains documents, je me suis faite aider par la mère de ma copine Aline qui, comme je l'ai dit, travaillait comme secrétaire dans un cabinet d'avocats. C'est elle qui m'a expliqué ce que je pouvais demander, comment le faire et à qui le demander. Sans elle, mes lettres aux employés d'Eastern Airlines n'auraient jamais pu être écrites.

J'ai adressé une copie de notre travail au PDG d'Eastern Airlines, monsieur Frank Borman, qui nous a poliment remercié en nous disant que notre travail était intéressant et qu'il le lirait, à nos témoins, qui ont été ravis de voir tout ce que nous avions fait, surtout parce que nous avons travaillé dans une optique rationaliste, et à Lockheed, qui a accusé réception sans plus de précisions.

Pour la suite, vous avez mon parcours professionnel, je n'y reviendrai pas dessus. Plus intéressant, celui de mes copines de classe. Aline a fait des études de journalisme et, passionnée par le monde de la mer, elle est devenue rédactrice en chef de la fameuse *Maritime Revue* de Boston, l'hebdomadaire de référence en langue anglaise de tous les professionnels de la mer.

Et Monica ? Son expérience dans le monde de la zététique lui a donné le goût de l'enquête rationaliste dans ce domaine. Après des études de lettres modernes, elle est devenue chercheur à l'université de New York dans le domaine du folklore

contemporain. Grande experte en légendes urbaines, elle ne manque pas d'éplucher *Rational Thinking* pour y trouver matière à études, quand elle ne complète pas notre travail de contre-enquête scientifique par un article traitant des origines de la légende que nous avons mise à jour, mes collègues et moi.

À 35 ans d'intervalle, j'avais conclu mon enquête par la mise en évidence du caractère bidon des histoires de Vernon Stiller. Avec des éléments supplémentaires et un recul historique la deuxième fois. J'ai fini mon article à temps pour le week-end du 20 septembre et il a été publié dans le numéro d'octobre de *Rational Thinking*. En dehors d'une lettre enthousiaste de Monica, je ne m'attendais pas à des réactions en retour sur un tel article, surtout que le sujet était hors actualité et pas mal éventé. Mais il ne faut jurer de rien. . .

Après la parution de mon article, dans le numéro d'octobre 2014 de *Rational Thinking*, j'ai eu des informations supplémentaire concernant mon dossier. Ainsi que des thèses intéressantes à développer. En premier lieu, un fait que je n'avais pas étudié, et qui a été porté à ma connaissance par un de nos lecteurs de Boston. J'ai appris par lui que la famille du capitaine Loft, soit sa veuve et ses deux enfants, avaient assigné devant un tribunal Vernon Stiller.

Mon lecteur m'ayant joint un lien vers un site juridique, j'ai vérifié les minutes du procès, datant de 1977, qu'il m'avait soumises, avant de faire ma petite enquête avec ce que j'arrivais à trouver sur le net. J'ai tout de suite vu qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas, surtout que le cas était allé en appel en 1981 et avait été démonté. N'ayant pas la prétention d'avoir la science infuse en matière de droit, j'ai demandé à une avocate de mon entourage ce qu'elle pensait de mon analyse. J'ai eu sa réponse par courriel, et j'avais vu juste. Voici ce qu'elle m'a dit sur ce cas :

DE : Ayleen Messerschmidt <ayleen.messerschmidt@atlantic-hosting.com>

À : Jolene A. Wisniewski <jolene.wisniewski@gmx.us>

OBJET : Affaire Loft c. Stiller – Mon analyse

Salut !

Excuse-moi d'avoir pris un peu de temps pour te répondre, j'ai été chargée de boulot de partout, entre le cabinet, l'Air Force et la NASA. J'ai relu ce que tu m'as envoyé et, comme toi, je suis surprise de la qualification des faits par l'avocat de la famille Loft. Avec un cas pareil, choisir la violation de vie privée (NDLR : Invasion of privacy en droit US) pour contrer Stiller, c'était se tirer une balle dans le pied avec un Desert Eagle.

La qualification de la cour d'appel de Floride en 1981 est claire : les critères pour la violation de vie privée ne sont pas remplis, à savoir : 1) l'intrusion, qui est caractérisée par l'invasion physique ou morale de la solitude choisie du plaignant en tant qu'individu ; 2) la révélation publique de faits privés par l'action d'un tiers non autorisé par le plaignant à procéder de la sorte ; 3) une fausse lumière dans l'œil du public, à savoir un crime comparable à la diffamation, par

exemple en prétendant que le plaignant se livre en privé à des actes qu'il n'a pas commis ; 4) l'appropriation, généralement du nom d'une personne physique ou d'éléments relevant de sa biographie, pour des visées commerciales.

Là, franchement, je ne comprends pas ce que l'avocat des Loft est allé chercher là : il y a apparition dans un lieu recevant du public par destination, à savoir un avion de ligne, d'une entité post-mortem du mari et père des plaignants. Ce n'est ni une invasion de la vie privée, ni une révélation publique de faits privés ou que ce genre d'événement, s'il existait, serait de l'ordre d'une activité publique, comparable à une manifestation à but politique se déroulant dans la rue, par exemple. La notion de vie privée est donc inopérante dans le cas présent.

Pour le troisième point, comme les plaignants n'ont clairement pas argumenté sur la réalité même du phénomène rapporté par Stiller, vu le caractère public des apparitions de feu monsieur Loft, elle est aussi inopérante. Quand au dernier point, comme Stiller a intelligemment argumenté en disant qu'il ne faisait que rapporter des prétendus faits s'étant déroulé en public, c'était couru d'avance que les tribunaux concernés allaient démolir l'angle d'attaque des plaignants.

De ce fait, le juge a eu beau jeu de dire que les clauses concernant la vie privée relevaient du monde des vivants, et d'envoyer bouler les plaignants. Ce qui me paraît logique, et me pose la question du pourquoi l'avocat des Loft a-t-il choisi une qualification des torts aussi hors sujet ? Si j'avais eu le dossier en main, j'aurais attaqué en diffamation en mettant en avant le respect dû aux morts et en questionnant la véracité des dires de Stiller. Je crois qu'avec ce dernier point, on a une explication possible.

Car pour en arriver à être aussi totalement hors sujet dans la qualification d'un tort, l'avocat des Loft a du être :

- Payé par la partie adverse pour faire capoter le procès. Possible en théorie, mais extrêmement douteux en pratique ;*
- Incompétent. Le plus vraisemblable, j'en vois dans ce genre régulièrement devant les tribunaux où j'officie ;*
- Orienté par les plaignants pour ne pas nier la réalité des apparitions fantomatiques de feu monsieur Robert Loft. Au vu du reste du dossier, c'est ce qu'il y a de plus vraisemblable.*

Si on regarde bien du point de vue du droit, toutes les autres formes de défense auraient amené, tôt ou tard, les plaignants à devoir remettre en cause la réalité des faits rapportés par Vernon Stiller. Le respect du aux morts ne fonctionnant pas per se tout seul dans cette affaire, rapporter les apparitions d'un fantôme d'une manière journalistique n'a rien per se d'une preuve d'irrespect envers le défunt concerné, Il fallait démontrer en sus le caractère fictif des apparitions fantomatiques de Robert Loft.

Or, là, avec cette qualification inepte, nous pouvons supposer, comme tu l'as si bien dit dans ton précédent courriel, que la famille du défunt était fermement convaincue de la réalité des apparitions fantomatiques de leur mari et père. De ce fait, ils ont eux-même saboté leur propre défense en la menant sur un terrain légal où le juge a eu la part belle pour les débouter du fait de l'inopérance des qualifications pénales qu'ils ont avancé. La violation de la vie privée ne s'applique qu'aux vivants, ce que le juge a mis en avant.

Après, ce sont les plaignants qui pourraient répondre à la question de l'orientation du procès en fonction de leurs croyances. Je ne pense pas que si leur avocat avait été nul en première instance, ils aient poursuivi en appel avec le même, surtout pour la même qualification du tort. Ils auraient à la place attaqué en première instance avec une nouvelle qualification.

Merci pour ta confiance, si tu m'y autorise, je vais faire un article là-dessus sur legal-news.com, rubrique "comment échouer à faire appliquer la loi en votre faveur à cause de vos croyances à la con."

Bonne continuation !

Ayleen MESSERSCHMIDT.

À ce jour, deux semaines après la publication de mon article, les membres de la famille Loft ne se sont pas manifestés pour contester le complément d'enquête que j'ai publié dans le numéro de novembre de *Rational Thinking*. Affaire à suivre... Autre communication, cette fois-ci de l'étranger. Un de nos lecteurs en Europe nous a fait part d'une théorie intéressante concernant l'action supposée de Lockheed en faveur de la promotion de l'histoire du fantôme du vol 401, en tant que débat de diversion, vu toutes les casseroles que l'avionneur avait au train à cette époque. C'est très spéculatif, mais ça mérite que l'on s'y attarde, voici le courrier en question :

*Dipl. Ing. Manfred HAHNER
(Adresse privée)
22000 HAMBOURG, ALLEMAGNE*

Chère madame Wisniewski,

J'ai lu avec intérêt votre article dans le numéro d'octobre de "Rational Thinking" et, comme d'habitude, j'ai beaucoup apprécié l'aspect sérieusement documenté de votre travail, comme tout ce qui relève de la ligne éditoriale de votre revue. Toutefois, vous avez abordé le cas du mythe du fantôme du vol EA 401 suivant l'angle exclusif de la falsification vendue par monsieur Stiller, ce qui me semble incomplet.

À mon avis, il y aurait une piste à étudier du côté d'un possible commanditaire de ce genre de travail, commanditaire qui pourrait être la société Lockheed elle-même. Comme nous l'avons vu avec le 11 septembre 2001, les débats de diversion menés par des imbéciles utiles sont très efficaces pour détourner l'attention de vrais problèmes. Et cela pourrait être le cas ici.

Je vous soumetts cette hypothèse pour examen, sachant que je suis ingénieur production chez EADS et que je connais bien l'histoire technique et commerciale du Lockheed L-1011 Tristar, ainsi que de son moteur, le réacteur Rolls-Royce RB211. L'un comme l'autre ont été victimes de dépassements de délais de développement, de surcoûts du programme et, pour le RB211, de gros problèmes de fiabilité pour ses premières versions. Un de mes collègues, ingénieur chez Rolls-Royce, m'a dit un jour que le Tristar avait servi de banc d'essai au RB211, à peu près jusqu'à son centième exemplaire produit.

Le L-1011 Tristar a été un gros échec commercial pour Lockheed, qui n'a plus produit d'avions civils après la sortie de chaîne du 250e et dernier exemplaire de cet appareil. Son talon d'Achille était ses moteurs, les RB211, qui ont été à l'époque (années 1970 à 1975) un gros pari technologique dont le développement a dépassé toutes les prévisions de coût initial par un facteur de 2. Ce qui a coulé Rolls-Royce, nationalisée en 1971 par le gouvernement conservateur d'Edward Heath du fait de son caractère stratégique pour la Grande-Bretagne.

Entre les retards de livraison et la fiabilité des moteurs, le programme Tristar avait pris du plomb dans l'aile. Pour la fiabilité des moteurs, jusqu'à la sortie du modèle RB211-524 en 1977, les modèles montés sur les Tristars ont été à l'origine de pannes récurrentes et d'annulation de vols. Les gros utilisateurs de cet avions qu'étaient Delta Airlines et, justement, Eastern Airlines, avaient fréquemment des vols de Tristars qui commençaient sur trois moteurs et se terminaient sur deux. Voire un seul, comme ce fut le cas pour le vol de transit d'Eastern Airlines dont vous avez parlé.

Lockheed avait tellement de mal à vendre son avion qu'ils ont eu recours à la corruption de politiciens japonais pour tenter de le caser auprès d'All Nippon Airways, ce qui a entraîné la démission du premier ministre japonais Kakuei Tanaka en 1976 quand l'affaire a été mise à jour par la presse. Il est à noter que c'était une pratique courante chez Lockheed, qui a procédé de même pour vendre son chasseur F-104 à l'exportation.

Pour le RB211, Rolls-Royce a du procéder à des modifications de son moteur sur les exemplaires opérationnels, et l'a finalement rendu fiable sur les premiers exemplaires vendus grâce aux études réalisées pour la version 524. Mais cela a entraîné un surcoût considérable en frais de maintenance pour les compagnies qui avaient acheté le Tristar, ce qui a certainement contribué à la faillite d'Eastern Airlines en 1991.

Dans ce contexte, il n'apparaît pas impossible que Lockheed, qui était appuyé par le gouvernement US en tant que fournisseur stratégique de matériel militaire, ait pu favoriser indirectement la promotion du livre de Vernon Stiller, voire mettre la main à la poche pour financer le téléfilm qui en a été tiré. Cela à des buts de désinformation en brouillant le message sur le Tristar, comme le Parti Républicain US et ses complices dans les médias ont fait avec le 11 septembre 2001 en finançant en sous-main et assurant une promotion induue au Truth Movement à travers des médias acquis à leur camp¹⁰.

Certes, ce que je dis est, faute de preuves mises à jour, à considérer comme étant simplement une déduction personnelle ; Toutefois, je vous invite à l'examiner, ne fut-ce que pour l'écarter

10. Thèse de l'auteur.

de façon claire au cas où aucune preuve de ce que j'avance ici ne pouvait être trouvée.

Merci de votre attention, et au plaisir de vous lire dans vos prochains numéros,

Manfred HAHNER.

Pour ma part, je n'adhère pas à cette thèse, le livre de Vernon Stiller me paraissant relativement insignifiant en termes d'impact auprès du public, mais pourquoi pas ? J'ai soumis l'idée à des personnes qui s'y connaissent mieux que moi dans l'industrie aéronautique, et elles vont voir s'il y a des éléments en faveur de cette thèse. Une piste à suivre.

Autre piste intéressante, mise en avant par un autre lecteur européen, un monsieur Olivier Gabin habitant à Grenoble, en France, une étude d'un point de vue sociologique de la fabrication de ce mythe. Idée intéressante que j'ai transmise à Monica, qui m'a dit qu'elle l'a soumise à un de ses étudiants pour suite à donner. À suivre donc.

Le dernier développement en date de cette histoire a été assez inattendu. C'était une lettre que m'a envoyé directement la personne la plus concernée dans cette histoire, l'ancien astronaute de la mission Apollo 8 et ancien PDG d'Eastern Airlines Frank Borman. Il a lu mon article et il a confirmé plusieurs points avancés par les témoins, entre autres qu'ils les avait explicitement autorisé à me répondre, et qu'il avait demandé au service du courrier du siège de la compagnie d'intercepter mes lettres.

Avec la nouvelle étude que j'avais faite sur cette affaire plus de trente ans après mon premier travail, j'ai ouvert de nouvelles pistes d'études sur la question en "nettoyant" le sujet de la question de la falsification grossière de Vernon Stiller. Maintenant, c'est au tour des spécialistes des mythes et légendes modernes de traiter le sujet. J'attends leurs travaux avec un profond intérêt, et je pense qu'il y en aura rapidement. Un sujet à suivre dans *Rational Thinking*, en vente en kiosque, sur abonnement ou au numéro directement depuis notre site internet, \$7,50 le numéro, \$60 l'abonnement annuel pour dix numéros. Au plaisir de vous lire dans le courrier des lecteurs !

FIN

ADDENDUM

Chers lecteurs,

Suite à votre demande, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les deux histoires drôles qui ont circulé parmi le personnel d'United Airlines au sujet des fantômes du vol 401. Je les tiens directement de Lindsey Kellerman, l'hôtesse de l'air qui m'a beaucoup aidée, à 35 ans d'intervalle, sur mes deux enquêtes sur ce sujet. Merci à elle!

Denver, le 26 octobre 2014

Jolene A. WISNIEWSKI

* * *

LE FANTÔME DE LA GALLEY

À bord d'un Tristar d'Eastern Airline, un beau jour, une hôtesse de l'air débutante se rend à la galley de l'appareil pour faire chauffer un plateau-repas pour les pilotes. Surprise, elle voit apparaître le fantôme de Robert Loft devant la galley. Effrayée, elle va voir sa chef de cabine, une ancienne de la compagnie, et elle lui dit :

« Je viens de voir le fantôme du pilote qui a été tué dans le crash du vol 401 ! Il était à côté de la galley !

— Je sais, répond la chef de cabine, pas du tout perturbée, c'est quelque chose que l'on voit de temps à autre à bord d'un Tristar.

— Mais c'est effrayant ! Il est apparu comme ça, devant moi, avant de disparaître l'instant d'après ! Est-ce qu'on ne peut pas faire quelque chose pour éviter que cela se reproduise, je ne sais pas, un exorcisme ou quelque chose dans ce genre !

— La direction a essayé mais ça n'a pas marché.

— Mais alors, on est obligé de voir ce fantôme tout le temps !

— Oui, mais il y a pourtant quelque chose de simple à faire, mais cela dépend de la direction.

— Et qu'est-ce donc ?

— La dernière fois que j’ai vu le fantôme de Bob Loft, il m’a dit qu’il hanterai nos avions tant que l’on aurait la société X. . . comme fournisseur pour les plateau-repas. »

Des variantes de cette histoire existent avec le fournisseur des plateau-repas remplacé par un collègue pas aimable, une desserte peu attirante, un hôtel réservé aux équipages, et cetera. . .

DON REPO REVIENT AUX COMMANDES

Un jour à Kennedy Airport, l’équipage d’un Tristar voit, assis sur le siège du mécanicien, le fantôme de Don Repo. Les trois pilotes sont particulièrement gênés parce que ce jour-là, Floyd D. Hall, le président de la compagnie (*avant 1976, Frank Borman l’a remplacé cette année-là*), doit venir les voir dans le poste de pilotage.

Et ce qui devait arriver arriva, Floyd Hall tombe nez à nez avec le fantôme de Don Repo, souriant, qui a l’air de se moquer de lui. Pas du tout troublé, monsieur Hall décide de négocier avec le fantôme pour qu’il cesse de hanter les Tristar de la compagnie :

« Monsieur Repo, je ne sais pas ce qu’il va falloir que je fasse pour que vous cessiez de hanter les avions. J’ai pris entièrement à ma charge vos frais d’obsèques, je paye une pension à votre veuve et à vos enfants, et j’ai même mis de l’argent sur un compte pour leur payer leurs études universitaires plus tard aux frais de la compagnie. Dites-moi donc ce qu’il faut que je fasse pour que vous cessiez de hanter nos Tristars !

— Ce n’est pas à ma famille qu’il faut que vous pensiez, mais à mes collègues, répond le fantôme. C’est pour eux que je fais ceci, par solidarité. »

Le PDG comprend à demi-mot et se fâche :

« Vous ne voulez quand même pas que je signe l’accord avec les syndicats pour les augmenter de cinq pour cent ?

— Si. Je continuerai de hanter vos avions tant que mes collègues n’auront pas eu leur augmentation. »

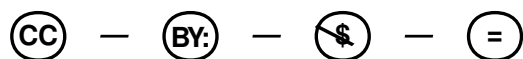
Dépité, le PDG sort de son attaché-case le texte des accords en question et un stylo. Il le signe devant le fantôme de Don Repo qui disparaît juste après. Et personne ne l’a revu jusqu’ici, en attendant la prochaine grève.

Cette histoire a, bien évidemment, été adaptée à toutes les revendications du personnel navigant commercial et technique de la compagnie.

CC Olivier Gabin, 2 novembre 2014

Version 1.0

Cette œuvre de fiction est couverte par les dispositions de la licence Creative Commons :



Les conditions légales de la licence applicables à cette œuvre sont disponibles à cette adresse :

Lien vers la license CC by-nc-nd sur [Creativecommons.org](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Mis en page avec L^AT_EX

Distribution Texlive 2012.8 et éditeur Texmaker 3.5