

# REDUCTIO AD SCUTELLAS

Dans la vie, des circonstances particulières font que vous devez emprunter une voie tout à fait différente de celle que vous avez prévue au départ. Ce fut suite à un événement tragique que ma carrière a pris un tournant différent, complètement imprévisible, et qui m'a amenée à changer complètement de carrière. J'étais entrée à l'âge de 17 ans comme aviatrice dans l'US Air Force, en 1984. Le grade d'aviateur est celui de la troupe, tout le petit personnel des bases aériennes dont j'ai fait partie, les pilotes sont des officiers, minimum sous-lieutenant.

Mon travail a été celui d'une secrétaire de direction pour les colonels qui commandaient les bases aériennes où j'étais détachée. Venant de Pittsburgh, Pennsylvanie, ça m'a permis de voir du monde : Hickam Field à Hawaï entre 1985 et 1987, Okinawa au Japon en 1988 puis le plus éprouvant : un an à Thulé, au Groenland, en 1989. . . C'est à cette occasion que j'ai pris en horreur le froid et la neige, et que j'ai postulé au concours pour la formation de sous-officier. J'ai réussi le concours d'entrée à l'Airman Leadership School et j'ai suivi une formation pour passer d'aviateur de première classe, mon grade à l'époque, à celui de sergent.

Pour ma première affectation en tant que sous-officier, j'avais demandé une affectation dans tous les états riverains du golfe du Mexique, plus le Nouveau-Mexique, l'Arizona et la Californie. Manque de chance, je me suis retrouvée à Ramstein Air Force Base en Allemagne en septembre 1990. Bon, je n'ai pas fait la moindre remarque à ce sujet vu que j'avais été appuyée pour cette promotion par le colonel qui commandait le service météo de Thulé, et dont j'étais la secrétaire. J'avais comme nouvelle fonction, en plus du secrétariat du colonel commandant le 377th Combat Support Wing, la charge des opérations spéciales du 86th airlift wing, une unité de transport aérien déployée en Europe.

Par "activités spéciales", l'US Air Force entend non pas des opérations genre services secrets, mais des transports sortant de l'ordinaire, comme le transport de personnalités, ou de cargaisons sortant de l'ordinaire. Par exemple, quand j'ai débuté mon travail en tant que sous-officier, j'ai eu à m'occuper, en liaison avec mon officier référent, des réquisitions d'avions de ligne civils pour transporter des troupes vers l'Arabie Saoudite, à l'occasion de la guerre du Golfe.

J'ai beaucoup aimé mon affectation à Ramstein. D'abord, l'Allemagne est un pays où l'hiver ne dure pas de début septembre à fin juin, contrairement à Thulé. Ensuite, dans le cadre de mes activités, j'ai eu l'occasion de visiter de nombreux pays d'Europe du fait que j'avais suivi une formation pour être à un poste qui est équivalent à hôtesses de l'air, mais dans les avions de transport militaires. C'est à cette occasion que ma vie professionnelle a changé.

C'était fin août 1991. J'étais revenue au travail après deux semaines de permission dans ma famille à Pittsburgh. Entre-temps, j'avais fait la connaissance de Carlos Alvarez,

infirmier à la base aérienne. Nous nous sommes plus et nous étions ensemble depuis peu, lui et moi. Originaire d'Odessa, au Texas, il est rentré dans l'Air Force pour pouvoir être infirmier, sa famille étant trop pauvre pour pouvoir lui payer des études. Il est aussi petit, trapu et avec le teint sombre que je suis grande, mince et blonde, et autant typé mexicain que je suis typée slave.

Ce jour-là, ce qui a décidé de mon affectation pour la mission qui devait complètement changer non seulement ma carrière, mais aussi ma vie, ce fut le fait que je voulais voir Carlos après mon retour des USA la veille. Il avait été de permanence à l'infirmierie pendant le week-end et il n'avait pas pu m'accueillir à la descente de l'avion, qui était arrivé en plein milieu de la nuit, cela dit en passant. Avant de prendre mon service, j'ai pu passer à l'infirmierie pour le voir. Il finissait son service et je devais voir quelqu'un de précis ensuite pour une mission particulière qui ne m'avait pas été spécifiée. Carlos était à son poste quand je l'ai rejoint, et nous avons pu nous voir :

« Bonjour chéri, je suis contente de te revoir. Ça s'est bien passé ta permanence ?

— Ennuyeuse comme d'habitude, mais je n'ai plus que quelques mois à tirer avant de pouvoir passer dans le civil. J'ai contacté quelques hôpitaux au Texas pour avoir un poste, ils recrutent des infirmiers. Et toi, avec l'Air Force, tu as la possibilité de te faire muter là-bas ?

— Difficile, surtout avec les plans de réduction d'effectifs mis en œuvre depuis la chute du mur de Berlin, deux ans plus tôt... J'ai un bon poste à Ramstein, je sais ce que je perds si je demande à aller ailleurs. Mais rien n'est décidé pour le moment.

— Je comprends, tu as la vocation militaire, pas moi... Tu sais, il y a des emplois civils dans l'Air Force, je pourrais en prendre un le cas échéant. Tu remplies tout de suite après être revenue du pays ?

— Oui, pas trop le choix, j'ai pris un vol militaire depuis Strawberry Field, dans le New Jersey. Je dois passer voir ce matin l'officier des Marines qui est en charge de tout ce qui est secrets militaires, il paraît qu'elle a quelque chose pour moi.

— Ah oui, le capitaine Patterson... Amy, je vais te laisser des médicaments pour elle, tu les lui laisseras au passage, de ma part. Ça la mettra de bonne humeur pour la journée... »

Le capitaine Patterson est un officier du corps des Marines détachée avec sa compagnie à Ramstein. Son unité, le 1138th airborne, est un régiment de commandos parachutistes, et elle assure le commandement de la compagnie Echo. Ou plutôt, sa liquidation... En effet, pour cause de fin de guerre froide, la compagnie Echo du 1138th airborne devait être liquidée fin 1992, le 1138th airborne étant réduit à quatre compagnies regroupées dans leur caserne du Kansas.

Le capitaine Patterson, Linda de son prénom, a eu le commandement de cette compagnie en guise de cadeau de départ. Héroïne de la guerre du Golfe, en voie d'être décorée de la Médaille d'Honneur, elle devait elle aussi être reclassée pour cause de réduction d'effectifs. Elle devait passer dans les troupes de réserve de l'USMC dans un peu moins d'un an, et cela ne la dérangeait pas. Elle avait prévu de faire des études de droit en bénéficiant des dispositions relatives aux anciens combattants et c'était ça qui l'intéressait le plus dans sa position actuelle.

Linda Patterson est une femme de mon âge qui a deux particularités : elle est de très grande taille, 6 pieds 3 pouces et demi (*1 mètre 92*), plus que moi, qui ne suis pourtant pas petite avec une stature de cinq pieds et neuf pouces (*1 mètre 75*), et, certains jours, elle est dotée d'un sale caractère. J'ai appris la raison de cet état de fait par Carlos : le capitaine

Patterson est une migraineuse chronique. Quand elle a une crise, son environnement lui devient insupportable, surtout les bruits, et cela s'en ressent sur son humeur.

Précaution à prendre quand elle souffre d'une migraine : lui parler doucement et refermer le plus silencieusement possible la porte de son bureau en sortant. Je me souviens d'une de ses remarques envers un de ses subordonnés qui était sorti de son bureau sans prendre de précaution à ce niveau-là : elle lui avait demandé en hurlant s'il ne s'était pas inscrit à un concours d'arrachage de porte... Il faut dire qu'une porte qui claque quand vous avez une migraine, c'est l'équivalent d'un coup de canon tiré à dix pouces de votre tête. À cause de ce comportement, le capitaine Patterson avait hérité du surnom de Castle Bravo, qui fut le nom de code de la plus grosse explosion thermonucléaire de notre arsenal lors d'une expérience dans les années 1950...

Linda Patterson, que je dois fréquenter parce que toutes les questions de sécurité militaire passent par elle (elle a une formation d'officier de renseignement), devait me recevoir dans son bureau ce matin-là pour les détails de ma prochaine mission. Je savais vaguement que je devais partir à l'étranger pendant la première quinzaine de septembre, mais je n'avais pas plus de détails. Le capitaine Patterson, qui n'avait pas de migraine ce jour-là, devait me transmettre les instructions nécessaires. Elle m'a faite rentrer dans son bureau à neuf heures précises, la ponctualité étant une de ses qualités :

« Staff sergeant Riabinev<sup>1</sup> au rapport madame.

— Repos, et prenez place sergent. j'ai reçu les instructions pour votre prochaine mission vendredi dernier, j'ai transmis à vos supérieurs pour les détails.

— Capitaine, avant de commencer, j'ai quelque chose à vous donner de la part de l'aviateur de première classe Carlos Alvarez. Comme il savait que j'avais rendez-vous avec vous ce matin, il m'a demandé de vous donner ceci...

— Je vois, merci pour la course, et vous le remercierai de ma part. J'étais à court et je n'avais plus rien pour faire face à une migraine... Vous êtes au courant des missions pacifiques que nos forces armées accomplissent dans le cadre de notre diplomatie, je vous épargne le détail. Votre prochaine mission relève de cette politique. La municipalité de Bialystok, en Pologne, organise une exposition d'archéologie avec la participation de plusieurs musées et universités internationales de renom. La New York University est représentée avec son département d'archéologie mésoaméricaine. Deux artefacts de très grande valeur sont expédiés depuis les USA à cette occasion : le codex de Pressbourg, et le cube de Campeche. Ils ont été confiés à l'US Air Force pour des raisons de sécurité. Le codex de Pressbourg est un précieux rouleau de papier maya, Et le cube de Campeche est un objet en or massif de très grande valeur. Les deux objets voyagent exclusivement sous escorte à bord d'avions militaires, ou civils affectés par le Department of Defense.

— Et je suis pressentie sur cette mission.

— Affirmatif. Comme il n'y a pas d'aéroport à Bialystok, vous devrez remettre l'objet en mains propres à un représentant de notre ambassade sur un aéroport discret et peu fréquenté. Les forces armées polonaises transféreront ensuite l'objet sous escorte, par la route, à destination de l'exposition à Bialystok.

— Et quel est l'aéroport de destination prévu ?

— Celui de Rzeszow, Rzeszow-Jasionka, au sud-est du pays. Il est bien plus discret qu'un grand aéroport comme ceux de Varsovie ou de Cracovie, et il est situé à 260 miles (420 kilomètres) au sud de Bialystok. En six à sept heures de route, le cube sera arrivé à destination... Dernier point : pour des raisons pratiques autant que pour garder le maximum de discrétion, le voyage se fera à bord d'un avion-cargo civil loué par l'Université

---

1. Premier grade de sous-officier dans l'US Air Force, correspond au grade de sergent.

de New York. Cet avion ne décollera pas de cette base, mais de l'aéroport civil de Trèves-Föhren, situé non loin d'ici. J'assurerai moi-même la conduite de l'opération de transfert par la route de l'objet entre Ramstein et Trèves. Vous partirez avec le convoi terrestre à destination de Trèves, puis avec l'avion-cargo à destination de Rzeszow. Quand j'aurais tous les détails de la mission, je vous les communiquerai.

— Juste une question si vous êtes autorisée à me répondre : y a-t-il une justification à cette mission, en plus de l'aspect culturel et diplomatique ?... Je veux dire : l'Université de New York n'envoie pas à l'étranger ses collections archéologiques pour le plaisir, ils doivent avoir une idée là-dessous.

— C'est exact. Le codex de Pressbourg et le cube de Campeche ont été étudiés au XIXe siècle par une archéologue d'origine polonaise réfugiée aux États-Unis, du nom de Kwiatoslava Traugutt, qui était la nièce du commandant en chef des forces armées polonaises lors de l'insurrection de janvier 1863, le général Romuald Traugutt. Bien que Kwiatoslava Traugutt fut une personne au parcours plutôt, disons, controversé, elle a laissé des travaux scientifiques de grande valeur, entre autres sur les peuples de l'ouest américain. Pour une exposition archéologique, son nom parle très bien aux polonais d'aujourd'hui, qui font le rapprochement avec son oncle, un de leurs héros nationaux. »

Pour la suite, c'était une mission de transport des plus ordinaires qui m'attendait : je devais occuper le poste de responsable de cargaison pendant le vol, surveiller l'embarquement des artefacts archéologiques et m'assurer qu'ils seraient livrés à destination à Rzeszow, un responsable de notre ambassade à Varsovie devant, en liaison avec les autorités polonaises, assurer le transfert final de l'objet vers son lieu d'exposition à Białystok.

Bref, une mission de routine. La date prévue pour l'arrivée des artefacts à Ramstein était le 9 septembre 1991, et leur départ vers la Pologne deux jours plus tard. J'ai passé une bonne partie des jours qui ont précédé avec la routine administrative habituelle, sans me préoccuper plus que ça de cette mission de transport. Sans le savoir, je venais de mettre les pieds dans une opération dont l'aboutissement imprévu allait durablement changer non seulement ma carrière, mais aussi ma vie.

Le 9 septembre 1991 à 8h37 heure locale, le Lockheed C-141 en provenance de Strawberry Field AFB, New Jersey, avec les précieux artefacts à son bord. J'étais de service au secrétariat de mon officier supérieur à ce moment-là et je n'ai pas assisté au déchargement des conteneurs dans lesquels les artefacts étaient soigneusement emballés pour leur transport depuis les États-Unis. Le capitaine Patterson, en charge de la sécurité de cette opération, a fait mettre les deux caisses métalliques sous bonne garde directement dans son bureau.

Tôt le matin du 11 septembre 1991, j'ai pris mon poste en me rendant directement dans le bureau du capitaine Patterson avec deux manutentionnaires de l'Air Force afin de récupérer les conteneurs. L'officier du corps des Marines m'avait délégué, avec l'aval de mes supérieurs, toute la partie organisation du transport entre Ramstein et Trèves. J'avais réquisitionné un camion militaire, son chauffeur, et les deux manutentionnaires, le capitaine Patterson s'occupant de me trouver un peloton de Marines pour l'escorte.

Je m'étais aussi préoccupée de préparer tout ce qui était partie aéronautique de l'atterrissage à Rzeszow-Jasionka, en obtenant par fax de l'ambassade de Pologne en Allemagne un plan des pistes de l'aéroport, les données de navigation et les fréquences radio de la tour de contrôle. À cette époque, cet aéroport était un simple petit aéroport local avec un trafic limité aux vols hebdomadaires de la compagnie nationale LOT et quelques vols

d'avions-cargo, en plus de son utilisation ponctuelle par l'armée polonaise à l'occasion de manœuvres. Bref, à l'époque, un trou.

Fait intéressant, et qui a eu une grande importance par la suite, le fax que j'ai reçu de l'ambassade de Pologne indiquait clairement que l'approche de la piste de Rzeszow-Jasionka était seulement assurée par deux balises radio non directionnelles, avec obligation d'avoir un contact visuel avec le balisage lumineux de la piste pour atterrir. Pour faire simple, les aéroports d'une certaine importance sont équipés de systèmes désignés sous le sigle ILS, pour Instrument Landing System, (*système d'atterrissage aux instruments*). Ces équipements permettent à des avions de se poser sur l'aéroport en question sans visibilité, de nuit ou par mauvais temps.

La pierre angulaire de ces systèmes est la radiobalise. C'est un émetteur radio spécialisé, qui est à une position fixe répertoriée sur les cartes de navigation aérienne, et permet, par goniométrie, de guider les avions en leur permettant de calculer un cap à partir de l'angle mesuré entre le cap de l'avion et celui du faisceau radio émis par la balise. Les aviateurs utilisent régulièrement les émissions de plusieurs balises pour calculer précisément leur position par triangulation, en prenant deux balises dont les positions géographiques sont fixes et parfaitement connues, et en reportant les angles d'émission de leurs faisceaux radio sur une carte pour trouver le point où est l'avion là où les lignes droites matérialisant les directions des faisceaux radio se croisent.

Ces balises existent en plusieurs modèles. Le plus élaboré est le TACAN, TACTical Air Navigation system, (*système de navigation tactique*), utilisé par les militaires, qui a une grande précision et permet d'employer des balises mobiles, embarquées à bord d'un porte-avion ou d'un autre avion militaire, comme un ravitailleur en vol ou un avion-radar. La version civile couramment employée est le VOR/DME, pour VHF Omnidirectional Range/Distance Measure Equipment (*balayage omnidirectionnel à très hautes fréquences/équipement de mesure des distances*). C'est à peu près la même chose que le TACAN, moins la possibilité, sans intérêt pour la navigation civile, d'avoir des balises mobiles. Et c'est le système civil à la fois le plus précis, le plus sûr et le plus répandu.

Avec le VOR/DME, vous avez non seulement un cap, mais aussi une mesure de la distance qui vous sépare de la balise sur laquelle vous avez réglé vos instruments de navigation. Vous pouvez ainsi connaître votre position dans les airs avec une très grande précision et, ce qui était nouveau à l'époque, laisser un ordinateur de bord de votre avion piloter ce dernier tout seul à partir d'une série de balises VOR/DME programmée dans son pilote automatique. L'ordinateur de navigation, ayant en mémoire la position des balises, calcule en temps réel la trajectoire de l'avion et fait tout seul les corrections et les changements de cap.

Par contre, pour l'aéroport de Rzeszow-Jasionka, il ne fallait pas compter sur ce système au début des années 1990... À cette époque, il n'y avait que deux aéroports de classe internationale avec ces équipements en Pologne : Cracovie-Balice (devenu Cracovie-Jean-Paul II par la suite) et Varsovie-Frédéric Chopin. Pour les autres, un système plus simple de radiobalises était employé, les NDB, pour Non-Directional Beacon (*balises non-directionnelles*).

Ces radiobalises sont moins précises que les VOR, n'ont pas de renvoi de distance comme avec le système DME et leur signal est plus facile à brouiller ou perdre que celui des balises VOR, vu qu'il fonctionne sur une fréquence inférieure. C'est une aide à la navigation mais, du fait de son manque de précision, une NDB ne peut pas être utilisée pour un atterrissage sans visibilité. Il faut voir la piste à la fin avant de se poser si on

navigue avec des NDB, alors qu'avec des VOR/DME couplées à un système d'ILS, on peut se poser sans rien voir, si ce n'est programmer l'avion pour qu'il atterrisse tout seul.

Avec l'aéroport de Rzeszow-Jasionka fin 1991, il n'y avait que deux NDB pour guider les avions vers la piste : une balise en bout de piste à l'extrémité est de cette dernière, et une balise, située en pleine forêt à 6 miles nautiques (11,12 km) du seuil de piste ouest. Pour le reste, c'était soit le balisage lumineux de la piste, soit un aéroport de diversion si le temps était trop bouché pour permettre l'atterrissage en toute sécurité. A priori, comme nous étions en fin d'été, le temps devait être suffisamment beau pour que nous n'ayons pas à nous préoccuper de ce genre de problème.

J'avais aussi pris le bulletin météo pour cette région de la Pologne auprès de mes collègues en charge du trafic aérien, et ce n'était pas des plus encourageants pour la journée du 11. Étaient annoncés des orages violents avec la possibilité d'averses de grêle, un front orageux traversant le pays depuis l'Oder en direction de l'URSS. Outre la perte de visibilité et les vents violents, les orages rendent l'utilisation de NDB plus délicate du fait que les décharges de foudre brouillent ou masquent les signaux de ce type de balises. . . Bref, la recette parfaite pour une catastrophe. Mais comme les pilotes de l'avion qui devaient nous amener en Pologne étaient des professionnels, je n'avais aucun doute sur le fait qu'ils n'hésiteraient pas à annuler l'atterrissage pour aller se poser sur un aéroport de diversion en cas de difficultés avec la météo. Mais avec le facteur humain, il ne faut jurer de rien. . .

Pour effectuer ce transport, l'Université de New York avait affrété un petit avion-cargo d'une compagnie britannique à laquelle elle confiait régulièrement des transports d'œuvres d'art ou d'autres objets précieux à l'occasion d'expositions, de conférences ou d'échanges culturels qu'elle entretient avec des homologues du vieux continent. Cette compagnie, Britannia Air Cargo, emploie des personnels très qualifiés et, à l'époque, connaissait parfaitement la plupart des aéroports ouverts au trafic cargo en Europe *de l'Ouest*.

Cette précision n'est pas inutile à apporter ici parce qu'à l'époque, plus de vingt ans en arrière, le mur de Berlin n'était tombé qu'il y a moins de deux ans, et l'Allemagne était réunifiée depuis moins d'un an, le 3 octobre de l'année passée. Donc, les échanges avec des pays situés derrière le désormais défunt rideau de fer n'en étaient qu'à leurs tout débuts. Ce qui impliquait qu'il n'y avait guère que les pilotes des compagnies aériennes du bloc de l'Est qui connaissaient les aéroports de la région comme leur poche, ainsi que les conditions de navigations particulières qui en découlaient.

Quand je me suis présentée au rapport le 11 septembre 1991 à huit heures au bureau du capitaine Patterson, j'avais entre les mains tous les ingrédients pour une catastrophe, ne manquait plus que la recette, et le savoir-faire du cuisinier. . . Quand je suis rentrée dans son bureau, accompagnée de mes deux subordonnés de l'Air Force, le capitaine Patterson était au bout du fil avec un représentant de l'université de New York qui attendait la livraison des caisses à l'aéroport de Trèves :

« . . .prêtes au départ, j'attends le sous-officier. . . Elle vient de rentrer à l'instant, comme je vous l'ai dit, nous serons largement sur place à dix heures. . . J'ai monsieur Rosher de l'Université de New York au bout du fil sergent. . . Le sergent Riabinev, de l'US Air Force, elle voyagera avec vos caisses, comme prévu, vous m'avez dit que les pilotes ont un siège pour elle dans leur cockpit. . . Oui, elle s'est occupée de tout, un instant je vous prie. . . Sergent, vous avez le camion pour les caisses qui attend en bas, je suppose ?

— Affirmatif madame, le chauffeur est au volant, et les aviateurs Magliotti et Burke, ici présents, se sont portés volontaires pour la manutention. J'attends vos ordres capitaine.

— Bon, nous n'allons pas tarder en route, les pilotes veulent avoir chargé à midi pour décoller à 13h30 heure locale, je termine avec monsieur Rosher et on y va. . . Oui, je disais au sergent Riabinev que nous allons partir tout de suite, j'ai une escorte de prêle, nous sommes en route dans une demi-heure au plus. . . Bien, je vous retrouve tout à l'heure monsieur Rosher, bonne matinée. . . Le peloton pour l'escorte va nous rejoindre en bas avec ses camions, et les deux voitures de la police de la route sont arrivées à l'entrée il y a de cela cinq minutes, je vous laisse charger les caisses. Bon boulot sergent.

— Merci capitaine. Allez les gars, on y va, ce sont ces deux caisses-là. Avec le chariot, on n'aura qu'un seul voyage à faire, et tout va rentrer dans l'ascenseur. »

Mes deux subordonnés ont chargé les caisses dans notre camion en moins de dix minutes, le temps que le peloton de Marines que le capitaine Patterson avait appelé vienne nous rejoindre en bas de l'immeuble de commandement de la base de Ramstein. Je suis montée dans le camion qui transportait les caisses, sur le plateau bâché, en compagnie des aviateurs Magliotti et Burke, et nous sommes partis vers l'aéroport de Trèves par la route.

Le capitaine Patterson voulait un convoi militaire pas trop voyant, avec un camion bâché comprenant six Marines en armes devant, notre camion avec les caisses qui suivait, et un camion avec six autres Marines derrière. Une voiture de la police de la route allemande, avec deux policiers en armes, ouvrait le convoi et assurait une liaison radio permanente avec les autorités locales au cas où. Une heure et demie plus tard, nous sommes arrivés au petit aéroport de Trèves, à une cinquantaine de miles (*100 km*) à l'ouest de la base de Ramstein.

Nous sommes entrés dans la zone réservée au fret sans le moindre problème, et nous avons été conduits par un responsable de l'aéroport sur l'emplacement où l'avion qui devait transporter la précieuse cargaison à Rzeszow était garé, devant un hangar. C'était un petit quadriréacteur à aile haute, le genre d'avion de transport régional pour environ 80 à 100 passagers, de type British Aerospace Bae 146-200 si ça vous intéresse.

Immatriculé en Grande-Bretagne, il avait sa porte arrière destinée au chargement de sa cargaison de grande ouverte, et il avait déjà de la marchandise à son bord, conditionnées en palettes et conteneurs. La compagnie aérienne n'allait pas envoyer un de ses avions et son équipage pour seulement deux caisses métalliques contenant des antiquités. Une livraison urgente de diverses marchandises grand public était à effectuer pour le compte d'un importateur de produits électroménagers, qui était en rupture de stock, et ce vol était une aubaine. Monsieur James Rosher, le représentant de l'Université de New York qui nous attendait devant l'avion, nous a expliqué ce qu'il en était :

« Britannia Air Cargo a une cargaison à livrer à Varsovie depuis Francfort et a accepté de faire un détour par Trèves et Rzeszow pour nos artefacts. Capitaine, vous m'avez dit qu'un représentant des forces armées voyagerait avec notre colis pour des raisons administratives.

— C'est exact. Comme l'opération est supervisée par l'USAF pour le compte du Département d'État, le sergent Riabinev va faire le voyage avec les caisses jusqu'à Bialystok. Un représentant de notre ambassade l'attend à destination, en plus de représentants des autorités polonaises.

— Eh bien capitaine, tout se présente pour le mieux. Les pilotes m'ont dit qu'ils avaient réservé des emplacements pour les caisses à l'arrière de l'avion. Du fait de leur faible masse, ils m'ont dit que c'était l'endroit à la fois le plus pratique pour les décharger une fois arrivé à destination, et le plus sûr pour l'équilibrage de l'avion.

— Je vous laisse voir ça avec le sergent Riabinev, c'est elle qui a la formation pour tout ce qui est cargaisons aéroportées. »

Les pilotes, qui avaient fait une pause café au bar de l'aéroport, nous ont rejoint quelques instants plus tard et, avec l'aide de mes subordonnés, ils ont chargé les deux caisses dans leur avion, en les sanglant à l'arrière derrière une palette chargée de cartons contenant des batteurs à œufs destinés au marché polonais.

De cette journée, je me souviens bizarrement de nombre de détails insignifiants, comme la nature de la cargaison de l'avion, le fait que c'était un mercredi, ou l'immatriculation du Bae 146, G-DERP... J'ai aussi retenu le fait que, sur le ton de la plaisanterie, le copilote m'a dit que point de vue cargaison, son commandant de bord avait fait autant le plein de kérosène que de pffannecküchen<sup>2</sup>, ou que le capitaine Patterson m'a recommandé à l'occasion son gâteau polonais préféré, le sernik... Et pourtant, cela n'allait pas m'empêcher d'avoir un sévère trou de mémoire sur ce qui s'est passé ce jour-là, et qui ne portait pas que sur des points de détails.

Nous avions deux heures de vol entre Trèves et Rzeszow, et le vol a été des plus calmes. Le commandant Thornhill et le premier officier Bannister, deux pilotes expérimentés, menaient leur affaire sans le moindre accroc. Après avoir survolé le sud de l'Allemagne alors de l'Ouest pour un peu moins de trois semaines encore, nous avons traversé la frontière avec ce qui était encore la Tchécoslovaquie et, passant au-dessus de Prague, nous avons pris la direction de Cracovie, au nord-nord est.

Alors que le temps était dégagé au-dessus de l'Allemagne, il a commencé à se couvrir sérieusement au-dessus de la Tchécoslovaquie. Un inquiétant tapis de nuages, de plus en plus épais, bouchait la vue vers le sol. Puis sont apparus à l'horizon les masses typiques, avec leur sommet blanc étincelant en forme d'enclume, des cumulonimbus marquant la ligne d'orages qui traversait alors l'Europe de part en part. Bien que nous étions à plus de 24 000 pieds d'altitude (*8 000 mètres*), le Bae 146 a commencé à être secoué par les rafales alors que, guidés par leur radar météo, les pilotes tentaient de glisser l'avion entre deux blocs de nuages d'orage, à travers un trou dans la ligne.

« Miss Riabinev, je vous conseille de boucler votre ceinture, ça va secouer un peu, me prévint le commandant Thornhill. On va passer à travers tout cela pour rejoindre la Pologne... Britannia 452 à Prague contrôle, nous continuons au cap zéro dix niveau deux cinq zéro, nous avons trouvé un passage dans le front orageux, reste du plan de vol sans changement.

— *Compris Britannia 452, vous allez bientôt rentrer dans la zone de contrôle de Varsovie, fréquence 126,75 mhz. Continuez sur Bodrov et rappelez une fois passé la balise pour changer de fréquence.*

— Bodrov au zéro dix niveau deux cinq zéro pour Britannia 452, over... Pete, on a un DME sur Bodrov ?

— Affirmatif, tu l'as sur l'indicateur DME de l'ADF 2...

— Damn ! Ça secoue sévère dans le coin ! On peut réduire à combien ?

— Peu chargé comme nous sommes, 60%.

— Réduis les gaz à 60% mais vas-y doucement, je ne tiens pas à me retrouver avec un trimoteur ou un bimoteur à piloter<sup>3</sup>, surtout dans un moment pareil... »

2. Beignets fourrés à la confiture typiquement allemands.

3. Les Bae 146 sont équipés de réacteurs Avco Lycoming ALF 502, qui ont une fâcheuse tendance, s'ils sont sollicités brutalement par les pilotes, à s'éteindre en vol sans pouvoir être remis en marche en l'air.



Au bruit des moteurs, j'ai compris que les pilotes ralentissaient pour que la traversée de la ligne d'orage ne nous secoue pas trop. Bodrov est un petit village près duquel une balise VOR/DME est située, marquant la route aérienne qui va de Prague à Varsovie via Cracovie. Sur le tableau de bord du Bae 146, l'ADF, pour Automatic Direction Finder (*chercheur automatique de cap*) est situé sous les indicateurs de distance du DME, auquel il est couplé. Quand la fréquence d'une balise VOR/DME est rentré, le radiocompas indique le cap de l'avion par rapport à cette balise, et le DME situé au-dessus la distance qui sépare l'avion de ce dernier. Quand elle passe à zéro, l'avion est à la verticale de la balise.

Pour penser à autre chose qu'aux éclairs d'orage qui nous entouraient, je fixais les instruments de l'avion, tout en ne perdant pas une miette des actions des pilotes. Car, je dois l'avouer, la vue des éclairs d'orage à travers les vitres du cockpit me terrifiait. Déjà que quand je suis au sol, ce genre de phénomène météo n'est pas pour me rassurer... Le fameux DME est enfin passé à zéro au bout de longues secondes et le copilote a rappelé Prague à la radio :

« Prague contrôle, ici Britannia 452, Bodrov franchi, je demande l'autorisation de quitter la fréquence, à vous.

— *Britannia 452 de Prague contrôle, vous êtes autorisé à quitter la fréquence, bon vol vers la Pologne.*

— Merci Prague, de Britannia 452, over and out... Voyons ce que nous dit Varsovie sur la météo... Varsovie contrôle de Britannia 452, bonjour, nous venons de passer Bodrov et nous sommes au cap zéro dix niveau deux cinq zéro, est-ce que vous me voyez, à vous...

— *Britannia 452 de Varsovie contrôle, bonjour, je vous ai au radar, squawk cinq trois six deux quatre. Ça secoue pas trop à votre altitude ?*

— C'est encore supportable... Avez-vous un QAM pour Rzeszow-Jasionka ?

— *Standby Britannia 452 »*

En requérant un QAM, le copilote a demandé les conditions météo pour notre aéroport de destination car, au vu de la météo ambiante, il y avait de quoi douter sur la pertinence de la manœuvre consistant à tenter de se poser sur un aéroport de seconde zone doté d'un équipement de radionavigation sommaire... Normalement, il aurait été plus judicieux de continuer jusqu'à Varsovie, l'aéroport international étant équipé de tout ce qui se fait de mieux comme systèmes de navigation, mais le commandant de bord préférait s'en tenir à son plan de vol initial le plus possible, afin de ne pas avoir à tourner en l'air au-dessus de Varsovie pour cause de créneau d'atterrissage pas disponible, le vol n'était attendu en provenance de Rzeszow-Jasionka qu'après 19 heures. Et le bulletin météo du contrôle du trafic polonais n'interdisait pas l'atterrissage :

« *Varsovie contrôle à Britannia 452, voici votre QAM pour Rzeszow-Jasionka : QNH 1002 hectopascals, vent du 50, quinze nœuds avec rafales à 30, couvert huit octans, plafond à 450 mètres, averse avec 1500 mètres de visibilité horizontale et 300 verticale.*

— Merci Varsovie contrôle, de Britannia 452, over... Charlie, on continue sur Rzeszow ?

— Près d'un nautique de visibilité horizontale et quasiment mille pieds en vertical, ça passe, inutile de tergiverser Pete, répondit le commandant de bord. On va passer entre la ligne d'orages et la dépression, ça devrait le faire. Et puis, ce n'est pas le trafic là-bas qui va nous gêner pour nos manœuvres, on pourra faire plusieurs passages tranquillement avant de nous poser si le temps est trop pourri.

— On a une zone de haute pression qui remonte depuis la Méditerranée, ça va nettoyer un peu le ciel d’ici à ce qu’on arrive. . . Bon, on maintien Rzeszow, prochain changement de cap à Cracovie nord. . .

— Si vous ne pouvez pas faire autrement, je peux tout vous arranger si nous nous posons à Varsovie, ai-je dit. Il me faut juste un téléphone, et tout est réglé.

— Merci pour l’attention miss Riabinev, répondit le commandant de bord, mais vous n’aurez pas à vous donner tout ce mal. Pete, on se dépêche pour se poser à Rzeszow avant qu’un orage ne mette l’aéroport en QGO<sup>4</sup> »

Vu la météo peu avenante, je pensais que l’atterrissage à Rzeszow allait devoir être annulé. En effet, le temps était uniformément bouché en dessous de nous. Nous avions quitté la zone des orages, mais nous étions rentrés dans une zone de pluie intense, typique des zones de traîne suivant les fronts orageux. Passé Cracovie, le contrôle aérien de Varsovie, après notre changement de cap, nous a indiqué une balise radio à partir de laquelle la tour de contrôle de Rzeszow allait prendre en charge la fin de notre vol. Sans être dans les orages, le ciel était bien bouché, un QAM demandé à la tour de Rzeszow-Jasionka nous a confirmé que c’était pire que ce que nous avait annoncé :

*« Jasionka contrôle à Britannia 452, voici la météo : ciel couvert huit octans avec averses continues, visibilité horizontale 1 000 mètres, verticale 200, vent du 65 à 35 nœuds en rafales, QNH 995 hectopascals.*

— Charlie, demanda le copilote, c’est jouable avec des conditions pareilles, et sans ILS ?

— Mmmm. . . On est au-dessus des conditions minimales pour un atterrissage sans visibilité en ILS, ils sont pas en QGO, j’espère ?

— Je vais demander. . . Jasionka contrôle de Britannia 452, confirmez-vous le fait que vous êtes actuellement ouvert, à vous.

— *Affirmatif Britannia 452, nous sommes ouverts à tout trafic IFR<sup>5</sup> pour le moment. Confirmez-vous votre décision d’atterrir chez nous ?*

— Affirmatif Jasionka contrôle, nous suivons le plan de vol prévu, répondit le commandant de bord. Demandons autorisation de descendre avec le circuit autorisé à partir de Czarna et Ostrow NDB.

— *Pouvez-vous me rappeler votre cap et votre niveau de vol actuel Britannia 452.*

— Niveau 250 cap 90, droit sur Czarna NDB. Vous ne nous avez pas sur votre radar ?

— *Hem. . . Nous n’avons pas de radar d’approche, Britannia 452. Néanmoins, vu que vous êtes notre seul trafic pour le moment, vous êtes autorisé à vous poser. Vous avez la fréquence de notre NDB de bout de piste ?*

— Standby Jasionka contrôle. . . Charlie, on a bien la fréquence de Jasionka NDB dans nos documents de vol ?

— On a ça, je l’ai sous le nez. Pete, on va faire une approche IFR avec les radiobalises, c’est jouable malgré la météo. »

La remarque du commandant de bord ne m’a pas du tout rassurée. Pour vous décrire la situation, la piste unique de l’aéroport de Rzeszow-Jasionka est orientée ouest-est, et une balise NDB est installée en bout de piste côté est pour permettre les atterrissages avec une visibilité réduite. Deux balises NDB encadrent l’aéroport : Ostrow à six nautiques (11,12 km) à ouest, et Czarna à 8 nautiques (14,8 km) à l’est.

À l’époque, avant leur remplacement par des VOR/DME dans le milieu des années 1990, ces deux NDB étaient utilisées comme waypoints autour desquels les avions tour-

4. Code radio de l’aviation civile pour interdiction d’atterrir et de se poser sur un aéroport donné.

5. Instrumental Flying Rules, règles de vol aux instruments. Autrement dit, le pilotage sans visibilité.

naient pour descendre en direction de la piste de l'aéroport, en suivant une trajectoire de spirale aplatie. Les vols en provenance de Varsovie accrochaient Czarna, et ceux en provenance de Cracovie Ostrow. C'était cette balise que nous allions accrocher, mais sans indication radar de l'aéroport, et sans DME, c'était tout à faire au radiocompas, dont l'aiguille sautait de façon erratique à cause de l'atmosphère orageuse... Le commandant de bord a quand même tenté le coup :

« Jasionka contrôle de Britannia 452, on y va, je vous indiquerai quand j'aurais accroché Ostrow. J'attends vos instructions, à vous.

— *Compris Britannia 452, descendez à 2 500 mètres et rappelez quand vous serez à ce niveau.*

— 2 500 mètres pour Britannia 452, cap 90... Ostrow passé, je fais le circuit avec Czarna... »

Ce qui m'inquiétait de plus en plus, c'était le fait que je ne voyais absolument pas le sol, en plus du fait que la descente se faisait avec des aides à la navigation peu précises. Nous avons spiralé en descente entre les balises d'Ostrow et de Czarna, et, au bout de quelques instants, le commandant de bord a prévenu qu'il était arrivé à la bonne altitude :

« Jasionka contrôle de Britannia 452, nous sommes à 2 500 *pieds* d'altitude-pression, demandons l'autorisation d'atterrir, à vous.

— *Autorisation accordée Britannia 452, alignez-vous sur Ostrow à 2 000 mètres d'altitude et descendez suivant la pente habituelle en vous calant ensuite sur Jasionka NDB, vous serez en vue de la piste dans quinze secondes. Rappelez après atterrissage ou en cas de manœuvre annulée.*

— Compris Jasionka contrôle, altitude 2 000, on y va... Pete, on revient sur Ostrow, il nous faut descendre de 300 *pieds* pour être au bon niveau, mets-moi le second ADF sur Jasionka piste, on en aura besoin pour se poser.

— Voilà... On est à la bonne altitude, on vole trente secondes au 270 pour avoir de la marge afin d'attraper Ostrow correctement ?

— Affirmatif. Après, on fait l'alignement sur Jasionka piste en manuel. À vue de nez, on verra la piste cinq secondes avant de se poser, si c'est trop pourri, on annule et on file à Varsovie.

— Compris... »

Tout à leurs manœuvres délicates, et pas aidés par le fait qu'ils devaient surveiller les ADF en permanence pour virer sur les bonnes balises au bon moment, les pilotes n'avaient pas fait attention à leur altitude. Ou plutôt, aux données chiffrées relatives à leur altitude... Sans la moindre visibilité, en plein milieu des nuages, ils s'étaient enfin alignés une dernière fois sur la balise d'Ostrow après avoir sorti le train et les volets, prêts à un dernier parcours qui devait les amener au bout de la piste de Rzeszow-Jasionka.

Dès que l'aiguille de l'ADF a tourné de 180 degrés, indiquant que l'on venait de passer au-dessus de la balise d'Ostrow, le commandant de bord a poussé le manche en avant pour mettre l'avion en descente suivant la pente habituelle de trois degrés en-dessous de l'horizontale, standard de l'aviation civile commerciale. Normalement, cette approche devait nous laisser le temps de voir la piste avant de décider si on continuait ou pas. Mais cela ne fut pas le cas.

Alors que nous avions, en théorie, vingt secondes de vol avant de toucher le sol, nous avons brusquement vu, surgissant de derrière un rideau de pluie, des arbres en plein dans notre ligne de vol. À 200 nœuds de vitesse de vol (370 km/h), c'était trop tard pour réagir. Il y a eu un grand choc et, après, je n'ai plus aucun souvenir de ce qui s'est passé par la suite.

Je n'ai aucun souvenir de ce qui s'est passé pendant plusieurs heures avant que je ne reprenne conscience sur le site du crash. J'ai commencé par entendre des voix dans une langue que je ne comprenais pas, puis ma vue est revenue. J'ai ensuite vu un entrelacement de motifs noirs, blancs et verts, sans comprendre ce qui m'arrivait. Il m'a fallu plusieurs minutes pour comprendre que j'étais, en fait, dans un arbre. Un joli bouleau de la forêt à l'ouest de l'aéroport de Rzeszow-Jasionka, qui me retenait dans ses branches à trente pieds du sol. . . J'étais trop sonnée pour essayer de bouger et, par réflexe, j'ai appelé au secours :

« HÉHO ! EST-CE QUE QUELQU'UN M'ENTEND ?

— Mirek, jest ktoś w tym drzewie!

— Co ? Jesteś pewien ?

— Tak, jest przejściowy, który nie został znaleziony.

— Zadzwoń koronera, będzie musiał wysłać autopsji. . .

— Hem, Mirek, to raczej pogotowia i skali, które będą prowadzić. . . Ona żyje.

— Nie zadzieraj ze mną, Stana, samolot jest w strzępach, nikt nie mógł przeżyć taką katastrofę!<sup>6</sup>

— Hého ! Vous pouvez me descendre de là, s'il vous plaît ?

— O mój Boże, nie ma mowy!<sup>7</sup> »

C'étaient deux pompiers polonais, envoyés par les services de sécurité de l'aéroport, qui m'ont trouvée et sortie de l'arbre après avoir répondu à mon appel au secours. Ce n'est pas que j'ai quelque chose contre les bouleaux, ni contre la vue que l'on a quand on est dans les branches aux trois-quarts de la hauteur de l'arbre, mais vu les circonstances, j'avais surtout une grande envie d'être ailleurs. Et, surtout, que l'on annonce à mes proches que j'étais vivante. Un pompier, qui parlait anglais, est monté dans l'arbre avec une échelle et une civière rigide pour me descendre avant qu'une ambulance me conduise à l'hôpital de Rzeszow :

« Madame, je vais vous passer un collier cervical et vous installer sur une civière pour vous descendre de là. Est-ce que vous avez mal quelque part ?

— Franchement, non. . . J'ai l'impression d'être en coton, je n'arrive pas à bouger.

— Je ne vois aucun saignement, ni aucune plaie. . . Vous me dites si je vous fais mal. . .

Comme j'étais coincée dans les branches face vers le sol, il a fallu me retourner pour m'allonger sur une civière avant de me descendre de l'arbre. J'étais complètement sonnée, et je n'avais pas l'impression que ce que je vivais était réel. Pourtant, quand j'ai été conduite vers l'ambulance sur mon brancard, j'ai pu voir les équipes d'enquêteurs polonais quadriller le lieu de l'impact, et des pièces métalliques joncher le sol forestier, tout ce qui restait du Bae 146 du vol Britannia Air Cargo 452. J'ai même reconnu au passage ce qui restait d'un des réacteurs de l'avion.

Pour la suite, il n'y a rien de bien intéressant à dire, si ce n'est que les médecins polonais ont fait un travail sérieux et complet en m'examinant sous toutes les coutures, radios et scanner compris. J'ai été agréablement surprise de voir que leur équipement médical était largement à la hauteur de ce qu'on a aux USA, leur scanner étant même un appareil provenant d'une société américaine basée à Chicago : Meltner Medical. . .

6. Traduction : Mirek, il y a quelqu'un dans cet arbre !

— Quoi ? tu en es sûr ?

— Oui, c'est la passagère, celle que l'on n'a pas trouvée.

— Appelle le médecin-légiste, il va falloir l'envoyer à l'autopsie. . .

— Hem, Mirek, c'est plutôt une ambulance et une échelle qu'il va falloir amener. . . Elle est vivante.

— Te fous pas de moi Stan, l'avion est en miettes, personne n'a pu survivre à un crash pareil !

7. Oh mon Dieu, pas possible !

Après une bonne demi-journée d'examen, j'ai été mise sous surveillance médicale dans une chambre individuelle et, épuisée, j'ai dormi 18 heures d'affilée. Les trois jours suivants, comme mon état de santé étonnait les médecins, j'ai été gardée en observation. Je me remettais de mon accident et, avec une chance incroyable, je n'avais pas la moindre blessure. J'ai pu me lever et marcher normalement le deuxième jour de mon hospitalisation et, avec l'aide de l'infirmière-chef du service où j'étais hospitalisée, appeler par téléphone mes parents à Pittsburgh, et Carlos à Ramstein.

J'ai aussi eu la visite du colonel Michael Storbrinsky, l'attaché de l'air de l'ambassade des États-Unis à Varsovie. Naturellement, son propos était professionnel. Le vol à bord duquel j'étais avait été partiellement affrété par une université américaine, sous la supervision de l'US Air Force pour la partie sécurité de la cargaison, et c'était un avion britannique qui s'était écrasé en Pologne. Bref, il allait y avoir pas mal de monde d'impliqué dans l'enquête, et c'était pour cela que le colonel venait me voir. Seul à seule, dans ma chambre, il m'a fait le point de la situation :

« Les autorités polonaises ont fait le black-out sur ce crash, avec notre aval, le temps que les conclusions officielles de l'enquête soient publiées. Par chance, nous sommes dans un pays qui était encore une dictature totalitaire il y a de cela moins de trois ans, et la presse locale n'est pas encore aussi intrusive que celle des pays occidentaux. Avec l'aide du commandement de la Milice de Rzeszow, j'ai pu vous garder au secret dans cet hôpital, et la barrière de la langue nous a beaucoup aidé.

— De toutes façons, monsieur, j'aurais appliqué à la lettre la politique de nos forces armées : pas de communication à la presse sans ordres formels. De plus, je ne suis capable de... disons... comprendre ce qui m'est arrivé que depuis moins d'une journée. Pour le moment, je n'ai aucun souvenir de ce qui s'est passé entre le décollage de Trèves et ce matin. Je pense que vous êtes au courant du fait que j'ai appelé mes proches pour leur dire que j'étais vivante, et en un seul morceau.

— Je le sais par le capitaine Patterson, de Ramstein, qui a eu un rapport à ce sujet par l'aviateur de première classe Carlos Alvarez, sur vos recommandations à ce qui m'a été rapporté. Vous avez aussi demandé expressément à vos parents de ne rien dire à la presse sans votre accord, ce qu'ils ont fait scrupuleusement à ce jour. Le Pentagone m'a dit que votre famille était lourdement sollicitée par la presse locale pour avoir de vos nouvelles, mais qu'ils renvoyaient systématiquement sur le bureau de l'Air force à Pittsburgh pour toute information vous concernant.

— Quand je me suis engagée, je leur ai expliqué ce qu'il fallait faire au cas où il m'arriverait malheur dans le cadre d'une de mes missions. Je suis autorisée à leur donner de mes nouvelles directement hors zone de guerre et mission de combat, un officier de la Milice locale m'a dit que ses supérieurs vous avait prévenu peu de temps après que j'ai été retrouvée sur le lieu de l'accident. J'ai pensé que vous vous seriez chargé de la transmission de l'information à mes supérieurs, et je n'ai pas jugé utile de le faire dès que j'ai été en état de me servir d'un téléphone.

— Je m'en suis chargé, en effet, et, sur recommandation des médecins, compte tenu de votre état de santé, j'ai expressément demandé à être votre interlocuteur exclusif pour tout ce qui est en dehors du champ médical.

— Pour l'enquête, comment est-ce que ça va se dérouler ?

— Pour le moment, ce sont les experts de l'ULC polonais et de l'AAIB britannique<sup>8</sup> qui mènent l'enquête. Le National Transportation Safety Board, avec l'accord des parties

---

8. Urząd Lotnictwa Cywilnego, Office de l'Aviation Civile polonais, et Air Accidents Investigation Branch, Branche d'Enquête sur les Accidents Aériens du ministère des transports britannique, organismes

en présence, a envoyé un enquêteur auquel l'USAF a expressément délégué tout ce qui était considérations techniques sur l'enquête en cours. compte tenu de votre état de santé, vous ne serez pas interrogée avant au moins une quinzaine de jours. Les médecins m'ont dit que le fait que vous n'avez aucun souvenir de votre voyage n'était que temporaire.

— Vu comme il a fini, je préférerais ne pas m'en rappeler du tout... Et ma mémoire sur ces événements reviendra quand ?

— Là, il faudra que vous posiez la question à un représentant du corps médical... En tout cas, pour la suite, vous serez rapatriée à Ramstein dans moins d'une semaine, sauf contre-indication des médecins. Après, vous aurez un congé pour raison médicale dans votre famille, aux États-Unis. Vous êtes de Pennsylvanie, il me semble ?

— Oui, de Pittsburgh, mon domicile là-bas est celui de mes parents. Je serais en arrêt maladie pendant longtemps ? Je n'ai rien comme blessures, je peux reprendre le service après un peu de repos.

— Là encore, c'est une question médicale à laquelle je ne peux pas répondre... Je voulais surtout vous informer que vous serez interrogée sur l'accident après votre retour aux USA, et seulement après avis médical favorable des autorités compétentes. En attendant, les premiers éléments de l'enquête recueillis par les autorités polonaises permettent d'exclure une cause criminelle pour l'accident. Les boîtes noires sont actuellement en cours d'examen en Grande-Bretagne, cela permettra de comprendre pourquoi l'avion s'est écrasé plus de cinq milles nautiques et demi avant le seuil de la piste de Rzeszow-Jasionka.

— Tant que ça ?

— Oui. Comme les témoins interrogés ne nous ont fait part d'aucune explosion en vol, la piste criminelle n'est pas retenue, sauf si les boîtes noires nous révèlent que l'avion a été saboté. Ce n'est pas impossible dans l'absolu, mais pour le moment, il n'y a pas d'éléments allant dans ce sens. Scotland Yard nous a indiqué que la compagnie aérienne n'avait aucun problème financier qui aurait pu justifier une escroquerie à l'assurance, par exemple, et aucun groupe terroriste n'a revendiqué être l'auteur du crash. En dehors des artefacts archéologiques transportés à bord, il n'y avait qu'une cargaison des plus banales : des appareils électroménagers ordinaires que l'on peut trouver pour une douzaine de dollars pièce dans un supermarché. Mais avec les attentats de Lockerbie et du désert du Ténéré<sup>9</sup>, vous trouverez facilement des vendeurs de sensationnel pour raconter n'importe quoi.

— Et les objets pour l'exposition à Bialystok ?

— Récupérés intacts dans leurs conteneurs sur le lieu du crash par la Milice de Rzeszow, et remis le lendemain à nos représentants diplomatiques sur place, qui étaient chargés de les réceptionner. Les conteneurs ont survécu au crash, protégeant ainsi leur contenu. De ce côté-là, mission accomplie, sergent. L'Université de New York City m'a demandé de vous transmettre tous ses vœux de prompt rétablissement. »

Le 25 septembre 1991, j'ai finalement été rapatriée aux USA via Ramstein, et mise en congé maladie avec solde chez mes parents, à Pittsburgh. Je n'avais aucune séquelle physique de mon accident, un fait incroyable que les médecins n'arrivaient pas à expliquer. Une équipe médicale de l'US Navy est venue me chercher à l'hôpital de Rzeszow le 25 au matin pour me transporter vers la base de Ramstein. Pour des raisons plus réglementaires que médicales, j'avais droit à une ambulance avec place assise, et un fauteuil roulant pour

---

officiels chargés de toutes les questions relevant de l'aviation civile dans leurs pays respectifs. Entre autres, les enquêtes sur les accidents.

9. Allusion à deux explosions en vol d'origine criminelles d'avions de ligne : celle du vol Pan Am 103 au-dessus du bourg écossais de Lockerbie, le 21 décembre 1988, et celle du vol UTA 772 un peu moins d'un an plus tard, le 19 septembre 1989, deux attentats attribués, de façon controversée et sans que ce point fasse consensus, aux services secrets libyens.

être déplacée alors que je pouvais parfaitement marcher. C'était une jeune femme officier de la Navy qui venait superviser le transport, l'enseigne de vaisseau de seconde classe Carolyn Zieztinsky :

« Bien sergent, je n'ai pas relevé de troubles neurologiques, le diagnostic de mes confrères locaux est exact, en plus d'être rédigé dans un anglais correct. Vous pouvez vous asseoir là-dedans, un C-12 vous attend à l'aéroport, et l'ambulance est garée en bas pour vous y conduire.

— Merci pour l'examen enseigne... Heu, excusez-moi, mais je ne m'y retrouve pas avec les grades de la Navy, vous êtes officier, mais je ne vous situe pas sur l'échelle.

— Je suis l'équivalent de sous-lieutenant pour vous donner une comparaison avec l'Air Force. Comme j'ai eu une opportunité avec la Navy pour être médecin de profession, j'ai fait mes études à Annapolis. J'exerce en externat à l'hôpital naval de Norfolk, j'ai commencé ma première année il y a de cela un peu plus d'un mois. Comme j'avais prévu de me rendre à Ramstein pour voir quelqu'un de ma famille qui y est en garnison et que l'on avait besoin d'un médecin pour un transport médical, j'ai proposé mes services.

— Ah, vous avez quelqu'un à vous dans l'Air Force ?

— Non, le corps de Marines. Ma cousine est l'officier commandant la compagnie Echo du 1138th Airborne, je ne sais pas si vous la connaissez, une grande rouquine caractérielle et psychorigide, le parfait profil pour le poste...

— Le capitaine Patterson ? C'est l'officier de sécurité de la base, j'ai eu affaire à elle plusieurs fois à titre professionnel, vu que je suis la secrétaire du colonel Collenstone. Elle fait beaucoup de renseignement militaire à ce que j'en vois... »

Pour la suite, il ne s'est rien passé de notable me concernant. Mon voyage de retour vers Ramstein s'est fait à bord d'un petit bimoteur à hélices C-12 Huron de l'US Navy, affrété pour l'occasion. J'ai fait un petit passage à Ramstein où, justement, j'ai été interrogée par Linda Patterson dans le cadre de l'enquête sur le crash du vol Britannia Air Cargo 452 dont j'étais la seule survivante. Malheureusement, je n'avais rien à dire de précis :

« Je serais bien en peine de vous être utile faute de souvenirs précis de ce qui est vraiment arrivé ce jour-là... Je n'ai pas le moindre souvenir de quoi que ce soit sortant de l'ordinaire d'un vol de transport. J'ai voyagé plusieurs fois dans le poste de pilotage d'avions de transport militaires et je sais comment ça se passe quand tout va bien. Mes souvenirs du vol me reviennent petit à petit et je n'ai aucun souvenir d'incident de quelque nature que ce soit avant le crash : ni panne, ni explosion, ni incident de pilotage.

— Je note votre remarque parce qu'elle est très importante pour l'enquête, et elle permet d'éliminer la piste criminelle. La Milice de Rzeszow et Scotland Yard vont pouvoir refermer le dossier criminel. Britannia Air Cargo a des contrats avec l'armée britannique pour des livraisons ponctuelles de fournitures civiles à Belfast, et leurs avions sont entretenus par une filiale de Short Brothers dans cette ville. Bien qu'il n'y ait pas eu de revendication, l'enquête des autorités britanniques a tout de suite retenu la possibilité d'une action de l'IRA... Reste la possibilité d'un sabotage intentionnel de l'avion, mais cela ne pourra être mis en évidence que par l'enquête technique en cours.

— D'après ce que j'ai compris, ça devrait être réglé d'ici la fin de l'année.

— Tout à fait, et vous serez convoquée devant une commission d'enquête du Pentagone. Pour des raisons pratiques, j'ai poussé à la roue pour que l'on vous accorde un congé médical avec solde jusqu'au 1er janvier 1992 inclus. Le médecin-chef de la base voulait vous faire retourner au boulot début octobre, mais j'ai eu des arguments d'ordre médical de la part de ma cousine Carolyn, que vous avez vue quand elle vous a amenée ici par avion. Choc post-traumatique, vous savez ce que c'est ?

— J'ai un oncle qui en souffre après avoir été au Vietnam en première ligne pendant l'offensive du Têt. C'est un problème qui vous fait revivre, des années après, un événement qui vous a traumatisé, cela sous la forme de cauchemar ou d'hallucinations. Je n'ai pas ce genre de comportement pour le moment, avec cet accident d'avion.

— Cela peut vous arriver dans les mois qui suivent, et j'ai utilisé cet argument pour forcer la main au docteur Finnegan pour qu'il soit compréhensif pour vos congés. Vous partez aux USA la semaine prochaine sur un vol commercial. J'ai noté votre adresse dans votre famille, car nous sommes appelées à nous revoir.

— Merci capitaine. Excusez-moi, mais le colonel Collenstone m'attend à dix heures pour les papiers relatifs à mon congé maladie. Il s'est occupé personnellement de mon affaire, je ne peux pas me permettre d'être en retard et... Mais qu'est-ce que c'est ?

— Un problème sergent ? »

Nous étions le 27 septembre 1991 au matin, entre 9 heures et 10 heures, et ma montre indiquait 20 heures 27 à la date du 25 septembre... C'était une montre à quartz premier prix d'une grande marque japonaise, dotée d'aiguilles et d'un petit cadran à cristaux liquides qui, entre autres choses, indiquait la date et deux fuseaux horaires. J'en avais réglé un sur l'heure de Pittsburgh, l'Eastern Standard Time, et l'autre sur l'heure européenne locale, l'UTC+1 de la Communauté Européenne, tout comme les aiguilles de ma montre.

Et là, tous les réglages de ma montre étaient décalés de plus de 36 heures en arrière, une durée correspondant à peu de choses près à la période qui s'est déroulée entre le crash et le moment où j'ai repris mes esprits dans les branches du bouleau où les équipes de sauvetage polonaises m'ont récupérée... J'ai mis ce phénomène sur un problème causé par la pile, et le fait que ma montre avait du être endommagée lors du crash. Mon rendez-vous avec mon officier supérieur étant plus important, je n'ai pas prêté attention à ce problème. J'ai réglé ma montre le soir même et j'ai ensuite complètement perdu de vue cet incident. Pourtant, ce n'était que le début d'une longue série...

Je suis partie chez mes parents par un vol civil d'American Airlines le 30 septembre 1991. J'avais été bien secouée par mon accident et, comme cela était prévisible, j'avais revu en rêve la nuit précédente les dix secondes qui ont précédé le crash, avec l'ADF basculant à 180 degrés au-dessus de la balise d'Ostrow, le commandant de bord mettant l'avion en descente, le rideau d'arbres surgissant d'un coup de derrière les trombes de pluie qui tombaient dru lors de cette journée orageuse...

Je me réveille généralement en sursaut à ce moment-là, et il me faut quelques minutes pour reprendre mes esprits. Les deux membres de l'équipage avaient été tués lors du crash et, inexplicablement, j'étais vivante et physiquement indemne, alors que j'étais assise dans le siège située juste derrière eux. L'enquête était toujours en cours et je devais être entendue au Pentagone pour la partie militaire.

Entre les polonais, les britanniques et l'US Air Force, il y avait du monde sur le dossier. Plus les allemands qui avaient mis sur le coup leur police criminelle fédérale, le BKA, BundesKriminalAmt, pour cause de piste terroriste possible. Et le NTSB qui avait été convié parce que l'affréteur de l'avion était une personne morale civile des USA, cela faisait beaucoup de monde pour un simple crash d'avion-cargo. Certes, le caractère politiquement sensible de la cargaison, plus l'implication du Pentagone pour la partie sécurité, rendaient cet accident délicat à traiter, mais ses causes ne sont pas restées inconnues longtemps.

Depuis Ramstein, j'ai eu droit à un billet de train pour me rendre à l'aéroport international de Francfort sur le Main, le grand aéroport allemand pour les vols depuis et à



destination de l'étranger. J'avais un billet transatlantique sur American Airlines, et une correspondance à Kennedy Airport pour Pittsburgh, offerts par l'US Air Force du fait de ma condition médicale qui m'interdisait réglementairement de voyager comme passager à bord d'un avion-cargo militaire. Règlement de l'Air Force : sauf exception justifiée, les blessés assis et les malades ne nécessitant pas un brancardage voyagent sur des vols commerciaux en temps de paix, ou sur des vols de passagers affrétés par l'US Air Force.

Pour ce vol de retour à la maison, je m'attendais à une longue et tranquille traversée de l'Atlantique. Venant d'un milieu modeste, je n'ai pas souvent voyagé en avion, le prix des billets limitant la possibilité, pour une famille de quatre personnes issue de la classe ouvrière, de voyager par voie aérienne. C'est d'ailleurs pour voir le monde entier que je me suis engagée dans l'US Air Force, ce qui m'a valu de voyager dans nombre d'avions militaires capables d'embarquer des passagers pour me rendre à mes bases d'affectation.

Avec la libéralisation des transports aériens sous la présidence de Jimmy Carter, renforcée lors des deux mandats de Ronald Reagan, les prix des billets d'avion ont baissé plus vite que les salaires de mes parents en dollars constants, nous permettant d'aller voir la famille de ma mère au Québec en 1982, pour notre premier voyage en avion. Cela nous a permis de ne pas devoir passer deux jours sur la route en autocar...

J'étais plutôt ravie d'embarquer à nouveau à bord d'un avion de ligne (une autre de mes motivations pour choisir l'Air Force : les voyages en avion !) et j'ai patiemment pris mon tour dans la file d'attente des vols d'American Airlines avant de prendre ma place à bord. J'avais la chance d'avoir pu obtenir une place avec un hublot et je comptais bien profiter de mon vol quand j'ai eu une sorte de malaise inexplicable avant d'embarquer. Certes, compte tenu de ce qui m'était arrivé, c'était à prévoir, mais je ne pensais pas que cela se produirait de cette façon. Et surtout, avec des images qui n'avaient rien à voir avec mon accident.

J'étais au guichet de vérification des billets quand cela m'est arrivé. L'avion que je devais emprunter était à quai, et je devais passer le guichet avant de monter à bord, mon billet devant être vérifié par un employé d'American Airlines. Alors que j'étais derrière un des passagers, j'ai jeté un coup d'œil par la vitre de la jetée pour voir mon avion. Il était à quai et la passerelle télescopique d'embarquement donnait accès à la porte arrière, ce qui fait que je ne pouvais voir que la queue de l'appareil. Et son immatriculation qui, inexplicablement, m'a fascinée. C'était N334AA, rien de bien extraordinaire à première vue. Puis ce fut à mon tour d'embarquer :

« Madame, votre nom s'il vous plaît ? »

— Hein ? Je... Excusez-moi, c'est Ameline Riabinev, avec un V à la fin...

— Riabinev, Riabinev... Voilà, vous êtes sur le siège 24A, sur votre gauche après la porte, en entrant... Madame, quelque chose qui ne va pas?... Madame ? »

J'ai eu soudain la vision d'un avion de ligne en vol dans le ciel bleu, à basse altitude, un avion avec la carlingue couleur aluminium, comme celui à bord duquel j'allais embarquer. Je le voyais en vol, fonçant droit devant lui puis, soudain, prenant une trajectoire de descente avant d'aller se fracasser contre un gratte-ciel aux façades de la même couleur aluminium brillant, dans lequel il a terminé sa course dans une boule de feu et d'épaisse fumée noire. Cette vision n'a duré qu'une vingtaine de secondes, mais elle m'a durablement perturbée. En reprenant mes esprits, j'ai vu que l'employée d'American Airlines semblait inquiète pour mon état de santé. Pour ne pas passer pour une folle, je lui ai sorti une explication bidon :

« Excusez-moi, ce n'est rien, j'ai mal dormi ces derniers temps et j'ai besoin d'un peu de repos. Rien de grave... »

— Tant mieux pour vous que ce ne soit qu'un peu de fatigue, vous m'avez vraiment fait peur. . . Vous pouvez demander au personnel de bord de quoi dormir tranquillement, et à ce qu'on ne vous dérange pas. Bon vol madame. . .

— Merci, bonne journée à vous. »

Effectivement, j'ai dormi à poings fermés pendant tout le vol à destination de New York City. Passer plusieurs heures à bord d'un avion de ligne n'est pas une situation qui vous permet de faire grand-chose de plus. . . Le reste du vol s'est déroulé sans le moindre incident, et j'ai pu avoir ma correspondance pour Pittsburgh à New York Kennedy Airport avec un minimum d'attente.

Ça me faisait tout drôle de faire le voyage de New York vers Pittsburgh en avion car, habituellement, je ne voyage qu'en autocar à l'intérieur des USA pour des raisons de tarif, ma famille n'étant pas riche du tout. Mon père est conducteur d'engins de chantier, et ma mère chauffeur d'autobus. C'est d'ailleurs comme ça qui se sont rencontrés pour la première fois, l'autobus de maman était bloqué par un chantier sur lequel mon père opérait une pelleteuse pour creuser une tranchée en travers de la chaussée. . .

Maman était ravie de me revoir, surtout que j'étais en un seul morceau, et Garfield, mon frère cadet, avait pu trouver une formation professionnelle dans l'informatique, sa grande passion. C'était un employeur potentiel qui le prenait directement à sa sortie de l'école professionnelle où il avait passé son diplôme de technicien en automatismes industriels, la seule formation que l'on pouvait lui payer dans la famille, ma contribution personnelle comprise. Il nous a fallu sortir les \$15 000 pour les deux ans à trois, mes parents et moi, et ça a demandé quelques sacrifices. C'est pour toucher la prime arctique que j'ai accepté sans broncher d'aller à Thulé, par exemple, afin de payer ma part des études de mon frère.

Son employeur était une société qui allait proposer un service d'enregistrement de données accessibles dans le monde entier en passant par le réseau téléphonique, un système appelé Usenet, et qui était utilisé par des scientifiques, des financiers et d'autres professions du même genre qui ont besoin d'échanger des informations rapidement, et à l'échelle de la planète. Et cela incluait des programmeurs informatiques, ou futur programmeurs comme mon frère.

Atlantic Hosting, son employeur, l'avait pris en formation en août en alternance avec un emploi de technicien en système électriques pour leur futur centre de données de Pittsburgh, en cours d'installation. Entre un passages sur le chantier du futur centre et une session de formation, Garfield était à la maison devant son ordinateur. Ou plutôt, ses ordinateurs. Son premier ordinateur était un Commodore 64 qu'il s'était payé à treize ans, entre des économies forcenées sur ses jobs d'été, et une participation de mes parents. Il avait fallu sortir près de \$600 pour faire l'achat, et mon frère n'avait que la moitié de la somme. L'engin avait huit ans et mon frère l'utilisait toujours.

Son second ordinateur, un compatible PC, avait été acheté cinq ans plus tard au prix de \$1 000, cette fois-ci entièrement avec les économies de mon frère. Garfield avait fait l'impasse sur une voiture, une chaîne hifi et d'autres équipements du même genre pour s'acheter son ordinateur, plus récent et, selon lui et appelé à devenir un standard de l'informatique professionnelle. Ce dont en quoi il n'avait pas tort, vu que j'ai dû troquer ma machine à écrire contre un appareil du même genre quand j'ai été mutée à Ramstein.

Sa troisième machine, plus récente et plus puissante, était cette fois-ci prêtée par son employeur pour les besoins de la formation et du futur travail de mon frère. Garfield y était dessus à chaque fois qu'il avait un exercice à faire, ou un travail de programmation à

réaliser. Autre élément important, il avait aussi droit à sa ligne téléphonique personnelle pour ses besoins professionnels, ligne payée par son employeur.

Pendant la période où j'ai été en congé maladie chez mes parents, Garfield était à la maison la moitié du temps. Il faisait des tests de connexion et de trafic pour son employeur pendant ce temps-là afin de voir si le service qu'allait proposer ce dernier était fiable, le centre devant ouvrir début novembre. Un matin, alors que je regardais les actualités télévisées, mon frère est venu me voir. Sur son réseau informatique professionnel, appelé Usenet, il y avait un service qui parlait de moi :

« Salut frangine, toujours à voir si on parle de toi dans les journaux du matin ?

— Je ne m'attends à rien de tout cela avant l'audition de la commission d'enquête du Pentagone. Le DoD<sup>10</sup> m'a convoquée le 14 octobre pour mon audition publique, en présence des représentants des parties concernées.

— Les anglais et les polonais je suppose.

— En plus d'un type du NTSB et de l'Air Force, c'était prévu dès le départ. Je pense qu'il n'y aura rien dans les journaux avant que la commission d'enquête n'ait rendu son rapport. Il n'y a eu que les pilotes de tués dans le crash, ça fait pas assez de morts pour intéresser les grandes chaînes nationales. Et la piste terroriste ayant été rapidement abandonnée faute de preuves. Ne reste plus que la défaillance mécanique ou l'erreur de pilotage. Rien de bien intéressant. . .

— Je suis au courant, je passe de temps à autre sur un newsgroup Usenet spécialisé dans la question, misc.airliners.safety. Ils ont une section dédiée aux accidents d'avion, et le tien y a été commenté, entre autres par des types qui travaillent à la FAA.

— On trouve des informations sur l'aviation civile avec tes ordinateurs ?

— Oui, sur les newsgroups Usenet, le service que mon employeur va héberger dans son nouveau centre de données de Pittsburgh. Sans parler du nouveau réseau mondial qui se met en place en ce moment, Internet. Jusqu'ici, on avait des réseaux informatiques locaux, régionaux, voire nationaux pour les plus gros, qui étaient chacun dans leur coin, et parfaitement incapables de communiquer entre eux. Le dernier obstacle technique a été levé avec l'adoption d'une norme mondiale de communication qui s'appelle TCP/IP, et on a des offres commerciales d'accès à ce réseau ouvertes à tout le monde qui sont commercialisées depuis l'année dernière.

— Si c'est pour lire des papiers scientifiques qui nécessitent d'avoir au minimum un doctorat dans la matière concernée pour comprendre de quoi ça parle, il ne va pas y avoir grand monde sur cet Internet.

— Pour le moment ! Le service commence juste à ouvrir, il va falloir un peu de temps pour y mettre du contenu, c'est comme la radio ou la télévision à leurs débuts. Et les opérateurs, comme Atlantic Hosting, poussent à la roue pour que le réseau soit ouvert au grand public. Pour l'instant, avec l'administration Bush qui va sûrement dégager aux prochaines présidentielles, faut pas s'attendre à grand-chose mais si les Démocrates passent dans un an, on aura des chances sérieuses d'avoir des offres commerciales Internet pour le grand public avant l'an 2000.

— Pour l'instant, je ne vois pas ce que moi, en tant que cliente de base, je pourrais en faire d'un service pareil. Déjà que je travaille avec un ordinateur par pure obligation professionnelle, et non parce que ça me plaît. . .

— Tout est à inventer avec Internet, et même les gens comme moi ne peuvent pas tout imaginer. Mon utilisation actuelle d'un service informatique sur réseaux de communication

---

10. Department of Defense, le ministère de la défense des États-Unis d'Amérique, dont le Pentagone est le siège administratif.

ne représentera plus qu'une infime minorité de l'utilisation d'un système comme Internet dans dix ans, c'est la seule certitude que l'on peut avoir.

— Et sinon, ils disent quoi, tes spécialistes sur tes newsgroups ?

— Compte tenu des éléments disponibles, l'erreur de pilotage est la thèse la plus avancée. Un avion en bon état ne se plante pas à plusieurs miles de la piste d'atterrissage comme ça. Tu étais à moins d'un demi-mile de la dernière balise que tu as survolée. Comme personne n'apporte la preuve que l'avion avait un problème mécanique, ça reste l'explication la plus vraisemblable de ce qui t'es arrivé.

— Contente de l'entendre... J'aimerais bien que l'on en finisse avec cette histoire, ne fût-ce que pour qu'on sache enfin pourquoi les deux pilotes sont morts dans cet accident... En attendant, je suis en congé parce que je suis sensée avoir des séquelles de cet accident. J'ai un rendez-vous la semaine prochaine au Veterant's Hospital de la ville pour un checkup complet offert par l'Air Force. Comme occupation pour passer mon temps libre, je préférerais faire autre chose...

— Fais attention à ce qu'il ne t'arrive pas le même problème que notre oncle Henry à son retour du Vietnam...

— Oui, je sais, revoir ce qui m'est arrivé sous forme de cauchemars ou d'hallucinations... Le problème, c'est que je n'ai aucun souvenir de ce qui s'est passé entre le moment où l'avion a survolé la dernière balise NDB et celui où j'ai repris mes esprits dans un arbre... Je dois en reparler à un psy de l'armée cette après-midi, les docteurs que j'ai vus à Ramstein m'ont dit que ce genre de problème n'apparaissait pas habituellement dans les semaines qui suivaient le traumatisme.

— Si tu es suivie par l'Air Force, tant mieux.

— C'est prévu par ma couverture maladie du DoD. J'ai rendez-vous cette après-midi à 14 heures et... »

En regardant machinalement sur ma montre, j'ai eu la surprise de voir qu'elle s'était de nouveau bloquée sur une date et une heure qui n'étaient pas celles de ce jour. Nous étions le mercredi 9 octobre après dix heures du matin et elle indiquait 8 heures 47 pour un mardi 11 septembre... Elle était sacrément dérégulée, d'autant plus que le jour de mon accident, la même date de l'année, était un mercredi. Pas vraiment ravie de devoir faire ce genre de dépense, j'ai noté que j'allais devoir me payer une montre neuve. J'ai de nouveau réglé ma montre à la bonne heure et à la bonne date, et je ne me suis pas plus préoccupée de cet incident.

Le 14 octobre 1991, j'ai été convoquée au Pentagone pour être entendue dans le cadre de l'enquête sur le crash auquel j'avais miraculeusement survécu, et indemne en prime. Comme l'US Air Force était impliquée, je devais être entendue, en présence des représentants des autorités civiles impliquées dans l'enquête, pour faire ma déposition. J'avais déjà fait une déposition en Pologne, auprès d'un officier de la Milice de Rzeszow parlant anglais, dès que les médecins locaux m'avaient jugée apte à répondre à un interrogatoire, et avec l'aval de notre ambassade à Varsovie.

D'après ce que je savais de l'enquête, à travers l'officier en chef du bureau de l'USAF de Pittsburgh qui suivait mon dossier et m'aidait pour tous les aspects de la procédure me concernant. Légalement, j'avais été victime d'un accident en service commandé en temps de paix, ce qui me donnait droit à une couverture maladie complète pour tout suivi médical relatif aux séquelles de cet accident. De ce fait, j'avais eu à voir plusieurs fois des

médecins-experts pour l'établissement des éléments médicaux me concernant pour cette procédure, ainsi que le personnel administratif concerné pour la partie paperasse.

Avec mon interrogatoire à Washington D. C, j'espérais en avoir terminé avec cette histoire. J'avoue que je n'avais pas osé parler des visions bizarres que j'ai eue en montant à bord du vol American Airlines qui m'a ramenée aux USA. J'ai mis cet incident sur le compte de la fatigue, vu qu'il ne s'était pas reproduit par la suite. Avec ce passage au Pentagone, je pensais en avoir fini et, à la fin de mon congé maladie, pouvoir reprendre mon travail. Et retrouver Carlos à Ramstein...

La commission d'enquête s'est réunie dans une salle discrète du Pentagone. Je devais être entendue à dix heures du matin et, étant arrivée en avance, j'ai dû attendre un peu. J'étais venue la veille depuis Pittsburgh par train, et j'avais pu avoir une chambre d'hôtel à Washington aux frais du DoD. Au bout d'une courte demi-heure d'attente, j'ai eu la surprise de voir que le capitaine Patterson avait été entendue avant moi par la commission. Ce qui était des plus logique vu qu'elle avait eu en charge la sécurité de toute l'opération jusqu'au décollage de Trèves. Profitant du fait que les membres de la commission étaient en pause, elle m'a offert un café et elle en a profité pour me faire un topo sur la situation :

« Apparemment, ça se présente bien pour nous. Selon les infos que j'ai pu obtenir, il n'y aurait aucun élément matériel dans l'épave permettant d'accréditer la thèse du sabotage ou de l'attentat. Ça suffira pour que les chasseurs de scoop cessent de nous courir après.

— Il n'y a pas eu de revendication de la part d'un quelconque groupe terroriste non plus à ce que je sais, répondis-je. Généralement, quand ce genre de personne fait sauter un avion, ils ne se privent pas d'en faire la publicité.

— Les libyens se sont calmés, les irakiens sont hors-jeu et les iraniens ne se sont pas fait remarquer... Restent les groupes comme l'IRA ou la Rote Armee Fraktion allemande mais, pour ces derniers, depuis que la RDA n'existe plus, ils ont perdu leurs soutiens matériels à l'étranger... Non, je pense que cet accident est dû à une cause tout à fait banale et stupide, comme la quasi-totalité de tous les accidents. Après, je n'ai pas les compétences pour déterminer cette cause, c'est le boulot des enquêteurs qui sont ici.

— En dehors de l'Air Force, il y a qui ?

— Un représentant du gouvernement polonais, un autre des britanniques, un allemand et un ingénieur du NTSB. Soit une personne pour l'avion, sa compagnie aérienne et son équipage, un pour l'aéroport de départ, un pour celui de destination et un dernier pour la cargaison. Comme ça, personne ne peut dire qu'on lui cache quelque chose...

— Sergent Riabinev, c'est à vous ! »

Ma collègue du Pentagone m'a fait signe pour que je sois entendue par la commission d'enquête multipartite concernant l'accident d'avion dont j'étais la seule survivante. Comme convenu entre les parties impliquées, cette phase de l'enquête, qui impliquait du personnel militaire, était supervisée par l'US Air Force, en présence de tous les représentants des autres administrations concernées. Le brigadier-général Oswald Stappleford, des services de renseignement de l'USAF, présidait en personne la commission, et il a fait les présentations une fois que j'ai été introduite devant le panel d'enquêteurs :

« Sergent Riabinev, 377th Combat Support Wing, au rapport Monsieur !

— Repos sergent, vous pouvez vous asseoir... Je vous présente les membres de la commission, le colonel Roger Messerschmidt et le capitaine Willard Brown, de la Foreign Technology Division (*Division des technologies Étrangères*), notre service de renseignement militaire interne de l'US Air Force, qui sont mes assessesurs sur ce dossier, monsieur James Borringswoode, de l'Air Accident Investigation Branch britannique (*Branche d'Enquête sur les Accidents Aériens*), monsieur Wolfgang Meitling, du Bundesstelle für Flugunfal-

luntersuchung (*BFU, Bureau Fédéral d'Enquête sur les Accidents d'Avions*) allemand, monsieur Pawel Bialowka, de l'Urząd Lotnictwa Cywilnego (*ULC, Bureau de l'Aviation Civile*) polonais, et monsieur Marcus Farrell, représentant le National Transportation Safety Board, (*Bureau National de la Sécurité des Transport*), division enquêtes accidents aviation, agissant au nom de nos autorités civiles compétentes en la matière. Le but de cette commission est d'entendre les témoignages des autorités militaires. Votre officier supérieur, le colonel Millard Collenstone, commandant le 377th CSW, a été entendu au préalable, et vous avez pu croiser le capitaine Linda Patterson. Seront aussi entendu les responsables du 155th Air Transport Wing de Strawberry Field AFB et un représentant de l'Université de New York au sujet de la cargaison dont vous aviez la charge. La séance de ce jour aura pour but de recueillir votre version des faits. Après conseil pris auprès de monsieur Farrell, qui a une expérience des interrogatoires de victimes de crash, nous n'insisterons pas si cet interrogatoire vous est insupportable pour des raisons évidentes. Vous avez la possibilité de vous rétracter dès à présent si tel est le cas.

— Je ne souhaite pas user de cette possibilité Monsieur. Il y a eu deux pilotes de tués dans cet accident et je pense à leurs familles, qui n'ont pas eu la chance de la mienne. Si mon témoignage peut les éclairer sur les circonstances de la mort de leurs proches, je suis prête à faire l'effort de témoigner de tout ce dont je me souviens devant cette commission.

— Merci de votre contribution sergent... répondit le général. Premier point, votre état-civil, vous êtes donc Ameline Renée Riabinev, née le 21 mars 1967 à Pittsburgh, Pennsylvanie, engagée dans l'USAF depuis le 9 juillet 1984, grade actuel staff sergeant.

— C'est cela Monsieur.

— Nous passerons donc sur les circonstances de votre mission du fait que le capitaine Patterson nous en a fait un exposé complet auparavant. Nous retiendrons que, du fait de vos compétences, vous avez été retenue pour cette mission. De plus, vous en avez fait plusieurs du même genre auparavant, sans le moindre incident et toutes exécutées de façon toujours jugée satisfaisante par vos supérieurs. Pouvez-vous nous résumer les missions de ce type que vous avez exécutées, s'il vous plaît ?

— Du point de vue travail ? Hem... Disons que quand il y a des marchandises de petite taille à convoier rapidement, à surveiller pendant le transport et à remettre en mains propres à une personne précise à l'arrivée, je suis mise à contribution. J'ai eu ainsi à convoier des documents administratifs non classifiés, des fournitures diverses allant de l'ordinateur de bureau à la pièce de rechange pour une radiobalise, ou des fournitures pour des opérations de communication ou de protocole. Généralement, mes officiers supérieurs me font un ordre de mission spécifiant la nature de la cargaison, son point de départ, son point d'arrivée, et la date limite de livraison. Je m'occupe ensuite de trouver un avion pour le transport, effectuer les démarches nécessaires pour monter à bord, puis j'effectue la mission demandée.

— Est-ce que vos missions incluent parfois le recours à des vols civils, que ce soient américains ou étrangers ? demanda le représentant britannique.

— Tout à fait monsieur. L'Air Force a des contrats préférentiels avec des compagnies aériennes nationales pour des déplacements professionnels, j'en ai la liste à jour dans le cadre de ma profession. Et nous avons aussi une liste de compagnies aériennes étrangères fiables, dans les pays membres de l'OTAN ou neutres, auprès desquelles nous sommes autorisées à acheter des billets.

— Si je puis me permettre, fit remarquer le colonel Messerschmidt, l'USAF n'était pas l'affrèteur du vol Britannia Air Cargo 452. En liaison avec le Département d'État, nos

forces armées devaient assurer le transport vers l'Europe et la sécurité des artefacts prêtés au musée d'archéologie de Bialystok.

— Et pour quelle raison l'USAF n'a-t-elle pas assurée le transport de ces objets de bout en bout ? s'étonna le représentant allemand. Confier la dernière partie du transport à une compagnie civile, quand on connaît les capacités de l'US Air Force en matière de transport aérien, c'est quelque peu surprenant !

— Capitaine Brown, vous m'avez dit précédemment que vous aviez la réponse à cette question au dossier, pouvez-vous nous la communiquer, je vous prie ?

— Affirmatif Monsieur... Dans le profil de mission, il y avait plusieurs paramètres qui entraient en compte. Il était prévu à l'origine que ce soit un avion-cargo Antonov 26 de l'aviation polonaise qui assure le transport entre Ramstein AFB et la base aérienne polonaise de Minsk Mazowiecki, située non loin de Bialystok. Cette solution a été immédiatement rejetée pour cause d'incompatibilité des équipements de navigation militaires entre la base de Ramstein, aux normes OTAN, et les avions militaires polonais, aux normes du Pacte de Varsovie. La solution la plus simple était de passer par des appareils pouvant utiliser des infrastructures civiles aux normes de l'OACI, communes à la Pologne et à l'Allemagne.

— Et, en dépit de son faible degré d'équipement, l'aéroport de Rzeszow a été choisi paradoxalement pour des raisons de sécurité, rappela le représentant du NTSB. monsieur Bialowka, vous nous avez confirmé qu'il y avait des problèmes de sécurité sérieux, pour les marchandises de valeur, à l'aéroport de Varsovie.

— C'est une plaie que nous sommes en train de soigner comme nous le pouvons à l'ULC, confirma le représentant polonais. Les vols de bagages sont endémiques à Varsovie-Frédéric Chopin, ainsi que les détournements de courriers, ou les vols de cargaisons de valeur. Un petit aéroport secondaire et isolé comme celui de Rzeszow est plus facile à sécuriser pour un transport ponctuel de grande valeur, dans les circonstances actuelles, ce que nous avons vu précédemment.

— Notre attaché de l'air à Varsovie a mis en avant ce problème dès que le Département d'État l'a contacté pour ce transport, compléta le colonel Messerschmidt. Je ne pense pas qu'il soit utile de revenir là-dessus, nous l'avons vu précédemment avec le capitaine Patterson.

— Bien, dernière précision à ce sujet, je dois poser la question au sergent Riabinev... reprit le général. Sergent, ce problème d'aéroport de destination et de moyen pour y arriver a-t-il été confié à l'US Air Force pour résolution avant exécution de la mission qui vous a été confiée à la date du 11 septembre 1991 ?

— Négatif Monsieur. Par mon supérieur, j'ai appris, en même temps que l'existence de cette mission, le fait que l'Université de New York avait réglé le problème du transport aérien vers la Pologne avec un de ses contractants habituels, Britannia Air Cargo, et que mon rôle devait se limiter à accompagner la cargaison et la remettre en mains propres, sur l'aéroport de Rzeszow, à l'attaché culturel de notre ambassade avant transfert par la route des objets vers leur lieu d'exposition à Bialystok. Je n'ai pas les détails de l'arrangement, qui ne m'ont pas été communiqués, mais j'ai la certitude que je n'aurais pas été affectée à cette mission s'il y avait eu la moindre irrégularité de ce côté-là.

— Le Département d'État nous a confirmé que l'Université de New York avait proposé cette solution, à ses frais, et qu'elle avait eu l'aval de nos services diplomatiques et du commandement de l'Air Force, vu la nature de la mission, précisa le général. Passons maintenant à votre mission en elle-même. Le matin du 11 septembre 1991, vous embarquez

à bord du vol Britannia Air Cargo 452. Avez-vous eu à vérifier personnellement que la cargaison était à bord de l'avion ?

— Affirmatif. J'étais la personne de référence qui devait autoriser le transport une fois la cargaison chargée en soute, avec obligation de vérifier qu'elle était en sécurité et correctement installée.

— Ce que vous avez fait d'après le capitaine Patterson. Confirmez-vous que vous avez assisté personnellement à l'installation des deux conteneurs métalliques qui protégeaient les artefacts pendant le transport, et que vous êtes restée jusqu'à la fermeture de la porte de soute du Bae 146 à bord duquel vous avez embarqué à destination de Rzeszow ?

— Affirmatif Monsieur, c'était mon obligation professionnelle élémentaire sur cette mission. J'ai confirmé l'autorisation de décoller une fois la porte du compartiment marchandises de l'appareil fermée.

— Auriez-vous été en mesure de constater le moindre problème facilement visible qui aurait pu affecter l'avion à ce moment-là ? » demanda le représentant britannique.

C'était un peu une question piège. N'ayant pas la compétence technique de juger de la capacité effective d'un avion à prendre l'air en toute sécurité, je m'en suis remise à la compétence de l'équipage. Néanmoins, un gros pépin bien visible n'aurait pas pu éviter d'attirer mon attention, et d'exiger l'annulation du vol. Ce que j'ai bien précisé :

« Je vous le confirme monsieur, avec comme réserve celle que je n'ai pas les connaissances nécessaires pour voir si un élément visible de l'avion est défectueux. L'avion aurait été en mauvais état, je n'aurais pas manqué de le voir, et j'aurais exigé l'annulation du transport vu que j'avais toute l'autorité pour le faire. Par contre, me demander de voir, au premier coup d'œil, si l'avion pouvait prendre l'air ou pas en étant, de toute apparence, capable de voler, cela dépasse mes compétences.

— Le sergent Riabinev a une formation de secrétariat administratif qui lui confère une compétence lui permettant de tenir un poste équivalent à un secrétariat de direction dans le secteur commercial, précisa le capitaine Brown. Je ne pense pas qu'il soit utile d'épiloguer sur ses compétences techniques, d'autant plus que monsieur Borringswoode nous a assuré que Britannia Air Cargo était réputée, à juste titre, pour le sérieux de son personnel, tant pour la maintenance que pour le personnel navigant. Le vol 452 ne faisait pas exception à la politique de qualité et de sécurité de la compagnie, selon ce que nous a indiqué l'enquête diligentée par l'AAIB.

— Passons plutôt à ce qui s'est passé en vol... coupa le général. Sergent, vous avez décollé de l'aéroport civil de Trèves le 11 septembre 2011 à 13h17 UTC+1<sup>11</sup> pour un vol de deux heures à destination de Rzeszow-Jasionka. Dans les heures qui ont précédé le crash, avez-vous remarqué quelque chose de particulier, concernant le pilotage de l'appareil ? Je rappelle aux membres de la commission que le sergent Riabinev était passager en cabine de pilotage, assise sur un siège pliable derrière les pilotes, avec l'autorisation de la compagnie et l'aval de l'USAF.

— Monsieur, je pense que ce que je vais vous dire va être relativement banal d'un point de vue technique. Pendant le vol, les pilotes n'ont fait mention d'aucun problème mécanique ou électrique avec l'avion. Par contre, ce qui les préoccupait le plus était la météo. Il y avait un temps orageux au-dessus de l'Europe centrale ce jour-là, et ils ont hésité à se poser à Rzeszow, les conditions de visibilité risquant, selon eux, de les empêcher de faire un atterrissage en toute sécurité faute de visibilité suffisante. Et j'ai cru comprendre que l'aéroport de Rzeszow-Jasionka n'avait pas de système ILS, ni de radar.

---

11. Universal Time – Coordinated, Temps Universel Coordonné, soit l'heure du méridien de Greenwich. UTC+1 est l'heure légale dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest.



— Monsieur Bialowka, pouvez-vous nous confirmez ces points, je vous prie ?

— Tout à fait général. Rzeszow-Jasionka n'est pas encore équipé d'un ILS, ni d'un radar, l'approche se fait à vue en conditions VFR<sup>12</sup>. . . C'est d'ailleurs un point que nous reproche la LOT, notre compagnie aérienne nationale. Ils remplacent leurs bimoteurs régionaux Antonov 26 par des ATR 72, avions de fabrication occidentale aux standards ouest-européens, et pour faire une exploitation régulière de leur nouvelle flotte, ils ont besoin d'aéroport correctement équipés pour voler par tous les temps dans le cadre de leurs vols régionaux. C'est une priorité de notre gouvernement pour le plan quadriennal de mise à jour des infrastructures aéronautiques civiles 1992-1995 : équiper tous les aéroports accueillant du trafic commercial régulier de radars d'approche, de balises VOR/DME et de systèmes ILS permettant des atterrissages en catégorie IIIc, soit par visibilité horizontale et verticale nulle. Rzeszow-Jasionka est sur la liste.

— Et pour les conditions météo le 11 septembre 1991 après-midi ? demanda monsieur Farrell, le représentant du NTSB. Compte-tenu des particularités de l'aéroport de Rzeszow-Jasionka, est-ce que les pilotes du vol Britannia Air Cargo 452 ont tenté leur atterrissage dans les règles ?

— La visibilité au-dessus de Rzeszow ce jour-là permettait l'atterrissage dans des conditions de sécurité optimales, compte tenu des aides à la navigation disponibles, précisa le représentant polonais. Il n'y a pas eu de faute de pilotage dans l'appréciation des conditions météo par le contrôle aérien et l'équipage du Bae 146.

— Sergent Riabinev, me demanda le colonel Messerschmidt, vous nous avez fait part des réserves de l'équipage sur la météo. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

— Affirmatif Monsieur. Je me souviens que c'est quand nous avons franchi la frontière entre la Tchécoslovaquie et la Pologne que l'équipage a fait part de la possible nécessité de continuer vers Varsovie au lieu d'aller à Rzeszow à cause de la météo. Ils ont demandé les conditions météo deux fois : une fois au contrôle du trafic de Varsovie, et une seconde fois directement à la tour de Rzeszow-Jasionka. Ce n'est qu'après avoir eu le feu vert de notre aéroport de destination qu'ils ont décidé de faire le circuit pour se poser.

— Miss Riabinev, j'ai noté, dans les copies de vos dépositions que vous avez faites au autorités polonaises pendant votre hospitalisation, que vous avez fait part de l'attention particulière que les pilotes portaient aux deux balises NDB qui leurs servaient à garder le cap pendant leur circuit d'approche, reprit le représentant du NTSB. Bien que vous occupiez un poste qui tient du travail de bureau, vous semblez bien connaître les aides à la navigation. Puis-je vous demander comment est-ce que vous avez acquis ces connaissances de base qui, habituellement, sont réservées aux pilotes, personnels de maintenance et passionnés d'aviation ? Je me doute que votre emploi dans l'USAF vous permet d'avoir accès facilement à des informations pertinentes de cet ordre, mais votre déposition montre que vous faites plus que connaître l'existence de ce genre d'équipement.

— C'est dans le cadre de ma formation de sous-officier que j'ai appris ce qu'étaient les différentes aides à la navigation aérienne, civiles et militaires, ainsi que leur fonctionnement, cela dans le but de pouvoir évaluer les besoins de protection armée des équipements au sol correspondants en cas de crise ou de conflit. Comme tout personnel de l'USAF, j'ai une formation au combat afin de pouvoir participer à la défense des installations militaires. Comme je suis sous-officier, je suis susceptible de commander des groupes de combattants, et je dois avoir la compétence nécessaire afin d'évaluer la situation tactique, compte tenu des missions qui peuvent m'être confiées. Ce ce fait, j'ai appris ce qu'étaient toutes les aides à la navigation aérienne, à quoi ressemblent les équipements au sol corres-

---

12. Visual Flying Rules, règles de vol à vue.

pondants, et leur importance relative les uns par rapport aux autres. Cela me permet, par exemple, de ne pas bloquer inutilement des troupes pour défendre une NDB alors qu'on en manque pour protéger un radar employé pour l'ILS. Et puis, cela m'intéresse la technologie aéronautique. Quand j'ai l'occasion, je demande aux personnels qui s'y connaissent de m'expliquer ces éléments de leur métier. Cela me passionne, et c'est une des raisons pour lesquelles je me suis engagée dans l'US Air Force.

— Je pense que votre intérêt personnel pour votre environnement professionnel vous mènera loin sergent, commenta le général. Pendant le vol, vous avez repéré les ADF sur la tableau de bord du Bae 146 et vous nous avez dit que les pilotes les ont utilisés, en liaison avec les balises NDB de Rzeszow, pour faire leur circuit d'atterrissage.

— Affirmatif Monsieur. Je peux vous confirmer qu'ils y portaient une attention prioritaire, compte tenu des conditions de vol. Nous étions dans les nuages, et nous ne voyions rien de l'extérieur.

— C'est très important ce que vous nous dites là sergent, nota le représentant du NTSB. Vous n'aviez donc aucun repère visuel avant l'atterrissage, ni vue du sol, ni ligne d'horizon ?

— Je vous le confirme monsieur.

— Donc, avant le crash, les pilotes se sont alignés sur la balise d'Ostrow puis sur celle de la piste de Rzeszow-Jasionka, à l'altitude indiquée par la tour, reprit le représentant polonais. Au moment où le Bae 146 a franchi la balise d'Ostrow, vous n'avez aucun souvenir d'un problème quelconque avec l'avion ?

— Non monsieur. Je me souviens juste d'avoir vu l'aiguille de l'ADF virer de 180 degrés quand l'avion l'a survolée, puis les pilotes l'ont mis en descente. Tout est allé très vite ensuite. Quelques secondes plus tard, j'ai vu des arbres droit devant, il y a eu un grand choc et je ne me souviens plus de rien. Je me suis réveillée plus tard dans les branches d'un arbre avant d'être hospitalisée, je n'ai pas d'autres souvenirs du crash. . . Je ne sais pas si ça a son importance, mais je peux vous assurer que les pilotes faisaient très attention à ce que la tour de Rzeszow-Jasionka leur disait. Ils avaient des caps et des altitudes précises à suivre, et ils devaient passer à la verticale de deux balises bien définies, dont celle d'Ostrow, pour pouvoir se poser. Il m'a semblé qu'ils suivaient précisément les indications de la tour de Rzeszow-Jasionka. Il leur a été demandé de survoler la balise d'Ostrow à une altitude précise avant de se mettre en descente et de se guider sur la NDB de la piste de Jasionka. Ça, je m'en souviens très bien.

— Les volets et le train étaient sortis, l'avion était en configuration d'atterrissage au moment du crash, précisa le représentant britannique en consultant des documents du dossier. C'est pour cela que l'alerte de proximité du sol n'était pas opérante quand l'appareil a amorcé sa descente.

— Sergent Riabinev, reprit le général, vous souvenez-vous de l'altitude qui avait été indiquée par la tour de Jasionka à l'équipage ?

— J'ai en tête le chiffre de 2 000 *pieds*, qui était l'altitude à laquelle on devait survoler la balise d'Ostrow. Mais après, je ne saurais pas vous dire si c'était exactement ce que le contrôle a dit à l'équipage. »

Ma remarque a fait tiquer le représentant polonais, et les autres représentants ont vérifié des documents dans leurs dossiers. Apparemment, la commission tenait quelque chose. Prudemment, le général Stappleford m'a demandé une confirmation :

« Sergent Riabinev, vous êtes sûre de l'altitude que vous nous donnez ici ?

— Je ne peux en être certaine à 100% monsieur. J'ai dans mon souvenir le chiffre de 2 000 *pieds*, mais il est peut-être faux.

— Bien sergent, conclut le général. La commission va vous libérer, votre témoignage nous a beaucoup avancé dans l'enquête sur cet accident. Comme la loi nous l'impose, vous aurez une copie complète du rapport d'enquête via votre hiérarchie. Merci à vous de votre contribution, vous pouvez disposer. »

Ce jour-là, j'ai apporté avec mon témoignage une pièce cruciale à l'enquête sur les causes du crash du vol Britannia Air Cargo 452. Et, par la suite, le rapport d'enquête allait établir que l'accident avait eu pour cause un fait des plus idiots. Mais je vous en parlerai plus loin. . .

Pendant les mois qui ont suivi, j'ai été examinée à plusieurs reprises par les médecins qui ont été étonnés que je n'aie aucune séquelle physique de mon accident. Début novembre, j'avais l'assurance de pouvoir reprendre mon poste à Ramstein début janvier 1992. Et, pendant ce temps, l'enquête sur le crash du vol British Air Cargo 452 se poursuivait. Les causes probables de l'accident ont vite été trouvées. Début décembre, j'ai reçu par coursier au domicile de mes parents une lettre qui comprenait le rapport intégral conjoint des autorités polonaises et britanniques. Et la cause du crash auquel j'avais survécu était d'une désolante simplicité.

Comme vous avez pu le lire auparavant, les services de l'aviation civile polonaise commençaient à assurer la transition de leurs équipements de sécurité des normes des pays du défunt COMECON à celles en vigueur en Europe de l'Ouest, plus exigeantes et plus à jour. Et un point essentiel de cette transition avait été la cause directe de notre crash : l'emploi du système métrique par les contrôleurs aériens polonais. . .

S'alignant ainsi sur les pratiques soviétiques, tous les contrôleurs aériens des pays de l'Est indiquaient aux pilotes de niveaux de vol en mètres avant la chute du mur de Berlin. Et, compte tenu des frais importants de transition vers les standards occidentaux, non seulement en ce qui concernait le matériel que la formation des contrôleurs aériens, une période de plusieurs années était à l'époque devant nous avant que les normes de sécurité aériennes de pays comme la Pologne soient à l'identique des pays d'Europe de l'Ouest.

Donc, pendant la transition, certaines pratiques datant du COMECON restaient en place, dont l'emploi du système métrique pour indiquer les altitudes. Et c'était ce qui avait été fatal au vol Britannia Air Cargo 452. Tout d'abord, le rapport d'enquête soulignait bien que les pilotes, bien qu'expérimentés, n'avaient pas assuré de dessertes vers des pays de l'Est dans le cadre de leur profession et que, de ce fait, ils ne pouvaient pas être a priori au courant des pratiques des contrôleurs aériens de ces pays.

Ce qui fait qu'arrivés en approche de l'aéroport de Rzeszow-Jasionka, les pilotes du vol BAC 452 ont fait ce qu'ils avaient l'habitude de faire : compter les altitudes en pieds, alors que les contrôleurs leur indiquaient des altitudes en mètres. 1 mètre = environ 3 pieds. . . Le contrôle aérien de Rzeszow-Jasionka leur a indiqué une approche passant à la verticale de la balise d'Ostrow à 2 000 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit 1 800 mètres au-dessus du sol compte tenu de l'altitude de la région. Ce qui fait 6 000 pieds d'altitude au-dessus du niveau de la mer, ou 5 400 pieds au-dessus du sol, à peu de choses près.

Or, en arrivant à 2 000 pieds d'altitude, soit 610 mètres au-dessus du niveau de la mer, l'avion était trois fois trop bas et, au lieu d'avoir largement le temps de descendre sous la couche nuageuse, d'apercevoir la piste à temps et d'effectuer d'éventuelles corrections avant de se poser en douceur, les pilotes ont foncé droit vers le sol à 175 nœuds. Comme ils avaient sorti les volets et le train, le système d'alerte qui leur aurait annoncé qu'ils

volaient trop bas était désactivé. De ce fait, ils ont précipité l'avion au sol au lieu de l'amener en seuil de piste. Ce type d'accident est désigné sous le terme technique de vol contrôlé dans le terrain.

Une simple confusion d'unité de mesure avait tué deux pilotes expérimentés et transformé un avion parmi les plus modernes de son époque en un tas de ferraille. . . C'était la conclusion aussi triste que bête de l'enquête de l'AAIB et de l'ULC, aucun mystère n'avait survécu à l'enquête minutieuse des autorités compétentes. Pourtant, de temps à autre depuis cette époque, divers bateleurs du paranormal ou de la conspiration ressortent, pour se faire de la pub, des histoires à dormir debout au sujet du crash du vol BAC 452.

Comme florilège des foutaises habituelles racontées à ce sujet, nous avons les diverses variantes de la couverture par l'armée américaine d'un attentat perpétré, suivant l'époque, par tous les services secrets des pays de l'Est les uns après les autres, des anciens de la Stasi est-allemande ou de la Securitate roumaine, des terroristes libyens, irakiens, iraniens, d'Al Qaïda ou même d'un commando de la CIA chargé de faire porter le chapeau à l'Iran, ou l'Afghanistan. Ou l'extrême-droite, ou l'extrême-gauche, avec une préférence dans ce second cas pour un attentat orchestré par les services secrets de la République Fédérale Allemande afin de justifier une répression policière contre la Rote Armee Fraktion. . .

TOUTES les hypothèses les plus invraisemblables y sont passées, et TOUS les auteurs possibles ont été mis à contribution : extraterrestres, Illuminatis, Groupe de Bilderberg, Trinationale. . . Du côté des amateurs d'histoires fantastiques, les artefacts maudits, la vengeance de la momie aztèque, maya ou inca ont été invoqués, de même que le cube provenant de l'Atlantide, de Mu, d'une autre planète ou de la quatrième dimension. . . Le tout appuyé par des pseudo-analyses basées sur les photos du site du crash prises à minima cinq ans après les faits, le fait que mon nom de jeune fille n'est pas d'origine irlandaise, que l'un des membres de l'équipage aux commandes du vol BAC 452 a été dans la RAF pendant la guerre des Malouines (comme pilote d'hélicoptère d'évacuation sanitaire, fait qui est curieusement oublié par les soi-disant chercheurs qui prétendent étudier le dossier) ou que les débris de l'avion ont été trop facilement retrouvés après qu'il ait percuté le sol à plus de 250 mph (*402 km/h*) et que cela serait la signature d'une mise en scène. . .

Ce dernier argument est des plus comiques parce que l'imbécile qui l'a soutenu en 1995 a sorti, sept ans plus tard, l'argument symétriquement INVERSE pour dire que le crash du vol United 93 à Shanksville était une mise en scène. . . En 1995, il y avait TROP de débris d'avion dans la forêt polonaise d'Ostrow pour que le crash du vol Britannia Air Cargo 452 soit un véritable accident, et en 2002, il n'y avait PAS ASSEZ de débris autour du cratère d'impact du vol United 93 pour que l'on puisse en conclure que l'avion a été délibérément précipité au sol à la verticale par les terroristes d'Al Qaïda. Et c'est le même idiot, qui se prétend chercheur, qui avance tout cela. . .

Si on oublie les éléments de preuves communs aux deux crash et qui infirment la thèse complotiste avancée, comme les enregistrements radio du contrôle aérien, les boîtes noires, les témoins, qui ont vu le crash en direct (la milice de Rzeszow a trouvé en moins de 24 heures trois témoins qui ont clairement vu le Bae 146 à bord duquel j'étais percuter le sol) l'épave de l'avion (récupérée à plus de 95% dans les deux cas), une survivante pour mon cas et les enregistrements radar pour le vol UAL 93, on peut en conclure n'importe quoi. Et confirmer par la même que celui qui effectue ce genre de démarche est soit malhonnête, soit crétin, soit motivé pour se faire de l'argent facile en prenant les gens pour des abrutis, soit une combinaison des trois, à des proportions variables suivant les individus.

Dernier élément comique : comme le nom d'Ameline Renée Riabinev n'est plus apparu sur les listes du personnel de l'US Air Force quelques mois après l'accident, nombre de

complotistes en ont conclu que la nouvelle de ma survie était prématurée, et que mon témoignage recueilli dans le cadre de l'enquête était forcément faux car fabriqué de toutes pièces. Ces esprits forts ont oublié qu'une femme peut prendre le nom de son époux dans le cadre de sa profession, ce que j'ai fait. Une simple vérification dans les registres d'état-civil de Pittsburgh (accessibles à tous en droit américain, car étant constitués de données consignées par un service public) aurait évité qu'une erreur aussi grotesque ne soit commise, mon mariage y étant enregistré. Mais les complotistes sont trop occupés par la chasse aux puissances occultes pour se soucier de détails insignifiants dans ce genre. . .

Bref, le plus important n'est pas là. Début décembre, j'ai eu une convocation au bureau de l'Air Force de Pittsburgh pour mon retour au travail. C'est mon père, qui avait un chantier sur place, qui m'y a conduit aux commandes de la pelle mécanique qu'il devait y conduire avant de l'utiliser pour creuser une tranchée. Papa a un poste de conducteur d'engins de chantier dans une grosse entreprise de BTP de Pittsburgh et, comme notre domicile n'est pas loin d'un des parcs de matériel de cette entreprise, il lui arrive d'aller y chercher un engin de chantier sur pneus à la fin d'une journée de travail, de le ramener à la maison puis de partir ensuite avec le lendemain en direction du chantier où il doit l'amener et l'utiliser. Ses patrons sont d'accord, parce que ça arrange tout le monde et que papa est soigneux avec le matériel.

C'est ainsi que mon père m'a amenée plusieurs fois à l'école aux commandes de divers engins de chantier que son entreprise lui avait confié pour convoyage. Et ce jour-là, il me conduisait en ville. Pour vous situer, Pittsburgh est une ville au confluent des rivières Monongahela et Allegheny, son centre est situé dans une péninsule au fond de la vallée des rivières précitées, leur confluent, qui forme la rivière Ohio, est à l'ouest du centre, et il en marque l'extrémité occidentale. Ce quartier est celui des grands sociétés, et il comprend plusieurs tours de bureau, dont la plus grande est l'USX Tower, 841 pieds de haut (*256 mètres*), devenue US Steel Tower dix ans plus tard, qui a son importance dans ce récit. Autre point importante : l'aéroport de Pittsburgh international est à l'ouest du centre, et il arrive que des avions civils, en approche de ce dernier, passent au-dessus de ces quartiers de la ville.

Il faisait un temps magnifique pour cette fin d'automne ce jour-là, avec un beau ciel bleu et un soleil étincelant. Par contre, il faisait froid, les masses d'air en provenance du pôle étant descendues de la baie d'Hudson vers la Pennsylvanie. À bord d'une cabine de pelle mécanique, il n'y a guère de place que pour le conducteur, il faut se ternir debout si on est passager et, comme l'engin ne va pas vite, il ne faut pas être pressé. Mais bon, être la cause d'un embouteillage au lieu d'en être la victime, ça change. . . Le chantier de papa était sur Forbes Avenue, à deux blocks des bureaux de l'USAF, et comme j'avais rendez-vous à dix heures, j'avais tout mon temps. En chemin, papa m'a demandé, au sujet de mon affectation :

« Tu comptes donc retourner à Ramstein si on t'en donne l'occasion. C'est vrai que c'est joli comme ville, d'après les cartes postales que tu nous envoies.

— Comme je suis en arrêt maladie, je pense que je retrouverai mon poste au terme de ce dernier, début janvier. Le colonel Collenstone m'a à la bonne, et une remplaçante ne peut pas être aussi efficace que moi en terme de connaissance des dossiers en cours et des procédures.

— T'envisages pas d'autres affectations ?

— Pour Hickham Field et Okinawa, je ne rêve pas, c'est très couru et je n'y aurais pas de place autrement que par miracle. Il va y avoir des réorganisations d'unités avec des redéploiements en Grande-Bretagne, je risque faire partie des mutations envisagées.

Je retournerai bien au Japon, il y a la base de Misawa, dans le nord du pays et, pour être au chaud, Guam c'est pas mal. Mais pour Guam, c'est le personnel du Strategic Air Command qui y est rattaché en priorité.

— Et aux USA ? Tu as des coins sympas, Wright-Patterson AFB qui est pas loin d'ici. Et toi, qui veut être au soleil, tu trouveras bien quelque chose en Floride ou en Californie.

— C'est possible papa, mais rien n'est décidé. Voilà ton chantier, merci pour m'avoir fait le taxi. »

Le bureau local de l'USAF est dans un immeuble de bureaux au coin de Forbes Avenue et Grant Street. J'ai été reçue par le major qui le commandait, un ancien pilote de chasse pas loin de la retraite, pour apprendre que mon affectation avait changé. Naturellement, quand vous êtes militaire de carrière, vous devez vous attendre à ce genre de situation. compte tenu de la durée effective de mon arrêt maladie, mon poste à Ramstein avait été pourvu par une autre personne, et je devais aller ailleurs. Le major Stockwell, qui m'a reçue ce jour-là, avait deux propositions d'affectation à me faire :

« Compte tenu de votre expérience en matière de gestion d'un secrétariat d'officier commandant d'unité, un poste pour vous est disponible à Elmendorf AFB, en Alaska, à compter de janvier. C'est une base de haut niveau, Elmendorf, et vous avez beaucoup de candidatures. Le fait que votre nom soit sur la liste est plutôt flatteur, le colonel Bricksell ne prend généralement pas de débutantes pour son secrétariat.

— J'en suis flattée, mais, hem... Je souhaiterais quand même examiner les autres possibilités. Vous m'avez parlé d'un poste en Europe, il me semble ?

— Oui, et c'est en Allemagne, sur votre base de Ramstein. La Special Air Research Unit a besoin d'un sous-officier pour des missions d'enquête et de relations avec les autres forces de l'OTAN dans la région. C'est une activité de renseignement militaire, et comme vous avez une habilitation du Pentagone pour l'accès aux documents classifiés, votre nom a été avancé par l'officier en charge de cette unité. »

Avoir la possibilité de retrouver Carlos à Ramstein dans le cadre du service avant qu'il ne quitte l'Air Force, c'était une possibilité inespérée. D'autant plus que l'Alaska, comme climat, je m'en passerais bien. A priori, une unité de recherche spéciale, cela avait comme un petit parfum d'aventure à la John Le Carré. J'ai demandé des précisions et, comme je m'y attendais, la SARU dépendait des services de renseignement de l'Air Force, ce qui me fut précisé par le major :

« C'est une unité spécialisée de la Foreign Technology Division, notre service de renseignement technologique. Elle est détachée sur des enquêtes de terrain en fonction des besoins et, ces derniers temps, elle doit mener un travail en Europe. Il lui manque un sous-officier pour la partie administrative de ses activités, et votre nom a été avancé pour cette affectation. Vous connaissez déjà l'Europe, vous parlez d'autres langues que l'anglais et vous avez une habilitation top secret, vous êtes la candidate idéale pour ce poste. »

Bon, présenté comme ça, je n'ai pas hésité longtemps avant de me proposer pour le poste. Je devais donc reprendre le travail le lundi 6 janvier 1992 à la Special Air Research Unit à Ramstein AFB. L'officier la commandant n'avait pas encore été désigné et j'aurais les détails sous quinzaine. A priori, une unité de recherche travaillant dans le renseignement militaire, ça devrait être intéressant, et me changer de ce que j'avais fait jusqu'ici. J'ai signé les papiers nécessaires et je suis rentrée chez moi.

Mais, comme j'étais en ville, non loin de l'endroit où travaille une amie de lycée, j'ai décidé d'aller faire un saut pour lui donner le bonjour. J'avais toute la journée devant moi et rien de prévu à faire. Depuis le coin de Grant Street et Forbes Avenue où j'étais, j'avais un peu de marche à pied à faire pour retrouver ma copine Marybeth Leibowitz.

Elle avait trouvé un poste de chef de rayon dans un magasin de sport sur Penn Avenue, à une demi-heure de marche de l'endroit où j'étais. Comme j'avais toute la journée devant moi et qu'il faisait beau, c'était une occasion à ne pas manquer de lui rendre visite.

Je devais remonter Grant Street en partant vers le nord, en direction de l'Allegheny River, puis tourner vers l'ouest arrivée au croisement avec la Seventh Avenue, et continuer tout droit ensuite vers Liberty Avenue, prendre la 9e rue et tourner vers l'ouest sur Penn Avenue. Le magasin qui employait Marybeth était situé sur Penn Avenue entre la 9e et la 8e rue. Et, depuis Grant Street, je devais passer devant l'USX Tower, immeuble massif couleur noir rouille, de section triangulaire, posé entre les sixième et septième avenue, bordé à son pied par Grant Street côté ouest, et Bigelow boulevard à l'est.

C'est une des signatures architecturales du centre de Pittsburgh, cet immeuble. L'essentiel des tours de bureau de la ville sont situées sur la pointe de terre qui marque le confluent des rivières Allegheny et Monongaleha, et le début de l'Ohio River. C'est le seul endroit à peu près plat de toute la ville, tout le reste étant partagé entre des collines et des hauteurs. D'après mon père, il a été construit dans un type d'acier spécial conçu pour ne pas avoir besoin d'être peint ou traité pour être protégé de la corrosion, cet acier devant se corroder en surface exprès pour former ainsi spontanément, sous l'action des intempéries, une couche protectrice contre la corrosion<sup>13</sup>. Cela donne un bâtiment qui est une sorte de monolithe nervuré noir. Pour ma part, je n'aime pas la couleur. . .

Ce jour-là, il faisait beau, et j'ai pris le chemin du magasin de sport où travaillait mon amie le cœur léger. J'avais pu obtenir une mutation en retour à Ramstein, inespérée, et je pourrais revoir Carlos par la même occasion. Le ciel bleu sans nuages de cette journée de décembre était un vrai ravissement. Machinalement, j'ai levé les yeux en direction de l'USX Tower. Un avion de ligne, en approche de Pittsburgh International, passait au loin en direction de l'ouest, vers les pistes de l'aéroport et, par un effet de perspective, il allait être masqué par l'USX Tower pendant quelques secondes.

Depuis que j'étais gamine, ça m'amusait toujours ce simple effet, l'avion allant se poser à Pittsburgh International Airport semblant traverser le haut de l'USX Tower de part en part. . . Sauf que ce jour-là, l'amusant effet de perspective a donné lieu à une soudaine et inattendue vision angoissante qui m'a prise à *l'improviste*, si je puis m'exprimer ainsi<sup>14</sup>. J'ai soudain eu la vision d'un avion de ligne allant non pas passer derrière l'USX Tower, mais allant se fracasser dans une tour de bureau de couleur aluminium, qui semblait elle aussi nervurée, avec le même ciel bleu sans nuages à l'arrière-plan. . . Un avion qui a percuté la tour en explosant, répandant une boule de feu suivie d'une épaisse fumée noire. . .

Cette vision perturbante n'a duré que quelques secondes, mais c'était comme si je revoyais un événement que j'avais *vécu*. Pourtant, aucun avion de ligne n'avait percuté une tour de bureau à ma connaissance, et encore moins en ma présence en tant que témoin. . . Cette vision n'a duré que quelques secondes et je suis vite revenue à la vision paisible de l'avion de ligne passant derrière l'USX Tower avant d'aller se poser à Pittsburgh International Airport. . .

Ce qui, pour moi, était le plus alarmant, c'est que ce que je voyais n'avait AUCUN rapport direct avec mon crash. Normalement, dans le cadre d'un choc post-traumatique,

---

13. Authentique.

14. Ameline Riabinev emploie ici l'expression d'argot militaire américain "out of the blue" (*hors du bleu*), originaire de la guerre du Vietnam et qui était employée par les troupes aéroportées pour dire qu'elles allaient mener une attaque surprise sur une position ennemie après y avoir été parachutées à proximité. Par extension de sens, cette expression signifie "à l'improviste".

on revoit, ou plutôt *on revit* sous forme de visions les quelques minutes ou secondes pendant lesquelles l'événement traumatique avait eu lieu. Là, ce que je voyais, c'était un événement inconnu, que je ne pouvais rattacher à aucune réalité, mais que, pourtant, j'étais convaincue d'en avoir été témoin.

Or, si un avion de ligne avait percuté un immeuble de grande hauteur, comme ce que je voyais dans cette vision, cela aurait fait la une des actualités. Or, là, rien... Et il n'y avait aucun rapport entre un avion-cargo qui rate son atterrissage pour une bête raison de mauvais emploi d'unités de mesure de l'altitude par ses pilotes et un avion volant à l'horizontale qui percute une tour de grande hauteur par beau temps... Moi qui ne suis pas portée sur l'assistance d'un psychiatre, j'allais devoir soumettre ce cas de construction mentale à un professionnel, tellement cela me perturbait...

Carlos a pu obtenir une permission à Noël pour venir me rejoindre à Pittsburgh, et nous avons fait ensemble la route vers Ramstein après le premier de l'an 1992. En ce début d'année, il y avait de nombreux bouleversements en perspective. Tout d'abord, d'un point de vue américanocentriste, c'était l'entrée dans une année électorale où les Républicains, au pouvoir depuis 1981, étaient mal partis. Mais ce n'était pas non plus gagné pour les Démocrates, d'autant plus qu'un trublion indépendant, le milliardaire Ross Perot, était rentré dans la course à la présidentielle.

Si on s'en tient à l'Histoire, un troisième homme indépendant dans la course a toujours été un désavantage pour le camp le plus faible, dont il a aggravé, voire provoqué, la défaite : John B. Anderson et Jimmy Carter en 1980, avec Reagan en gagnant, George Wallace et Hubert Humphrey en 1968, Richard Nixon gagnant, Strom Thurmond et Thomas Dewey en 1948, Harry Truman gagnant. Là, il y avait fort à parier que George Bush, qui n'avait pas pu capitaliser sur la guerre du Golfe et la chute du mur de Berlin pour cause de crise économique, allait pâtir de cette situation au profit du candidat démocrate. Restaient à ces derniers à ne pas aligner un décevant Michael Dukakis, comme la fois précédente...

Nettement plus intéressant, car touchant toute la planète, la fin de l'URSS. Minée par les indépendances successives de ses républiques, et l'affirmation de Boris Eltsine en homme fort russe face à un Mikhaïl Gorbatchev soviétique sur le déclin, politiquement parlant, l'URSS venait d'éclater et, au 1er janvier 1992, c'en était fini de cette réalité géopolitique majeure qui avait été incontournable en politique internationale depuis 1945. Et devant nous, après une Europe de l'Est rendue à sa liberté par Moscou, une Allemagne de l'Est effacée de la carte par la réunification, l'inquiétante guerre d'indépendance des États de l'ex-Yougoslavie, avec un cessez-le-feu entre serbes et croates en cours de finalisation au moment où nous sommes revenus en Europe, Carlos et moi. Cessez-le-feu qui avait plus l'air d'une pause avant la reprise du conflit qu'autre chose...

C'est dans cette ambiance générale à l'incertain que je suis retournée au travail en ce samedi 4 janvier 1992. Ironie du sort, j'ai fait la partie transatlantique du vol, de Kennedy Airport à Paris Charles de Gaulle, à bord du vol TWA 800... A posteriori, j'ai appris que l'avion à bord duquel j'avais voyagé n'était pas celui qui a explosé en l'air le 17 juillet 1996 en assurant le même vol mais ça fait quand même drôle ce genre de coïncidence, surtout quand on a survécu par miracle à un accident d'avion quelques mois plus tôt...

C'était la première fois que je voyageais à bord d'un avion de la TWA, l'US Air Force n'ayant à l'époque des tarifs préférentiels pour son personnel en déplacement qu'avec American Airlines et Pan Am. Pan Am avait cessé toute activité pour cause de faillite le mois précédent, le 4 décembre 1991, TWA avait accepté de justesse de reprendre le contrat



avec l'USAF à compter du premier janvier 1992. C'était aussi un point intéressant pour les lignes intérieures du fait que le précédent contrat en la matière avait été passé avec Eastern Airlines, qui avait cessé tous ses vols un an plus tôt pour cause de faillite. . .

Avec la TWA, nous avions une correspondance ensuite pour Luxembourg-Ville, d'où nous finirions le voyage en train via Trèves et Sarrebruck. C'était la route la plus rapide pour rejoindre notre affectation. Avec un départ de Pittsburgh en avion, un changement à Kennedy Airport, un autre à Paris-Charles de Gaulle pour Luxembourg-ville, nous en avions pour 24 heures de bout en bout, correspondances incluses. Certes, j'aurais pu m'arranger pour avoir une place sur un vol militaire allant directement à Ramstein depuis la côte est des USA mais, avec la fin de la guerre froide, ces opportunités étaient de plus en plus réduites, le transport de cargaisons hors zone de combat, armement et assimilés se faisant de plus en plus sur des vols civils pour des raisons de coût.

Pour la suite, j'ai bien aimé prendre le train depuis Luxembourg-Ville, malgré le fait que cela représente près de trois heures de voyage de plus après plusieurs heures d'avion. J'ai été ravie de retrouver mon environnement familial à l'arrivée, malgré le long voyage qui n'était pas des plus reposants. Le lendemain, je devais me présenter au rapport auprès de mon officier supérieur. La Special Air Research Unit avait droit à un bureau libre dans le même bâtiment que la compagnie Echo du 1138th Airborne du corps des Marines, ce qui m'a permis de revoir le capitaine Patterson :

« Ah, tiens, vous êtes revenue sergent Riabinev. Le colonel de votre unité a pris un remplaçant, je ne pensais pas vous revoir.

— J'ai un poste auprès de la Special Air Research Unit, on m'a dit que ses bureaux étaient dans vos locaux.

— Plutôt *son* bureau, l'Air Force ne m'a demandé qu'un seul bureau assez vaste pour faire tenir un officier et son secrétariat. Au passage, comme c'est une unité de renseignement militaire, je ne m'attendais pas à voir débarquer une compagnie complète, c'est plutôt discret ce genre de service. Je ne pense pas que vous soyez autorisée à m'en dire quoi que ce soit.

— Je le serais, je ne pourrais rien vous répondre capitaine. Je n'ai même pas le nom de mon officier supérieur, je sais qu'il doit arriver ce matin, rien de plus. . .

— Excusez-moi. . . »

C'est là que j'ai fait la connaissance de mon officier supérieur, commandant la Special Air Research Unit. C'était une grande afro-américaine, mince, très typée, de mon âge, avec une jolie coiffure afro et un visage ovale aux traits fin. Derrière de fines lunettes rondes, son regard incisif qui perçait de ses yeux noirs m'a tout de suite donné une impression de sérieux indiscutable. Une seule barre argentée au col, grade lieutenant, probablement quelqu'un avec un poste technique vu qu'elle doit être myope, donc inapte au pilotage de ce fait. Je me suis immédiatement présentée, comme le protocole militaire le veut :

« Staff sergeant Ameline Riabinev à vos ordres Madame !

— Ah. . . Carrément un sous-off pour répondre au téléphone et faire le café, moi qui ne m'attendais à n'avoir personne comme larbin au-dessus du grade d'aviateur. . . Lieutenant Jessica Langtree, ex de l'Air Force Flight Test Center. Bon, on a au moins deux bureaux et des chaises pour s'asseoir, ça va nous permettre de nous installer tranquillement. . . »

Généralement, dans l'Air Force, les officiers sont du genre pas vraiment formels, surtout les pilotes. J'ai toujours été appelée Amy par les officiers dont j'étais la secrétaire, un major et deux colonels, dont le dernier m'a même demandé de l'appeler par son prénom en dehors de la présence d'autres personnels en service. Il faisait cela avec tous les gens avec lesquels il a des relations professionnelles et amicales suivies, indépendamment du

grade. Là, bien que le lieutenant Langtree ne soit pas pilote, elle n'était pas plus portée sur le formalisme militaire que les professionnels du pilotage avec lesquels j'ai l'habitude de travailler. En s'installant nonchalamment à son poste, elle m'a demandé la confirmation de ma motivation pour venir bosser avec elle :

« J'ai vu sur ta fiche que tu avais été volontaire pour prendre ce poste, chose qui m'étonne un peu. Tu connais la fiche de poste où tu as une raison personnelle pour être ma secrétaire/assistante ?

— Je voulais retourner à Ramstein après une période d'arrêt maladie suite à un accident. C'était le seul poste qui me permettait d'avoir cette opportunité, et j'ai eu de la chance de pouvoir le prendre.

— Désolé de te décevoir, mais c'est surtout parce que personne d'autre n'en voulait que tu l'as eu ce poste. Le lieutenant Jessica Langtree sent un peu trop la merde au Pentagone, et elle a eu ce joli placard parce que personne n'avait envie ni qu'elle l'ouvre trop dans la presse, ni qu'elle foute un joyeux bordel dans nos forces armées en balançant tout ce qu'elle sait comme trucs tordus devant une cour martiale. T'en fais pas pour le côté disciplinaire, je ne me suis pas attaquée physiquement à quelqu'un, et je n'ai rien volé. »

Pour une entrée en matière, c'était pas vraiment encourageant. Bon, Carlos finissait son temps d'armée en juin, je pourrais demander une mutation après, surtout une fois que je l'aurais épousé. Quand un officier a échappé à des sanctions disciplinaires en étant limogé dans un service trou du cul, c'était généralement mauvais signe pour la carrière de ceux qui devaient bosser avec lui, ou elle dans le cas présent. Voyant la mine déconfite que je faisais, Jessica m'a expliqué le topo :

« Sans trop rentrer dans les détails, j'étais à un poste d'ingénieur, affectée à la base aérienne de Tonopah, au Nevada. Comme c'est une partie du complexe militaire appelé Area 51, personne n'y va sans y être dûment autorisé par le Department of Defense du fait des activités secrètes qui y sont menées. Et le DoD en profite pour s'en servir comme poubelle illégale pour des produits hautement polluants... Comme j'étais affectée sur place, j'ai vendu la mèche à la presse, et les enquêteurs du Department of Air Force Police ont vite retrouvé la fuite, moi en l'occurrence. J'ai négocié ma mutation à un poste, disons, secondaire, en échange de mon silence sur pas mal de saloperies dont je suis au courant, et qui auraient fait tâche si je les avais déballées pour ma défense devant une cour martiale.

— Ah bon... Heu... Sinon, ce nouveau poste auquel on t'a affecté, et pour lequel je suis sensée être ton sous-officier chargée de la logistique, en quoi consiste t-il ?

— Étudier les soucoupes volantes, et ce n'est pas une blague... »

Ah... Un officier, en délicatesse avec les autorités militaires, mise dans un placard après avoir été limogée pour cause de grande gueule, et qui est affectée à un service chargé d'enquêter sur des "phénomènes" qui n'étaient, pour moi, que des histoires relevant du folklore. Et, à vrai dire, jusqu'à ce jour, je m'en fichais complètement.

Naturellement, j'ai eu l'occasion de croiser des rigolos qui soutenaient mordicus que les extraterrestres venaient régulièrement nous visiter à bord de soucoupes volantes et que telle ou telle histoire en était la preuve. C'étaient généralement des pauvres types à l'intellect limité que j'avais croisés pendant mes années de lycée, et qui étaient surtout la risée des autres élèves du fait de leur obsession pour ces histoires. Et, curieusement, une fois que je me suis engagée dans l'Air Force, je n'ai croisé *personne* qui m'ait parlé d'histoires de soucoupes volantes autrement que sur le ton de la blague, de l'aviateur de base au colonel.

Pourtant, avec le nombre d'avions de l'USAF qui volent tous les jours, si les extra-terrestres nous visitaient vraiment à bord de soucoupes volantes, il aurait été impossible que des échos d'une rencontre entre un de leurs engins et un de nos avions militaires ne fasse pas l'objet d'un bruit de couloir qui me serait parvenu aux oreilles, les secrétaires des chefs d'unités étant toujours les premières au courant des potins militaires habituels, je sais de quoi je parle. . . Hors, là, rien du tout. Je n'ai entendu aucune histoire de soucoupe volante autre que des plaisanteries sur le sujet depuis mon engagement. . .

J'avais bien eu écho, pendant mon temps à Thulé, d'une demande parlementaire pour rouvrir un service d'enquête sur les ovnis et du fait que plusieurs administrations fédérales se refilaient la patate chaude vu le peu d'intérêt du sujet. La FAA l'avait refusé soi-disant faute de moyens, le NTSB parce que cela ne relevait pas de ses compétences, la NOAA par manque de crédits et le FBI par manque d'agents. Restaient en piste l'USAF et la NASA qui se battaient entre elles pour refiler le bébé à l'autre. Et apparemment, la NASA avait su trouver des arguments pour ne pas traiter le dossier, vu qu'il venait d'atterrir chez nous, Air Force. Voyant que je ne faisais pas preuve d'un enthousiasme des plus marqués pour ma nouvelle affectation, Jessica m'a demandé :

« Apparemment, tu ne crois pas du tout à ce genre d'histoire. je t'autorise à me parler librement sur ce sujet, c'est important pour la suite. . .

— Eh bien, sauf ton respect, ces phénomènes-là, je n'y crois pas du tout ! Les ovnis, j'en entendais parler au lycée par deux pauvres types qui y croyaient dur comme fer et organisaient toute leur vie autour de ça. Il y en avait un dans ma classe et c'était vraiment un loser de compétition. Je me rappelle même de son nom : Stuart Peede. Le genre à croire dans toutes les conneries dans ce genre, ovnis, fantômes, guérisseurs et autres âneries du paranormal. Pas du tout mon genre de sujet, je suis plutôt terre à terre et les histoires extraordinaires ne m'intéressent pas, genre ovni ou autres du même registre.

— Ça tombe bien, j'ai besoin d'une assistante avec ce genre de mentalité pour traiter ce dossier.

— Ah. . . Vraiment ?

— Oui. Quelqu'un qui n'est *pas* dans une logique de *croiance* vis à vis des ovnis. Parce que ma démarche vis à vis de ce sujet est véritablement scientifique. »

Là, c'était un autre son de cloche. Et ce genre de démarche m'intéressait. Le fait qu'il y ait ou non des soucoupes volantes ne m'intéressait pas en lui-même, faute d'avoir autre chose que des récits plus ou moins crédibles à ce sujet en guise d'éléments de preuve, mais le fait que l'on essaye de voir si ces récits correspondaient à une réalité et, si oui, laquelle. D'autant plus que je me suis doutée que le lieutenant Jessica Langtree n'avait pas été affectée à ce poste que pour des raisons disciplinaires :

« Pour traiter de ce sujet, tu as quoi comme formation, si ce n'est pas indiscret de te le demander ?

— Ingénieur en conception aéronautique, spécialité aérodynamique. Tout ce qui est éléments de physique des fluides qui fait qu'un véhicule aérien quelconque tient en l'air, portance, traînée, résistance à la pénétration dans l'air, et tout ce qui en découle : forme des ailes, du fuselage, type, fonction, dimension et position des gouvernes. . . J'ai eu une opportunité d'entrer à l'Air Force Academy parce que mon père a été décoré au Vietnam, et j'ai pu faire des études d'ingénieur au frais du DoD. C'est pour cela que je me suis retrouvée affectée à Tonopah, en pleine Area 51. J'ai bossé sur des programmes classifiés dont je ne te dirais rien, mais je peux, par contre, te confirmer que toutes les histoires d'ovnis que l'on raconte sur Area 51 sont de pures inventions.

— Et tu comptes étudier les ovnis de façon scientifique. . . De quelle façon ?

— Il n'y en a pas trente-six, la méthode élémentaire à toute enquête. D'abord, recueil des éléments matériels et des témoignages relatifs au phénomène concerné. Jusque là, rien de bien extraordinaire me diras-tu.

— C'est comme cela que l'on a de belles histoires de soucoupes volantes.

— Oui, si l'on ne se contente de recueillir que les récits de témoins qui peuvent être exploités dans le sens de l'illustration de l'existence des ovnis. . . Si l'on prend en compte *tous* les témoignages disponibles sur, mettons, une apparition de soucoupe volante, tu pourras trouver, mettons, sur dix témoins, un ou deux qui auront parfaitement identifié un phénomène banal, ce qui ouvrira une piste à explorer. Par exemple, quand un témoin lambda voit une soucoupe volante sur l'horizon, et un autre, avec des connaissances en astronomie, te dit que le même phénomène était, en fait, la planète Vénus, tu vas vérifier les dires du second en interrogeant un astronome et en consultant des éphémérides pour voir si l'hypothèse astronomique est vraisemblable.

— Naturellement, le croyant ne retiendra que ce qui l'arrange. Et il ne vérifiera pas les autres hypothèses, sans parler de consulter des gens qui s'y connaissent en la matière, comme toi.

— Attention, même moi, qui ait pourtant un bon bagage scientifique, j'irais toujours voir d'autres experts dès que je tombe sur un problème d'une spécialité scientifique qui n'est pas la mienne. Comme la météorologie, l'électromagnétisme, ou la médecine. Par exemple, avec les récits d'enlèvement par des extraterrestres, je consulterais systématiquement des médecins, spécialité neurologie ou psychiatrie. Simplement pour voir si ce genre de récit peut être induit par des mécanismes physiologiques ou psychologiques qui font que des gens sains d'esprit et de bonne foi peuvent croire dans le fait qu'il ont été enlevés par des extraterrestres, cela en l'absence de toute preuve matérielle de l'existence même des faits sur lesquels ils basent leur récit.

— Et tu vois ainsi que tu as en face de toi des escrocs ou des timbrés.

— Justement, les mythomanes et les malades mentaux sont très rares dans les affaires d'ovnis. Les premiers ne tiennent pas la route longtemps, et les seconds sont vite diagnostiqués. Après, tu as des phénomènes qui tiennent du rêve éveillé qui expliquent en grande partie les récits d'enlèvement par des extraterrestres, mais ce n'est pas de ma compétence, il faut en parler à des médecins qui ont étudié la question.

— C'est bien que tu me dises que tu ne connais pas tout en la matière. C'est pas le cas des rigolos qui prétendent étudier les soucoupes volantes. Tu en as beaucoup qui disent qu'ils savent tout sur le sujet. . .

— . . .et qui finissent par raconter n'importe quoi. L'arrogance et la suffisance des croyants dans le phénomène ovni est inversement proportionnelle à leur bagage scientifique. Alors que, pour toute enquête, quelqu'un de rationnel partira sur le terrain sans idée préconçue, recueillera tous les éléments de preuve disponibles, et ne commencera à réfléchir sur l'explication à donner au phénomène qu'une fois qu'il aura toutes les cartes en main. Le croyant dans le phénomène ovni se contentera d'aller recueillir les éléments qui iront dans le sens de ses croyances en excluant ou, le plus souvent, ne voyant pas, par incompetence ou biais personnel, ceux qui infirment sa thèse. C'est comme cela que l'on fabrique de belles histoires fantastiques, le paranormal n'étant que du normal mal observé.

— Je suis bien contente de te l'entendre dire. Et notre travail, ça va consister à prouver que les soucoupes volantes n'existent pas.

— À mon tour d'être contente de t'entendre commettre une erreur de raisonnement courante, mais qui est abondamment reprise à leur compte par les partisans des soucoupes

volantes. Nous n'allons pas prouver *l'inexistence* des soucoupes volantes, parce qu'une preuve est toujours positive. On prouve *l'existence* de quelque chose, jamais le fait que la chose n'existe pas. Pourquoi ? Parce que pour qu'une preuve soit recevable, il faut que l'on puisse la réfuter. Par exemple, je peux prouver, avec les lois de la physique et des calculs à l'appui, qu'un disque volant peut voler et être parfaitement pilotable sans violer les lois les plus élémentaires de l'aérodynamique. Et, à partir de mes travaux, un autre collègue physicien peut les reprendre et, en refaisant mes calculs, prouver que je me suis trompée et que mon hypothèse initiale est fautive. Ou la confirmer, en tout ou partie. A contrario, est-ce qu'il te paraît possible de prouver que le chat du Cheshire n'est pas tigré ?

— Je comprends. Pour prouver que quelque chose est faux, ou n'existe pas, il faut d'abord que quelqu'un ait prouvé que c'était vrai, ou que ça existait. Sinon, on ne peut pas infirmer un fait qui n'a pas été confirmé. C'est tout bête comme logique, si on y réfléchit bien.

— Et c'est à la personne qui fait la déclaration de la véracité d'une thèse, ou de l'existence de quelque chose, d'apporter la preuve de ce qu'il avance. Ce que sont loin de faire les partisans de l'existence des soucoupes volantes.

— On a bien des témoignages de gens de bonne foi, mais tu as dis toi-même qu'entre ceux qui confondaient des phénomènes tout à fait ordinaires avec des soucoupes volantes, et ceux qui avaient des sortes de visions de faits qui ne leur étaient jamais arrivés, ils n'étaient pas fiables. Et les photos, et les films ?

— Comme éléments de preuve ? Zéro... J'ai un oncle du côté de ma mère qui est producteur à Hollywood, et qui gagne correctement sa vie avec des films de série Z, le genre d'histoire fantastique ou de SF tournée avec l'équivalent du prix de vente d'une voiture de luxe en guise de budget. Pour un film qui coûte en tout moins de 100 000 dollars, tu peux avoir des effets spéciaux tout à fait bluffants si le responsable du poste est imaginatif et connaît bien sa partie. Tu as souvent des bricoleurs de génie qui occupent ce poste, des gens dont ce n'est même pas le métier, et qui te font des trucages largement au niveau de professionnels disposant d'un budget cinquante fois plus élevé. Truquer un film ou une photo de façon convaincante, c'est à la portée de n'importe quel amateur motivé et correctement équipé, une photo de soucoupe totalement bidonnée en noir et blanc ne nécessite qu'un labo photo amateur correctement équipé pour un coût, tout compris, entre \$500 et \$1 000. Sans parler de la méthode la plus simple et la moins chère pour tromper le monde : filmer ou photographier un phénomène tout à fait banal de telle façon que tu puisses en faire quelque chose d'extraordinaire. Et, des fois, tu n'as même pas besoin de truquer quoi que ce soit, ou de le filmer de façon avantageuse : un bon commentaire bien orienté suffit à transformer un banal ballon-sonde filmé depuis le sol par une fin d'après-midi avec un ciel bleu sans nuage en un mystérieux engin venu d'un autre monde. Tout ce qui est visuel étant parfaitement et facilement truquable avec le minimum de moyens, cela ne peut pas constituer une preuve en tant que tel. Sans autres éléments matériels connexes, une photo ou un film ne prouvent absolument rien.

— Et pas un seul partisan de l'existence des soucoupe volantes n'a apporté autre chose comme preuve tangible, comme une soucoupe volante en un seul morceau, ou un extraterrestre avec qui discuter... .

— Un fait extraordinaire doit être prouvé avec des preuves extraordinaires. Sinon, des preuves ordinaires sont toujours utilisables pour prouver des faits ordinaires, jamais pour prouver des faits extraordinaires, sauf volonté délibérée de tromper, mauvaise foi ou biais de l'enquêteur.

— En clair, ce qu'on va faire dans ce nouveau service, c'est reprendre des histoires de soucoupes volantes, enquêter pour déterminer ce qu'il en est, en fait, et déterminer quelle est l'explication la plus plausible du phénomène que l'on a étudié.

— C'est exactement ça. Tu es partante ?

— Oui, tout à fait. Avec un peu de chance, on trouvera peut-être des pièces détachées de soucoupe volante. »

Et c'est ainsi que j'ai commencé ce qui allait être le boulot le plus intéressant de ma carrière. Pas du tout du fait que je veuille croire ou pas dans l'existence des soucoupes volantes, mais simplement avoir des explications sensées, et tenant du bon sens, sur ces histoires-là. Bref, entendre une autre voix que celle des partisans de l'existence a priori des soucoupes volantes, qui mobilisent un peu trop les médias à ce sujet.

En ce début d'année 1992, la Special Air Research Unit a commencé son travail à partir de la base de Ramstein, et le premier dossier que nous avions à traiter était une affaire qui avait fait l'actualité récemment, et sur laquelle le tapage médiatique venait à peine de se calmer. Jessica m'a fait la présentation des faits dans notre bureau par une glaciale matinée de janvier :

« Entre fin novembre 1989 et avril 1990, plusieurs signalement d'objets volants non identifiés, de forme triangulaire, ont été signalés au-dessus de la Belgique par plusieurs dizaines de témoins, constituant ce que l'on a appelé depuis la vague d'ovnis belges de 1990. Pour le moment, aucune enquête sérieuse, à savoir une investigation scientifique à froid et sans parti-pris, n'a été menée à ce sujet.

— Vu les hurluberlus qui s'intéressent habituellement aux soucoupes volantes, cela n'a rien d'étonnant, répondis-je. Et qui fait la demande de cette enquête ?

— Le gouvernement belge lui-même par le biais de l'OTAN. Comme notre service a été créé sur la pression de parlementaires en mal d'idées démagogiques à mettre en avant pour se faire réélire, il était disponible pour enquêter sur ce sujet, avec tous les effectifs nécessaires.

— Toi et moi, nous ne sommes que deux... Les hurluberlus qui crient sur les toits que le gouvernement fait tout pour dissimuler la vérité sur les ovnis vont avoir les coudées franches pour faire leur pub.

— Tant qu'un quelconque service gouvernemental ne dira pas officiellement "les soucoupes volantes existent, et en voici la preuve", tous les soucoupistes accuseront la moindre enquête officielle sur le sujet d'être truquée. Et il n'y en a eu aucune, à ce jour, qui est allée dans leur sens. Tu fais une enquête avec des scientifiques sérieux et en donnant les moyens nécessaires : elle est truquée parce qu'elle sert à dissimuler la vérité sur les ovnis. Tu ne fais pas d'enquête : c'est parce que tu cherche à cacher la vérité sur les ovnis. Tu montes un groupe d'enquête a minima pour étudier la question, c'est pour dissimuler la vérité en menant délibérément une enquête avec des moyens insuffisant, afin que la réalité sur le phénomène ovni ne soit pas révélée. Quoi que tu fasses, tu as tout faux dès le départ. Donc, autant faire un vrai travail d'enquête en ne tenant pas compte des fanatiques et complotistes de tous bords. C'est comme un juge doit rester sourd aux appels au lynchage des partisans de la victime autant qu'aux appels à la clémence des partisans de l'agresseur. Concentrons-nous plutôt sur l'enquête.

— D'accord avec toi. Là, tout de suite, qu'est-ce que l'on a ?

— 47 dossiers documentés à examiner, qui nous ont été transmis à cet effet par la Gendarmerie Nationale belge notre premier travail consistera à déterminer quels sont les

points communs à ces dossiers dans un premier temps et, ensuite, trier entre les dossiers sur lesquels une enquête peut être menée, et ceux qui sont inexploitable. Les critères de base sont simples : il nous faut un minimum de deux témoignages concordants sur le même événement, avec des récits de première main et des témoins parfaitement identifiés, que l'on peut retrouver par la suite pour les interroger nous-mêmes, sur place, s'il y a lieu. Les dossiers ne remplissant pas ces conditions sont à rejeter, car on ne pourra rien en tirer de fiable. Je te propose que l'on fasse chacune une lecture de tous les dossiers, en notant les références de ceux à écarter, ainsi que les raisons que l'on a de procéder ainsi. »

C'est ainsi que la première phase de notre travail a débuté. Et, contrairement à ce que je pensais de prime abord, il n'y a pas eu tant de déchet que ça. De 47 dossiers, nous sommes passés à 41. Avec nos critères raisonnablement restrictifs, les six dossiers rejetés l'ont été pour de bonnes raisons. Après avoir passé une semaine à tout lire, nous avons fait une pile de dossiers à exclure du lot, Jessica et moi, avec ses six dossiers qui devaient, pour chacun d'entre eux, faire l'objet d'une relecture à deux et d'un débat concernant leur exclusion ou leur maintien de la liste des dossiers à étudier. Ce fut relativement vite fait, et sur des critères peu discutables :

« Pour les dossiers 33, 38 et 45, nous n'avons qu'un seul témoignage à l'appui. Selon tes critères, on peut les exclure de la liste.

— Est-ce que les gendarmes belges ont essayé de trouver d'autres témoins ?

— Oui, systématiquement, pour tous ces dossiers. Et ils n'en ont pas trouvé. Pour le 33, le phénomène a eu lieu, selon le témoin, à trois heures du matin au-dessus d'un village des environs de Gand. Personne d'autre que le témoin, garde-champêtre à la retraite, n'était debout à cette heure-ci de la nuit pour corrélérer le phénomène. Dossier 33, témoin dans une ferme isolée du Luxembourg belge, en plein dans le massif des Ardennes, premiers voisins à deux ou trois kilomètres de sa position, qui n'ont rien vu du tout parce qu'ils passaient la soirée en famille. Dossier 45, un témoin qui prétend avoir vu un triangle noir, tous feux éteints, survoler son village des environs de Malines. Personne d'autre pour confirmer quoi que ce soit au-delà du fait qu'ils ont bien croisé, ce soir-là, le témoin en question qui rentrait chez lui le soir après le travail, et qu'il ne leur a rien dit sur le phénomène en question, qu'il est sensé avoir aperçu en cours de route pendant qu'il rentrait chez lui en voiture.

— Bon, c'est vite vu : deux dossiers avec des témoins uniques et des témoignages impossible à corrélérer, et un témoin unique qui pourrait ne pas être fiable, inutile d'en rajouter. Il nous en reste trois à voir.

— On va commencer par le 17 : quatre témoins mais quatre versions du même phénomène, et avec des divergences complètes sur tous les points, sauf celui du fait que c'était un triangle noir avec un ou plusieurs feux de position, et que le phénomène a eu lieu entre 19 heures 30 et 23 heures 45 le 15 décembre 1989. Tout le reste diverge : provenance, trajectoire de l'engin, nombre de feux. . .

— Mmmm. . . Soit ils ont vu plusieurs phénomènes non corrélés qui se sont déroulés les uns à la suite des autres, soit ils ont vu le même phénomène mais ils ne s'en rappellent pas dans le détail, soit il y a eu autre chose de plus trivial. 15 décembre, il y avait déjà un beau battage médiatique sur le sujet. Comment est-ce que les gendarmes ont mené l'enquête ?

— Un premier témoin est venu leur faire une déposition le 16 décembre au matin en leur parlant d'un triangle noir dans le ciel. La presse locale en a parlé le 17 et deux autres témoins sont venus déposer le lendemain. Pendant l'enquête de proximité, pour confirmer les témoignages des trois premiers témoins, un quatrième, interrogé dans le

cadre de l'enquête de voisinage, pour vérifier le sérieux des autres témoins, a lui aussi fait part d'une observation d'un triangle noir le soir indiqué par le premier témoin.

— Inutile d'en rajouter, on peut l'exclure pour cause de probable contamination psycho-sociale. Avec le climat ambiant à la chasse aux soucoupes, les trois témoins qui ont suivi le premier, une fois son histoire révélée, ont probablement, en toute bonne foi, imaginé de toutes pièces un récit de soucoupe volante, à partir de vagues souvenirs de ce qui ne devait être guère plus qu'une banale soirée, et l'ont présenté comme étant un vrai témoignage. D'où les divergences dans les récits.

— Bien, restent deux, assez facile d'ailleurs. Le numéro 25 : une dame qui a témoigné pour son mari, gravement malade et qui ne pouvait pas se déplacer. Ledit mari aurait aperçu un triangle noir dans le ciel en date du 8 janvier 1990, déposition de l'épouse le 11. Pas de vérification faite par la suite : le mari a été hospitalisé le lendemain et il est décédé le 15 d'une insuffisance rénale. Pas d'autres témoins dans le voisinage pour confirmer ses dires, même pas sa veuve et le reste de sa famille, deux fils majeurs et une belle-fille, présents à son domicile pendant la journée du 8 janvier, où aurait eu lieu l'événement.

— Récit de seconde main invérifiable pour cause de décès du témoin principal, pas d'objection à son classement sans suite. Et le dernier dossier ?

— Numéro 39. Banlieue sud de Bruxelles, un quartier populaire apparemment. Trois témoins du passage d'un triangle noir dans le ciel le soir du 21 février 1990. Premier témoin, un sans domicile fixe qui n'a pas pu être retrouvé par la suite. Deuxième témoin, un travailleur saisonnier roumain qui cherchait du travail en étant hébergé par un membre de sa famille, et qui serait parti en direction de l'Espagne pour une opportunité d'emploi en Andalousie peu de temps après avoir été interrogé. Le troisième a donné une fausse adresse dans le quartier, et, probablement, une fausse identité. Ce qui fait qu'il n'a pas pu être interrogé une seconde fois.

— Bon, classement sans suite pour cause de témoins introuvables. Nous pouvons toujours les retrouver en théorie mais, vu le travail que cela demanderait, inutile de remuer ciel et terre. D'autant plus que nous avons d'autres dossiers bien mieux documentés à étudier, et pas en petit nombre. »

Voilà pour la réalité du premier point systématiquement soulevé par les complotistes : le fait que, lors d'une enquête, certains témoignages sont écartés. Dans le cas qui nous préoccupait, Jessica et moi, il y avait suffisamment de témoignages correctement documentés, 41 sur 47, pour que ceux qui ne permettaient pas une étude suffisante du phénomène soient pris en compte. Du fait de la nature fragile, subjective, et donc peu fiable, des seuls témoignages humains, ceux qui ne pouvaient pas être comparés à d'autres pour le même événement étaient exclus : témoin unique, témoin inique, principe de base en droit. . .

Et quand il y avait disparité complète entre plusieurs témoignages sur le même phénomène, au point d'avoir autant de version incompatibles entre elles que de témoins, impossible de savoir qui disait vrai, surtout en l'absence du moindre élément matériel pouvant trancher en faveur de l'un ou de l'autre des témoignages en présence. Et comme il est très important pour nous de pouvoir éventuellement interroger directement les témoins afin de juger nous-même de la portée de leur témoignage, si ces derniers ne peuvent pas être rencontrés, le témoignage initial rapporté n'est pas utilisable.

En clair, aucune volonté de dissimulation de quoi que ce soit, surtout des témoignages "dérangeants" ou, selon la terminologie des soucoupistes, allant dans le sens contraire d'une quelconque "version officielle". Ce qui ne les empêche pas d'utiliser des mêmes procédés afin de présenter des rapports tronqués ou orientés dans le sens de leur version



“alternative” des faits, afin de démontrer leur point de vue. Mais bon, c’est toujours le Gouvernement qui a le mauvais rôle pour eux. . .

Après avoir écarté les quelques rapports inexploitable, il nous fallait étudier le reste des documents présents. Et, en dehors des témoignages, il fallait bien avouer que, pour une enquête, nous n’avions rien d’autre à nous mettre sous la main. Enfin, presque. . . Deux documents intéressants, de part leur nature, sortaient du lot et nous incitaient à les regarder de plus près. Il s’agissait d’une photographie d’un des ovnis, un triangle noir avec des lumières blanches à chacune des extrémités et une lumière rouge au centre géométrique de l’objet, lumières floues avec un engin dont le bord était visible. Ce premier document a intéressé au plus haut point Jessica, mais pas pour les raisons auxquelles on pourrait penser de prime abord :

« Je ne sais pas si tu as remarqué mais, depuis la fin des années 1940, la photographie et le cinéma amateur ont fait de considérables progrès, tant en simplicité d’emploi qu’en diffusion ou en prix abordables du matériel et des consommables.

— Là, tu me parles d’un sujet qui me passionne : je suis photographe amateur moi-même depuis l’âge de dix ans. J’ai eu une tante qui m’a offert un Instamatic pour mon dixième anniversaire, et j’ai pu me payer mon premier reflex à 14 ans avec l’argent gagné lors d’un boulot d’été, et une petite aide de mes parents pour mon anniversaire. J’ai un boîtier et trois objectifs, et je met de l’argent de côté pour m’acheter un truc sérieux. Je gratte tout ce que je peux pour arriver à \$1 000 pour avoir le Nikon de mes rêves.

— \$1 000 ? Pas de doutes, tu es passionnée ! J’ai un petit machin tout simple qui m’a coûté \$100 il y a de cela cinq ans, et je trouve que c’est largement assez cher comme ça. . . Enfin, tu es bien placée pour voir que, depuis des années, on trouve de plus en plus de matériel photo et, depuis peu, vidéo, à des tarifs corrects et que tout le monde, ou presque, en a.

— C’est vrai. Quand je me suis privée de tout le superflu pour m’acheter mon Nikon FE en 1981, j’ai dû sortir \$300 pour le boîtier et l’objectif de base, presque deux fois le prix de ce qui se faisait à l’époque chez les autres fabricants, et j’étais la seule dans ma middle school à disposer d’un engin pareil. Même les parents de mes copines et mes profs n’en avaient pas des appareils photos de cette catégorie. Aujourd’hui, dès que tu es dans un site touristique, tu vois facilement quelqu’un avec ce type d’appareil autour du cou en moins de cinq minutes, et si tu attends un peu, tu croise aussi facilement quelqu’un avec une caméra vidéo. Je me doute bien que dans les années 1940, 1950 et 1960, les appareils photos étaient plus chers et plus difficile d’emploi, sans aucun rapport avec la qualité que l’on a aujourd’hui.

— Les optiques ont leur géométrie calculée par des ordinateurs, et les machines-outil à commande numérique, introduites en masse dans l’industrie depuis la fin des années 1970, assurent une qualité de fabrication impeccable à un coût réduit. En résumé, tu as mieux, pour moins cher, et vendu en plus grande quantité. Et le rapport avec les soucoupes volantes, c’est que, paradoxalement, tu as *de moins en moins* d’images de soucoupes volantes. Nous sommes passés de dizaines de clichés publiés chaque année, pour la période allant de la fin des années 1940 au début des années 1960, à quasiment rien aujourd’hui. Pourtant, les chances qu’une personne avec un appareil photo ou une caméra vidéo puisse photographier ou filmer un ovni ont été multipliées par plusieurs milliers depuis le milieu des années 1960. De ce fait, les chances, d’un point de vue purement statistique, de prendre une photo d’un ovni ont complètement explosé.

— Je ne pense pas que les pilotes de soucoupes volantes se soient dissimulés exprès en sachant que leurs engins étaient plus faciles à prendre en photo du fait de l'évolution du marché de l'image fixe et animée... Tu as quoi, comme explications ?

— Dans la thèse des ovnis en tant que phénomène purement culturel et social, une mise en perspective historique permet de voir qu'il y a une sorte d'escalade dans les contacts avec les ovnis. Entre 1947, date de l'invention du terme "soucoupes volantes" et de la première observation moderne d'ovnis, celle de Kenneth Arnold en 1947, et 1955, les observations d'ovnis sont purement visuelles. Ensuite, entre 1955 et la première moitié des années 1960, les engins atterrissent, laissent des traces, puis on voit leurs occupants en descendre. Et, depuis le milieu des années 1960, on a des gens qui sont enlevés par des extraterrestres pour diverses expériences.

— Ça ressemble beaucoup à l'évolution des scénarios d'une série télévisée : on commence avec des histoires simples pour accrocher le public puis, quand la série a bien pris, les scénaristes en rajoutent pour garder l'audience et continuer à faire que la série soit intéressante, en rajoutant des personnages, développant des scénarios plus complexes ou créant des situations nouvelles.

— Un peu comme si les soucoupistes savaient qu'ils n'intéresseraient pas le public ad vitam aeternam avec des simples photos, comme tu l'as si bien dit. Il y a une sorte d'escalade narrative dans les récits de rencontres avec des ovnis. Soit les aliens qui pilotent ces engins sont de bons professionnels du spectacle et savent soigneusement ménager le suspense, soit les soucoupistes en rajoutent quand il faut attirer du public avec du neuf, une fois que le scénario précédent est usé jusqu'à la corde.

— Et avec cette photo, qu'est-ce qu'on fait ?

— J'avais pensé faire appel à un photographe pro mais, vu que tu connais la matière, je vais m'adresser à toi pour ce travail. Je veux simplement que tu *reproduise à l'identique* cette image avec les moyens du bord : l'appareil photo amateur de ton choix, une pellicule du commerce et des trucages à la prise de vue à la portée d'un bricoleur du dimanche n'ayant aucune connaissance particulière en matière d'effets spéciaux. Aucun trucage de labo, aucun effet demandant des techniques ou des matériaux de pros : il faut faire le plus simple et le moins cher possible, et le plus ressemblant à cette image.

— Bonne nouvelle, c'est parfaitement possible. Pour \$50, pellicule comprise, je te fais la même image. Il me faut juste une soirée calme, quelques matériaux de récupération et quelqu'un pour me donner un coup de main. Si tu peux me trouver un escabeau, ça me serait très utile.

— Tu peux *vraiment* me faire la même chose ?

— À main levée, avec le bon éclairage et quelqu'un pour me tenir la maquette, je fais aussi bien. Il me faut juste un bout de carton, de la peinture noire, quatre lampes de poche dont une avec un verre rouge, un peu de fil de pêche et quelqu'un pour me tenir le tout en l'air pendant que je prends la photo. Si c'est un trucage, je vois parfaitement comment on peut le faire, c'est à la portée d'un gamin de douze ans un peu farceur, et qui a appris à se servir d'un reflex 24x36... Tu pensais au trucage, toi.

— Au trucage *possible*. Je ne connais aucune photo d'ovni qui n'aurait pas pu être réalisée, de façon simple, sous forme de trucage photographique, la plupart du temps très peu sophistiqué, mais pourtant parfaitement convainquant. Mon point de vue est de démontrer que cette image, en soi, n'a pas de valeur de preuve. Surtout que le témoin qui l'a prise n'a pas son récit corroboré par d'autres personnes qui auraient vu la scène en plus de lui. Donc, en l'absence d'autres éléments, soit la photo est authentique mais n'est pas probante faute d'autres éléments matériels venant à l'appui, soit elle est bidonnée.

Je veux prouver qu'il est possible que ce soit un faux, ce qui serait l'hypothèse la plus vraisemblable suivant le principe du rasoir d'Ockham.

— Ah... Je ne connaissais pas ce principe.

— C'est un principe qui veut que, quand on veut expliquer une situation, l'hypothèse la plus simple est toujours la plus vraie, et doit être retenue en premier. Et, la plupart du temps, c'est la seule qui survit à l'examen critique de la situation étudiée.

— Exposé comme ça, cela me paraît des plus logiques. Pour notre photo d'ovni, si c'est vraiment un engin extraterrestre, comment le prouver sans avoir le véhicule sous la main pour étude, ou son équipage pour interrogatoire ? Et c'est vrai que c'est si simple de faire une photo truquée dont on ne pourra pas non plus prouver que c'est un faux tant que son auteur ne se dénoncera pas, ou ne sera pas dénoncé comme faussaire.

— Deux points importants en une seule phrase, j'ai bien fait de retenir ta candidature comme assistante... D'abord, pour toute déclaration extraordinaire, il faut des preuves extraordinaires. Une photographie pour prouver l'existence d'un ovni n'en est pas une, par exemple, la capture d'un extraterrestre et de son engin en est une. Le second point, c'est le problème de réfutabilité. Une photo d'ovni, si le trucage est bien fait et que personne ne l'avoue, comment prouver qu'elle est authentique si tu n'as rien d'autre comme élément de preuve à l'appui, ou en réfutation ? La seule chose que tu peux faire, c'est prouver que l'on peut faire la même photographie avec des trucages facilement utilisables.

— Et on ne peut pas prouver, avec un travail d'expert, que la photographie est truquée ?

— Si le travail est bien fait, non, c'est impossible. Autant tu peux facilement comparer une photo d'un objet donné dont toutes les caractéristiques sont connues, comme un avion, avec l'objet en question et comparer l'image de l'objet avec ce que ce dernier aurait dû faire pour être représenté sur la photo donnée, autant tu ne peux pas découvrir un trucage avec l'image d'un objet que tu n'as pas physiquement sous la main pour comparaison, et dont toutes les caractéristiques sont inconnues, à commencer par ses dimensions. Comment prouver qu'un objet dont personne ne sait rien est bien ce qui est représenté sur la photo, et non une maquette correctement éclairée et exposée, juxtaposée avec un arrière-plan correctement traité ? C'est le problème récurrent des soucoupistes : ils n'apportent que des éléments de preuve non réfutables, et donc antiscientifiques.

— Et qui ne prouvent donc rien. Pas plus les photos que les récits sous hypnose des gens qui prétendent avoir été enlevés par des aliens.

— Surtout quand les signes physiques qu'ils présentent parfois peuvent être parfaitement expliqués par la médecine.

— Et les gens comme nous, nous avons tout faux dès le départ...

— C'est pratique pour enterrer le débat et refuser un examen *vraiment* scientifique du sujet. Règle d'or du soucoupiste : toute enquête qui n'est pas menée par eux est forcément fautive. Soit le gouvernement n'étudie pas la question parce qu'il a des choses à cacher, soit il étudie la question pour cacher la réalité du phénomène ovni. Désolé de me répéter, mais il est essentiel que tu ne perdes pas de vue que ça ne sert à rien de tenir compte de l'opinion des soucoupistes. Ils soutiennent une idéologie, pas une démarche scientifique. Surtout si cette dernière démolit leur idéologie ou, pour le moins, démontre qu'elle n'est pas fondée sur des arguments rationnels. La vente de foutaises paranormales est un créneau porteur, et ceux qui remettent en cause ce business sont des ennemis.

— Eh bien, moi, ça m'intéresse de plus en plus, la remise en cause de ce business. Parce que tomber sur des vendeurs d'extraterrestres, et autres machins du même genre,

tu allumes ta télé et c'est fait. Par contre, les gens comme toi, qui expliquent que tout cela n'est pas vrai et que les soucoupistes nous trompent, on ne les entend nulle part.

— La raison est comme la révolution, elle ne sera jamais télévisée... La science est l'inverse du sensationnel, car elle ramène souvent des faits présentés comme extraordinaires à leur dimension banale et simple, voire simpliste. Voyons le second élément visuel à examiner, j'avais demandé une télévision et un magnétoscope pouvant passer du PAL... Les voilà... »

Après avoir branché les appareils correspondants comme il le fallait, Jessica est allé chercher une cassette vidéo dans ses affaires. La bande en question représentait un enregistrement vidéo de ce que j'ai compris comme étant l'image du radar d'un avion de chasse. C'était pour moi quelque chose de confus et, sans les explications de Jessica, je n'aurais pas pu faire le lien entre ce document et notre dossier. Et, comme à son habitude, elle m'a expliqué ce qu'il en était :

« Ce document provient de la Force Aérienne Belge. C'est un enregistrement radar fait dans la nuit du 30 au 31 mars de l'année dernière. Ce qu'il faut voir, c'est l'écho qui est près du centre. C'est un écho non identifié, que l'on appelle un bogey en terminologie militaire. Tu dois connaître ces échelles en degrés qui apparaissent ici.

— C'est l'horizon artificiel de l'appareil, du moins son image électronique, qui est reporté sur l'enregistrement vidéo, comme point de référence. Regarde-bien le bogey et les indications de l'horizon artificiel, c'est très instructif. »

Bien que mes connaissances en pilotage soient des plus rudimentaires, j'ai tout de suite compris que quelque chose n'allait pas. Selon les indications de l'horizon artificiel, le F-16 belge avait monté à la verticale suivant un angle d'inclinaison très élevé, de l'ordre de 30 degrés en plus par rapport à la verticale. Il avait ensuite volé en palier, puis fait un virage serré sur la droite, suivi d'un autre sur la gauche. Puis, après avoir volé en palier, il a clairement fait un looping suivi d'un tonneau puis de deux virages serrés en montant, un sur la droite et un sur la gauche. Quand à l'écho, pendant toutes ces manœuvres, il n'avait pas bougé de son coin d'écran radar. Ce que j'ai noté :

« L'avion fait des cabrioles et le bogey reste exactement à sa place... C'est possible ce genre d'acrobatie ?

— Si on considère que ce qu'on voit est quelque chose qui correspond à la réalité, la trajectoire de l'engin en question doit être sacrément bizarre. Regarde-bien maintenant... »

Et là, c'était exactement l'inverse : l'avion volait en palier, sans changer de cap ni d'altitude, et le bogey a sauté dans tous les coins de l'écran avant de disparaître. Fin de l'enregistrement, et début du mystère, du moins si on admettait tel quel qu'il s'agissait de l'image d'un objet matériel en vol. Avec Jessica, nous avons examiné les hypothèses en présence, en commençant par les plus, disons, mystérieuses :

« Voilà ce qu'il y avait à voir Amy. Nous avons un point sur l'écran qui a un comportement qui n'est pas celui d'un avion classique. D'après toi, si c'était un engin venant d'un autre monde, est-ce qu'il aurait ce comportement ?

— Peut-être, mais pourquoi ? Je ne vois aucune logique à cela. D'abord, il est parfaitement synchronisé avec le vol de l'avion, puis une fois que ce dernier est en vol stable, il part dans toutes les directions : quelle est la logique là-dedans ? Si j'envoyais un engin spatial explorer une autre planète, je le dispenserais de faire de l'acrobatie aérienne gratuitement. S'il rate une de ses acrobaties et qu'il s'écrase, les habitants de cette planète auront une belle preuve matérielle de l'existence de ma civilisation extraterrestre !

— Surtout, pour une exploration aérienne d'une planète comme la nôtre, soit l'ovni prend des photos, fait des relevés scientifiques et surveille son environnement, et il doit être en vol stable pour faire ça, soit il doit éviter d'être intercepté et il effectue alors des manœuvres d'évitement cohérentes. Et, sur un engin venant de l'espace, il lui suffirait de mettre son système de propulsion à fond pour distancer instantanément tout ce qui vole. Pour retourner sur l'orbite terrestre, il faut une vitesse de 8 kilomètres/secondes. Les avions de chasse les plus rapides ne peuvent atteindre que le dixième de cette vitesse. Ce n'est donc pas cohérent avec les déplacements *réels* d'un engin volant.

— Donc, cela pourrait être un écho radar qui ne correspond pas à un engin volant. Un faux écho fabriqué pour tromper l'ennemi en cas de tentative d'interception... C'est un système qui serait installé sur nos avions furtifs F-117 à ce qu'il paraît.

— Ce système existe et il est bien installé sur nos F-117. Mais, encore une fois, c'est incohérent avec un scénario d'utilisation de ce genre d'équipement. Si tu as ce genre de système et que tu veux t'en servir pour tromper l'ennemi, la dernière chose à faire, c'est de lui balancer des échos fantaisistes. Je serais pilote de chasse, je couperais mon radar et je tenterais de repérer l'engin à vue à partir d'une estimation de sa position plus ou moins au pif. Si je reçois de faux échos, c'est qu'il y a un vrai brouilleur qui me les envoie et, donc, c'est un coup à tenter d'essayer de le repérer à vue pour lui faire sa fête.

— Je comprends. Pour échapper à un radar, soit un pilote d'avion furtif a le moyen de faire disparaître son écho sur les écrans ennemis, soit il va simuler une trajectoire normale dans une direction opposée à la sienne, par exemple, de façon à ce que les pilotes ennemis ne se doutent de rien et soient entraînés sur une fausse trajectoire par le système de simulation de l'avion pourchassé.

— D'où l'intérêt que la trajectoire en question soit le plus réaliste possible pour qu'elle puisse être confondue avec celle d'un vrai avion par les pilotes adverses, et qu'elle n'éveille pas le moindre soupçon quand à son caractère factice. On en est loin avec celle-là. Donc, on peut exclure, jusqu'à preuve du contraire, le fait que ces échos aient été produits par un véhicule aérien quelconque, du fait de leur incohérence. Or, le radar a bien produit un écho, et ce dernier a bien été enregistré... Idée simple : est-ce que ça ne serait pas le radar qui fabriquerait ces échos lui-même ? Soit parce qu'il est brouillé par une source d'ondes radio quelconque, mais pas de façon volontaire, soit parce qu'il ne fonctionne pas correctement.

— Ce point-là est parfaitement vérifiable. J'ai pris contact avec la Force Aérienne Belge pour enquêter à ce sujet. Si le radar de ce F-16 était en panne, il a dû être réparé, et ça laisse des traces. S'il a été brouillé, par exemple, par une station de radio qui émettait involontairement des ondes parasites sur la même fréquence que le radar, on peut reproduire le phénomène, le mesurer précisément et l'expliquer.

— La panne est ce qu'il y a de plus facile à prouver ou à infirmer. Si nous n'avons pas de bulletin de réparation correspondant à une panne sur le radar de ce F-16 la nuit où il était en mission pour tenter d'intercepter cet ovni, on passera au brouillage radio. Et si nous ne trouvons rien, nous passerons à autre chose. J'ai prévu une enquête sur le terrain en liaison avec les autorités belges. Leur gendarmerie a trouvé des volontaires pour monter une cellule d'enquête avec nous, ils nous confirmeront cela dans le courant du mois. Nous partirons ensemble en mission en Belgique pour la suite des opérations, je te confirmerai cela dès que j'aurais reçu la confirmation des autorités belges. »

Finalement, ce travail allait s'avérer des plus intéressants. Car ce que proposait Jessica n'était rien de plus qu'une approche véritablement non conventionnelle d'étudier les ovnis : employer des méthodes d'enquête scientifiques pour déterminer, en éliminant une

par une des différentes hypothèses possibles, celle qui allait expliquer, de la façon la plus satisfaisante, la nature du phénomène observé. C'était bien plus intéressant que de considérer d'entrée que ledit phénomène était une soucoupe volante et qu'il n'y avait plus qu'à trouver les éléments de preuve le démontrant. Ce qui est la méthode habituelle des soucoupistes, en d'autres termes...

Notre mission en Belgique a finalement été avalisée pour débiter début février 1992. En attendant, l'essentiel de mon travail avec Jessica consistait à préparer les détails pratiques de la mission : liste des témoins à visiter, contacts téléphoniques avec ceux qui étaient joignables du fait de la présence de leurs coordonnées dans les dossiers (comme je parle français grâce à ma mère, d'origine québécoise, ça facilite la tâche), lettres à rédiger et envoyer pour avoir des rendez-vous avec les autorités locales (entre autres, l'escadrille qui a fait voler le F-16 qui a tenté d'intercepter l'écho radar acrobatique), et nouvel examen des dossiers retenus avant enquête.

Les 47 dossiers que nous avions à examiner provenaient d'un ensemble de 518 dossiers initialement constitués par les autorités belges. Il n'y en avait que moins du dixième à examiner par nous soins pour une raison très simple : un premier tri avait enlevé de la pile tous les cas d'ovnis où au minimum deux autres témoins avaient parfaitement identifié l'engin comme étant un avion ou un hélicoptère en vol, civil ou militaire. Sans parler de ceux où le pilote de l'aéronef pris pour un ovni avait lui-même témoigné qu'il était bien, aux commandes de son appareil, au-dessus de la zone en question ce soir-là... Naturellement, les médias en manque de sensationnel avaient bien omis de signaler ce résultat d'un travail de fourmi mené par la gendarmerie belge.

La partie la plus poussée pour l'enquête, et la moins passionnante pour les amateurs de soucoupes volantes, c'est toute cette partie de préparation des dossiers par l'examen méticuleux des éléments recueillis par les enquêteurs de terrain, la Gendarmerie Nationale belge en l'occurrence. Ce que cherchait prioritairement Jessica, c'étaient tous les éléments qui *infirmaient* la thèse de l'aéronef mal identifié, laissant le gros du travail se porter sur la confirmation des mouvements d'aéronefs à l'origine des cas les plus facilement explicables. Ce qui n'excluait pas que l'on puisse a posteriori tomber sur des cas inexplicables par cette thèse, faute de mouvements d'aéronefs présents sur le lieu de l'observation permettant d'accréditer l'hypothèse initialement retenue.

En attendant, j'avais à subir des séquelles psychologiques de mon accident d'avion. Ou plutôt, des sortes de visions étranges que je n'avais pas avant mon crash en Pologne. Trois jours avant mon départ pour Ostende, j'ai fait un rêve étrange. Je me suis vu sur une grande place dans une ville d'Amérique du nord. C'était une sorte de vaste place piétonnière, avec des gens affairés qui se rendaient au travail. Il faisait un temps magnifique ce jour-là, et la température était agréable, comme en milieu de printemps ou en fin d'été chez moi, à Pittsburgh.

J'étais plantée devant l'entrée d'un immense bâtiment, probablement une tour, dont je voyais l'extérieur. Ce que j'en voyais était immense, les murs du bâtiment étant limités à des sortes de poteaux de structure métalliques couleur aluminium brillant, en forme de tridents verticaux, la fourche supérieure formant une sorte de raccord avec des poutres verticales formant les murs des étages supérieurs de cet édifice, tridents espacés régulièrement, entre lesquels des baies vitrées et des portes en verre permettaient de voir le vaste hall d'entrée de ce bâtiment, avec ses comptoirs d'accueil et une impressionnante batterie d'ascenseurs.

Autour de moi, des gens allaient et venaient, la plupart d'entre eux se rendant dans cet immeuble, probablement pour y travailler. Ils ne prêtaient pas attention à ma présence et semblaient indifférents à leur entourage. Comme dans toute grande ville à l'ouverture des bureaux. . . Alors que j'allais me diriger vers ce bâtiment, quelqu'un m'est quasiment rentré dedans en passant à deux pieds de moi en courant droit devant, sans porter attention à son entourage. Surprise, j'ai suivi du regard cette personne, et j'ai identifié, de dos, une femme brune, de petite taille.

Ce qui devait arriver arriva : la femme pressée a percuté de plein fouet une autre femme qui sortait du bâtiment. J'y ai prêté attention parce que la personne victime de la collision semblait aussi égarée que moi dans ce contexte. C'était une grande blonde dans la trentaine, bizarrement vêtue façon siècle dernier, avec des bottes de cavalier, un pantalon et une veste noirs assortis, un chemisier blanc et une casquette. La petite brune, furieuse de l'avoir percutée, s'est mise à lui passer un savon. J'étais à moins de vingt pieds de ces deux femmes et j'ai parfaitement entendu leur conversation :

« Mais enfin, qu'est-ce qui vous prend de courir comme ça devant vous sans regarder ? râla la petite femme brune, avec un culot étonnant. Vous ne voyez pas que vous m'avez fait tomber ? J'ai plus d'une heure de retard pour arriver au bureau et mon patron va me virer ! . . . Et vous, vous foncez droit devant sans regarder, comme ça. . . Mais vous avez la tête où ?

— Enfin mademoiselle, je vous trouve bien présomptueuse ! répondit la grande blonde, aussi surprise qu'outrée. Je venais juste de sortir de cette tour quand vous m'avez percutée ! J'étais à l'arrêt, ce qui n'était pas votre cas !

— C'est pas vrai ! Vous dites ça parce que vous êtes une menteuse, et que vous ne regardez pas devant vous quand vous courez ! En attendant, il est neuf heures moins le quart, et je vais être virée à cause de vous ! Je ne suis pas comme ces cadres financiers que l'on ne voit jamais avant neuf heures du matin, ou comme la responsable informatique, qui passe ses journées entières à ne rien faire devant son écran, je travaille, moi ! Et vous allez me faire perdre mon boulot parce que. . . »

Un sifflement aussi soudain qu'inattendu a mis fin à cette conversation. J'ai identifié un bruit de réacteur d'avion puis j'ai entendu un bruit d'explosion assourdissant. C'est à ce moment-là que je me suis réveillée dans mon lit, à Ramstein AFB. Je ne comprenais pas ce qui venait de m'arriver et, dans la pénombre, j'ai tenté d'allumer ma lampe de chevet. Il n'y avait pas de lumière, l'électricité était de nouveau coupée. C'était une panne récurrente ces derniers temps dans mon baraquement, et il fallait le signaler à l'officier ou au sous-officier de permanence à chaque fois que ça se produisait. Je me suis levée et, à tâtons, j'ai trouvé ma robe de chambre que j'ai enfilée pour aller prévenir l'officier de permanence en passant le mot à une patrouille de sécurité. Je n'ai pas eu à me donner ce mal, l'officier en question passait dans ce baraquement avec une patrouille :

« . . . Ça fait la troisième fois ce mois-ci que ça claque, et personne n'a d'explication sur ce phénomène ! Et personne n'a pensé à faire venir un électricien pour vérifier l'installation. . .

— Ce bâtiment n'est plus tout jeune capitaine, et avec les redéploiements envisagés, il est prévu pour être démolé, maintenant que votre compagnie ne sera plus déployée à Ramstein.

— Mouais. . . En attendant, il faut qu'on se tape des pannes électriques aléatoires, sans la moindre explication, et sans avoir le moindre espoir d'y remédier. . . Il y a quelqu'un ici ?

— Affirmatif capitaine, sergent Riabinev au rapport. . .

— Ah, la secrétaire de l’Air Force. . . »

C’était le capitaine Patterson qui était l’officier de permanence cette nuit-là. Pour ses derniers mois en tant qu’officier d’active, avant de passer dans la réserve, elle essayait le plus possible d’éviter les tâches administrative en alternant la supervision des entraînements et les rondes de nuit. Elle avait récemment réussi à récupérer la gestion du stand de tir de la base en bourrant le mou au colonel de l’Air Force qui voulait faire venir quelqu’un depuis les USA pour remplir la fonction, le précédent titulaire du poste étant parti à la retraite. Me voyant debout à trois heures du matin, en pleine panne de courant, elle a vite compris qu’il y avait quelque chose qui n’allait pas avec moi :

« Des insomnies, sergent ?

— Pas vraiment, plutôt des réveils intempestifs en plein milieu de la nuit.

— Ah oui, ça arrive dans votre cas. . . Je ne vais pas vous embêter avec ça parce que. . . »

Sans prévenir, la lumière est revenue, aussi bien les veilleuses des couloirs du baraquement que ma lampe de chevet. Constatant cela, Linda Patterson a commenté la situation avec son détachement habituel, à destination du sous-officier de l’Air Force qui l’accompagnait :

« Bon, on n’aura pas à aller chercher le tableau électrique Phil. . . En tout cas, tant mieux que ça s’arrange comme ça, on reprend le circuit, rien à signaler, on reportera la panne sur le journal, comme les précédentes. . .

— À vos ordres capitaine.

— Bon, sergent Riabinev, je vais devoir vous laisser, j’ai tout le reste de la base à inspecter. Bonne nuit ! »

Le capitaine Patterson m’a laissée et elle a repris sa ronde. Après cette panne électrique et ce rêve bizarre, je me suis recouchée et, contre toute attente, je n’ai eu aucun mal à me rendormir. Deux jours plus tard, le jeudi 6 février 1992, je suis partie avec Jessica en direction de Bruxelles. Nous avons rendez-vous au siège de l’OTAN pour faire le point sur notre enquête, avant de voir quelles allaient être nos modalités de collaboration avec les autorités belges.

Pour ce faire, nous avons pris le train pour faire le voyage depuis Ramstein. La première partie de notre voyage devait nous emmener, via Sarrebruck, dans la ville française de Metz, d’où nous devons changer pour aller à Luxembourg, dans le Grand Duché du même nom, et prendre un troisième train direct vers Bruxelles. Bien que la France ne faisait pas partie de l’OTAN à l’époque, nous avons été autorisées à passer par Metz, nos passeports en règle nous permettant de faire le voyage. Avec les correspondances, en partant de Ramstein à huit heures du matin, nous devons arriver à Bruxelles le soir. Un beau voyage en perspective, d’autant plus que j’adore voyager en train, et que les trains en Europe sont confortables et rapides, en plus d’être pratiques.

Après avoir changé à Luxembourg pour prendre le train vers Bruxelles, nous avons un peu plus de trois heures devant nous pour faire le point sur la suite des opérations. Jessica avait demandé à l’OTAN de lui communiquer tous les plans de vols des hélicoptères militaires correspondant à la période pendant laquelle la vague d’ovnis a eu lieu, à savoir entre début novembre 1989 et fin mars 1990. L’hypothèse de travail retenue par Jessica était que l’essentiel des observations de prétendus ovnis étaient en fait des vols d’hélicoptères civils et militaires à basse altitude, mal observés par des gens à la fois non connaisseurs en matière d’aviation militaire et influencés par les médias :

« Il y a plusieurs constantes dans toutes ces observations qui me permettent de choisir une hypothèse à tester des plus vraisemblables, celles des hélicoptères volant à basse



altitude. Principe d'économie des explications, dit rasoir d'Ockham : le plus simple est le plus vraisemblable. . . Commençons par les faits : nous avons des gens ordinaires, de bonne foi, pas enclins à fabuler, qui ont vu voler, de nuit et à basse altitude, des engins qu'ils n'ont pas pu identifier et qui, par la suite, ont été présentés comme étant des ovnis. Première question : qu'est-ce qui, parmi les engins volants fabriqués par l'homme, est susceptible de voler de nuit à basse altitude dans le cadre normal de son utilisation ?

— Des hélicoptères civils et militaires, genre police pour la surveillance du trafic, transport, hélicoptères de reconnaissance militaire ou d'attaque, ambulances, secours en mer, j'en passe. . . A priori, pas de quoi être confondu avec des soucoupes volantes.

— D'où ma question numéro deux : sous réserve que l'on puisse prouver une corrélation entre des vols d'hélicoptères et des observations d'ovnis, comment se fait-il que des gens puissent prendre les premiers pour les seconds ?

— Je dirais qu'il y a, dans la population générale, peu de passionnés d'aviation qui sont capables, au premier coup d'œil, de reconnaître un hélicoptère en vol. De plus, j'ai noté que, sauf si j'ai raté quelque chose, tous ces gens ont vu ces ovnis *de nuit*, avec des conditions météo qui ne devaient pas être constamment au grand beau temps. Avec le noir, du brouillard, de la brume ou de la pluie, on peut facilement prendre un hélicoptère pour un engin fabuleux venu d'un autre monde. Surtout si on n'y connaît rien.

— Et ma troisième et dernière question : si on considère que cette vague est le fait d'observations d'engins ordinaires mal identifiés, comment se fait-il que l'on puisse parler de vague d'observations d'ovnis ?

— Là, tu me poses une colle. . . Je suppose que tu as une idée derrière la tête à ce sujet ?

— Une hypothèse qui sera à confirmer par d'autres spécialistes que nous deux si on arrive à établir que ma thèse des hélicos est vraisemblable. Depuis la fin des années 1970, le mouvement des soucoupistes était pas mal en perte de vitesse, faute d'imagination de la part de ses promoteurs. . . Je résume : depuis 1947, on a eu des engins volants observés en l'air, puis les mêmes posés au sol, puis des passagers qui en sont descendus, puis des humains qui ont été enlevés par ces occupants d'ovnis.

— Comme une série télévisée qui évolue dans le temps.

— Exact, sauf que maintenant, les promoteurs de ces mythes sont arrivés au bout de la corde narrative. Reste deux choses à faire si on veut faire perdurer le mythe : continuer l'escalade au risque de perdre l'essentiel du public pour qui ce qu'on appelle, en langage narratif cinématographique, la suspension de l'incroyance, ne fonctionnera plus, ou renouveler le genre en revenant aux fondamentaux, mais en réinventant le postulat de base.

— Ça se voit que tu as un oncle qui travaille dans le milieu du cinéma. . . Je dirais pour le premier cas, la tendance de certains farfelus à prétendre qu'il y a complot gouvernemental autour des ovnis ou, mieux, que les extraterrestres dirigent en fait notre monde de façon occulte. Là, c'est l'escalade, mais faut vraiment avoir envie d'y croire. Autant avec des photos de soucoupes volantes ou des récits de gens ordinaires soi-disant enlevés par des aliens, ça peut encore passer parce qu'on a autre chose que de belles histoires, mais pour faire croire *sans autres preuves que les récits de ceux qui soutiennent la thèse en question*, que le gouvernement cache un ovni dans un hangar d'Area 51 ou que les aliens gouvernent le monde en secret, il faut vraiment en vouloir. . .

— Et trouver un public de gobe-foutaises particulièrement décérébrés et incultes prêt à avaler des âneries aussi énormes, ce qui ne concerne fort heureusement qu'une minorité d'individus désespérants de bêtise épaisse. . . D'où le fait que le plus simple pour toucher un large public, ce qui est bien plus lucratif à terme, c'est de revenir aux bases du récit

en les actualisant. Fini les soucoupes vues dans le ciel et les lumières dans la nuit, on passe aux triangles noirs avec des lumières à chaque angle. La même idée, mais présentée autrement.

— Un peu une façon de renouveler le genre... Et nous, nous allons devoir étudier cela. »

Jessica marqua une pause, puis elle me demanda :

« Si notre étude réussit à prouver que le phénomène que l'on étudie est bien des engins extraterrestres, et non des hélicoptères mal observés, qu'est-ce que tu penseras de la conclusion de l'enquête ?

— Eh bien, que l'on aura mis fin à la controverse sur la nature des apparitions en apportant des preuves tangibles et indiscutables, parce que recueillies et analysées de façon rationnelles suivant la méthode scientifique. Si ce sont vraiment des engins extraterrestres, on en aura enfin la preuve.

— Tant mieux que tu n'aie pas de préjugés, ni dans un sens ni dans l'autre, sur le résultat. Car il ne faut pas perdre de vue que mon hypothèse, bien qu'étant la plus vraisemblable possible, peut parfaitement être démentie par les faits.

— Même toi, tu laisses une chance aux soucoupistes.

— Pourquoi devrais-je faire comme eux, c'est à dire partir sur des a priori ? Une vraie étude scientifique ne préjuge *jamaïs* du résultat auquel elle va aboutir. C'est un jeu d'observation, de recueil des éléments à étudier, de définition d'une hypothèse et de son étude au vu des éléments disponibles. Étude qui aboutit soit à la confirmation, soit à la réfutation de l'hypothèse de départ. Dans le premier cas, l'enquête est close, ce sont désormais d'autres équipes qui peuvent la reprendre pour l'étudier afin d'en tester la validité, voire de la compléter...

— Ou la réfuter, vu qu'il s'agit d'un travail scientifique, et que tout travail scientifique est forcément réfutable.

— Excellent point de méthodologie Amy. Et si c'est notre étude qui démontre que notre hypothèse de départ n'est pas fondée, cela impliquera que nous devrons l'abandonner et réfléchir à une autre hypothèse plus en correspondance avec les faits que nous étudions. *Pour le moment*, l'hypothèse d'une mauvaise identification des ovnis belges, qui pourraient être en fait des hélicoptères, est la plus simple, la plus vraisemblable et la plus facile à prouver ou réfuter. D'où le fait que je l'ai choisie pour être la base de notre travail.

— Et personne n'y a pensé avant nous ? Avec tous ces gens qui étudient les ovnis, c'est quand même surprenant que personne ne se soit donné la peine de vérifier cette hypothèse, ne fût-ce que pour prouver qu'elle est fausse. »

Notre train venait d'entrer en gare d'Ottignies, marquant son dernier arrêt avant d'entrer dans Bruxelles. Jessica a réfléchi quelques instants, puis elle m'a répondu :

« Ce qui a durablement plombé toutes les études sur les ovnis depuis 1947, c'est leur caractère idéologique, du côté des soucoupistes, et superficielles, de côté des autorités. D'un côté, tu as des gens qui *croient* à l'existence des ovnis en tant qu'engins pilotés par des extraterrestres, pour le mythe le plus commun, et n'abordent le sujet que pour y trouver des confirmations de leurs croyances. Ce qui n'a rien d'une démarche scientifique.

— Je ne te le fais pas dire. Et les autorités ?

— Il y a eu des études à caractère scientifique depuis les années 1950 mais elles ont été plombées dès le départ par leur manque de rigueur, et la pression d'une certaine partie de l'opinion publique. Pire que tout, elles ont été menées par les militaires de l'Air Force sous l'angle de la défense nationale. Comme elles n'ont rien trouvé d'intéressant, elles ont

été traitées par-dessus la jambe, ce qui a été une grossière erreur d'évaluation de la part des autorités.

— Comment ça ?

— Dans le sens où le camp “adverse” était composé de croyants, et non de scientifiques. . . La relative indifférence des autorités gouvernementales à ce qui était perçu –pas vraiment à tort– comme relevant plus du barnum médiatique que du débat scientifique a été exploité par les soucoupistes pour fabriquer le mythe du complot gouvernemental sur la dissimulation des preuves de l'existence des ovnis. Et quand une véritable étude scientifique a été menée entre 1966 et 1968 sous la direction d'Edward Condon, un physicien de l'Université du Colorado, sa motivation même a été descendue en flammes par les soucoupistes lors de la publication de ses résultats en janvier 1969.

— Elle le méritait ?

— De tous les points de vue, non. Suivant une optique scientifique, elle est très critiquable, c'est un fait et c'est inhérent à tout travail scientifique, mais elle a eu comme mérite d'établir le fait que les éléments soumis à l'étude à l'époque n'avaient que peu de valeur scientifique. D'un point de vue politique, c'était quand même une étude, commanditée par l'Air Force, et donc que l'on pouvait accuser de biais pro-gouvernemental. Bien qu'elle ait été réalisée suivant une méthode rigoureuse par des gens extrêmement compétents, même si ses conclusions auraient méritées d'être approfondies par des études ultérieures. Le mal était fait, hélas !

— Les soucoupistes ont crié au complot et le monde scientifique s'est arrêté aux conclusions sur la faible valeur des éléments recueillis pour dire qu'il n'y avait plus rien à étudier sur la question, laissant le champ libre aux vendeurs de paranormal, qui ont eu de fait le monopole de la question pendant les deux décennies suivantes. Quand j'étais gamine, il ne se passait pas un mois sans qu'une émission parlant de soucoupes volantes ne passe à la télévision. Et je te parle des chaînes hertziennes, nous étions trop fauchés dans ma famille pour avoir de quoi s'abonner au câble.

— Tu as dit l'essentiel. Maintenant, nous avons la chance, nous, scientifiques, de voir les soucoupistes discrédités par leurs outrances. De plus, de nouveaux champs d'études s'ouvrent, avec la prise en compte de sciences, comme la sociologie, qui apportent des éclairages nouveaux sur le phénomène ovni.

— Je sens que tu as des intérêts sur ces domaines-là.

— Tu veux dire les domaines des sciences humaines, comme l'étude des phénomènes folkloriques, la sociologie ou l'étude des phénomènes de foules ? C'est le cas. Si mon hypothèse de la mauvaise perception de phénomènes ordinaires est vérifiée sur ce dossier, ça ouvrira un champ d'étude intéressant pour les sciences humaines. »

Nous sommes ensuite arrivées à Bruxelles où nous avons réservé deux chambres d'hôtel dans un établissement, modeste mais très correct, situé non loin de la gare du Luxembourg. Le lendemain, nous avons rendez-vous au siège de l'OTAN pour la suite de notre mission. Nous devons voir les détails de notre travail avec des représentants de la gendarmerie nationale belge, en présence d'un représentant de l'OTAN. Il était prévu que nous commencerions notre travail le lundi 10 février 1992 dans des locaux, et avec des moyens mis à notre disposition par les forces de police belge, qui s'étaient chargées de compiler les dossiers devant faire l'objet de notre étude. En fait, ce travail avait commencé l'année dernière, avant même le départ de Jessica des États-Unis vers Ramstein AFB.

Comme nous devons nous y attendre, ce genre de travail n'était pas vraiment dans les priorités de l'OTAN. . . Le responsable de l'organisation qui nous a reçues en ce pluvieux vendredi matin dans la capitale belge n'était rien d'autre que l'assistant du chargé de

communication de l'OTAN, le vice-amiral Carrasco Reyes. Vieux marin espagnol non loin de la retraite, et qui n'occupait ce poste que pour obtenir la durée d'activité professionnelle nécessaire pour avoir droit à une pension à taux plein, il nous a poliment reçues, Jessica et moi, mais il était évident que notre mission l'intéressait autant que le remplacement du ruban encreur de la machine à écrire de sa secrétaire. . . Toutefois, en bon professionnel consciencieux, il avait pu nous mettre en présence, ce jour-là, avec le représentant de la Gendarmerie Nationale belge qui allait nous être précieux pour la suite de l'enquête :

« Mesdames, prenez place. . . En premier lieu, je me dois de vous faire part de ma surprise concernant le regain d'intérêt de l'aviation militaire américaine pour les soucoupes volantes, nous dit-il dans un anglais impeccable. Et cela, au point de créer un service ad hoc. . . Je croyais que le dossier en question avait été bouclé il y a de cela vingt ans par une étude scientifique complète, commandée par vos forces armées, et qui avait conclu que les ovnis n'étaient rien d'autre que des phénomènes ordinaires parfaitement explicables.

— C'était le rapport Condon, publié en janvier 1969, expliqua Jessica. Il a été controversé à l'époque de sa sortie non pas à cause de son contenu, mais parce que le personnel universitaire qui a mené l'étude avait des attitudes vis à vis du sujet qui étaient loin de la neutralité scientifique requise. Entre les pro-ovnis qui sont allés jusqu'à saboter le travail pour asseoir leur point de vue, les anti-ovnis qui l'ont partiellement discrédité en cherchant plus à imposer leurs vues qu'à faire un travail d'étude scientifique, le tout chapeauté par un professeur Edward Condon qui manquait de leadership pour tenir tout ce joli monde tranquille, ce fut le fiasco annoncé. Pas par les résultats qui sont, compte tenu de l'ambiance délétère dans laquelle ce travail a été mené, remarquables d'objectivité, mais par la communication qui a suivi. Les pro-ovnis ont eu un boulevard d'ouvert devant eux pour présenter ce travail comme une couverture à diverses complots gouvernementaux, le tout avec l'appui de certains politiques qui se sont fait mousser à l'occasion, tout en profitant de l'aubaine pour ramasser quelques voix de pro-ovnis susceptibles de voter pour eux<sup>15</sup>. Maintenant que nous entrons dans une ère où le débat passionnel sur les ovnis est bien retombé depuis les années 1960 et 1970, la Foreign Technologies Division a jugé bon de recycler certaines de ses capacités, rendues moins utiles par la toute récente disparition de l'URSS, le mois dernier, dans des études sur des sujets, disons, en suspens. D'où la création de la Special Air Investigation Unit, l'unité que je commande et dont vous avez ici présents les effectifs au complet.

— Je ne pense pas que le sujet mérite que l'on y consacre des moyens disproportionnés, commenta le vice-amiral espagnol. D'ailleurs, la Gendarmerie Nationale belge n'a pas non plus estimé utile de pousser plus en avant les moyens mis à disposition sur cette enquête. Je vous présente votre correspondant du gouvernement belge sur ce dossier, le capitaine Horace Van Rijkmoelen, de la Gendarmerie Nationale belge. . . »

Comme tout le personnel impliqué dans l'enquête sur ce dossier, le capitaine Horace Van Rijkmoelen ne faisait pas partie des personnels d'élite affectés en priorité sur les dossiers critiques. Petit homme brun de forte carrure avec une moustache épaisse façon Staline, le capitaine Van Rijkmoelen avait la cinquantaine bien marquée, et il ne devait pas être loin de la retraite. Mais ce qui semblait être, à première vue, un handicap était en fait un avantage. D'une part, le capitaine Van Rijkmoelen avait une longue carrière d'enquêteur derrière lui, et il pouvait de ce fait compenser notre manque d'expérience en la matière, à Jessica et moi, qui avions toutes les deux l'âge d'être ses filles.

D'autre part, comme il était un vieux de la vieille qui n'avait plus rien à prouver en la matière, il allait traiter le dossier avec le calme et le flegme nécessaires à toute enquête

---

15. Tous ces faits sont authentiques.

sur ce type de sujet, fortement imprégné de considérations idéologiques. Et, enfin, du fait de son expérience, le capitaine Van Rijkmoelen allait nous permettre d'accéder à tous les rouages des administrations belges afin d'en obtenir des documents de première main indispensables à la poursuite de notre enquête. Il avait été contacté par nos supérieurs pour les besoins de l'enquête et il avait déjà préparé ce qu'il fallait pour la suite :

« Mes supérieurs ont eu plusieurs fois au téléphone votre officier commandant votre unité, le colonel Roger Messerschmidt. Il m'a transmis votre demande, lieutenant Langtree, et j'avoue que j'ai été quelque peu surpris par son contenu : les plans de vol des hélicoptères militaires au-dessus de la Belgique pendant la période du 1er novembre 1989 au 30 mars 1990. Vous pensez que nos ovnis sont là-dedans ?

— Peut-être. C'est mon hypothèse de travail la plus simple à vérifier, compte tenu que vos services ont déjà procédé à un écrémage des témoignages sur la base de l'élimination de ceux pour lesquels certains témoins ont identifié un aéronef des plus ordinaires. Cela nous laisse quand même 47 cas à vérifier.

— 41 capitaine, précisa Jessica. J'ai éliminé six cas pour lesquels les données sont insuffisantes pour permettre un traitement du dossier : témoins uniques, introuvables, décédés, ou plusieurs versions divergentes pour le même phénomène. Notre travail de fond pour le reste va consister à trouver des occurrences entre les plans de vols que vous avez collectés, et les 41 cas pour lesquels une identification de l'origine possible du phénomène est à effectuer. Mais je pense qu'on en reparlera lundi, quand nous commencerons à étudier de façon sérieuse tous ces éléments. Votre commandement m'a dit que vous nous trouveriez un local pour que nous puissions faire notre travail, je pense que vous avez fait le nécessaire. . . Par rapport à cet endroit, il est situé où ?

— Là, je vais devoir vous demander de faire un peu de tourisme, répondit le gendarme. Pour des raisons pratiques, je n'ai pas pu nous trouver un endroit calme à Bruxelles. Nous allons devoir partir à Ostende, sur la côte, dans les locaux de la police de cette ville. Désolé de devoir vous faire faire un peu de tourisme. . . »

Cette petite contrainte logistique n'avait rien pour nous déplaire, bien au contraire. Ostende est une célèbre villégiature du littoral belge, réputée pour son caractère plaisant. Comme j'aime voyager et que je ne connais pas la Belgique, j'étais ravie de la perspective, tout comme Jessica, mais pour d'autres raisons. Le soir à l'hôtel, elle m'a dit qu'elle préférerait que nous travaillions dans une petite ville isolée plutôt que dans la capitale afin de ne pas attirer l'attention des soucoupistes.

Sur ce dernier point, malgré le fait que l'existence et les missions de la SARU aient été rendues publiques fin juillet 1991, au moment de la création de cette unité, tout le monde semblait n'en avoir rien à faire surtout les soucoupistes. Comme nous étions une unité militaire, ils devaient nous voir comme étant un alibi du gouvernement pour cacher la vérité sur les ovnis, et nous tenir comme quantité négligeable à cause de cela, comme à leur habitude. . .

Le dimanche 9 février 1992, nous nous sommes rendues par train à Ostende depuis Bruxelles pour la suite de notre enquête. En arrivant sur place à midi, nous avons eu le temps de faire le tour de cette petite ville balnéaire du littoral belge. Par chance pour nous, nous avons eu du beau temps pendant la durée de notre séjour, avec un beau ciel bleu parcouru de jolis nuages blancs moutonnants dans le ciel, et pas une seule minute de pluie, ce qui est rare pour la saison, selon les habitants du coin.

Nous avons passé la durée de notre séjour dans un hôtel situé derrière le front de mer, tous frais payés par l'US Air Force via notre attaché de l'air à Bruxelles, à qui les factures pour les chambres étaient directement envoyées par le patron de l'établissement. Et nous avons eu une après-midi pour visiter la ville, ce qui n'est pas désagréable en soi. Petit port belge devenu station balnéaire, Ostende est une petite ville tranquille qui a pour principal intérêt un front de mer avec une agréable promenade le long de la plage.

Il faut bien dire que, pour le reste, il manque à la ville le cachet architectural qui fait l'intérêt des villes européennes. Les immeubles du front de mer sont des constructions modernes discrètes mais sans intérêt architectural, le centre de la ville, tout petit, ne comprend pas beaucoup de maisons anciennes typées, et je trouve que les monuments sont sans grâce particulière, mention passable à l'église Saint Pierre et Paul, néo-gothique construite au début du XXe siècle, et à la tour Europacentrum, une horreur architecturale de 33 étages et 300 pieds (*100 mètres*) de haut, située en plein milieu de la Van Isenghemlaan, la grande rue de la ville, parallèle au front de mer qu'elle suit en retrait à l'intérieur des terres. Cette tour est un immeuble style années 1970, aussi fonctionnel qu'hideux, et sa présence, qui n'aurait pas choquée à New York par exemple, est une verrue architecturale dans une petite ville comme Ostende, et c'est bien dommage.

Mais, heureusement, il y a le front de mer avec sa longue promenade le long de la plage. Même en hiver, l'ambiance est reposante et la vue sur la mer du nord particulièrement apaisante. Et puis, avoir plusieurs miles de promenade le long de la plage, c'est toujours quelque chose de bon à prendre, surtout que j'adore marcher. En allant prendre l'air en compagnie de Jessica, nous sommes passées devant le casino de la ville.

Le bâtiment en lui-même, situé sur la promenade du bord de mer et datant du milieu des années 1950, a plus l'air d'un hangar d'aviation avec ses grandes baies vitrées qui le ceinturent sur les quatre cinquièmes de sa hauteur, et son activité de maison de jeux ne m'intéresse pas non plus. Par contre, il accueille des expositions et, par le plus grand des hasards, celle qui était prévue pour le mois suivant me concernait d'une certaine façon. Une affiche bilingue, en néerlandais et en français, indiquait le programme prévu :

### *CASINO D'OSTENDE*

*Avec le concours de l'Ambassade du Mexique à Bruxelles, de la ville de Bialystok  
et de l'Université de New York.*

### *PALENQUE : LA CITÉ MAYA PERDUE*

*Exposition d'antiquités mésoaméricaines et de souvenirs  
de l'expédition américaine Bancroft-Lannister de 1875.*

*Casino d'Ostende, 1er au 15 mars 1992, 10h-18h, entrée 250 francs<sup>16</sup>*

Même pas \$5 l'entrée pour une exposition d'archéologie qui promettait d'être intéressante, c'était à ne pas rater. Je n'avais pas de passion particulière pour le sujet mais comme le transport d'une série d'objets liés à ce domaine de l'archéologie a failli me coûter la vie, je ne manquais plus toutes les occasions d'en apprendre un peu plus sur les mayas et leur civilisation. Jessica, qui ne lisait ni le français, ni le néerlandais, m'a demandé la raison de mon arrêt devant l'affiche de cette exposition :

---

16. Francs belges, soit environ 8€.

« Tu comprends ce que dit cette affiche ?

— Ma mère est d'origine québécoise, je parle français grâce à elle... C'est une exposition d'archéologie sur les mayas, elle commence dans un peu plus de quinze jours et, si nous sommes toujours là, j'y ferais bien un tour. Si tu as lu mon dossier, tu sais que j'ai survécu à un accident d'avion en transportant en Pologne des objets pour une exposition.

— J'ai vu ça, le crash du vol Britannia Air Cargo... Et tu t'intéresses aux antiquités mayas depuis que le transport de deux d'entre elles a failli te coûter la vie ?

— Je n'en ai pas encore parlé au psychiatre qui me suit pour les conséquences de mon accident, mais ça pourrait être une façon pour moi de surmonter les problèmes post-traumatiques qui m'affectent... Je ne te détaille pas tout, mais j'ai quelques séquelles psychologiques des plus bizarres...

— J'avais été prévenue par Roger... Je veux dire, le colonel Messerschmidt, comme quoi ta condition médicale méritait une attention particulière.

— Tu appelles le colonel Messerschmidt par son prénom ?

— Mon père était son WSO<sup>17</sup> pendant la guerre du Vietnam, Roger est un ami de la famille. Au point qu'il a mis sa carrière en jeu quand mon père a été traîné dans la boue pour l'affaire du crash du vol Arrow Air 1285... Pour te résumer, c'était un avion civil affrété par l'US Army pour ramener aux USA des soldats de la 101th airborne division depuis le Caire, en Égypte, à destination de Fort Campbell, Kentucky, avec un arrêt à Cologne en Allemagne de l'Ouest, et à Gander, au Canada. Le 12 décembre 1985, cet avion s'est écrasé au décollage de Gander, tuant les 248 soldats à bord et les 8 membres de l'équipage de l'appareil. Mon père, qui travaillait à la FTD à l'époque, a été affecté comme officier de liaison avec les autorités canadiennes qui ont enquêté sur l'accident.

— Parce qu'il y avait un problème particulier, en dehors du fait que c'était un vol affrété par l'US Army ?

— Justement, aucun. L'avion a raté son décollage parce qu'il était à la fois en surcharge et entièrement givré, et que l'équipage n'y avait pas fait attention avant de prendre l'air. Le poids de la glace plus le fait que la couche qui était sur les ailes a dégradé les performances de l'appareil en réduisant sa portance ont contribué au crash, les canadiens l'ont bien prouvé de façon fiable et l'US Army n'a pas contesté leur version, de même que mon père, qui a suivi toute l'enquête dans le cadre de son travail.

— Je suppose qu'il y a un mais à cette histoire.

— Oui. Sans la moindre preuve dans ce sens, certains enquêteurs canadiens, sur la base d'un appel anonyme fait à un journal français par une personne se prétendant être membre du Jihad Islamique, ont *inventé* la thèse de l'explosion d'une bombe à bord de l'avion, peu après son décollage. Mon père a enquêté sur cette piste et, bien évidemment, rien trouvé dans ce sens, tant du point de vue technique que du point de vue sécurité... Naturellement, certains théoriciens de la conspiration se sont emparés de l'affaire et ont accusé nommément mon père de participer à une couverture de l'affaire pour que le Pentagone masque la "réalité" du crash du vol Arrow Air 1285... Inutile de te préciser que mon père a très mal pris ces accusations infondées, surtout motivées par la recherche de sensationnel facile par certains trous du cul qui se prétendent enquêteurs. Il est allé au procès et a gagné en première instance, son adversaire a fait appel et il a perdu l'année

---

17. Abréviation de Weapons System Officer, officier de système d'armes, la désignation de l'USAF pour le second membre de l'équipage d'un chasseur F-4 Phantom, assis sur le siège arrière de l'appareil, et qui avait pour mission de faire fonctionner son système d'armes en mission de combat.

dernière. Roger Messerschmidt a appuyé mon père pendant le procès à titre d'expert technique<sup>18</sup>.

— Je comprends mieux pourquoi tu as accepté ce poste... Clore le bec aux débiteurs de conneries, c'est de famille chez toi...

— Si on veut...

— Grunt! »

À ce moment-là, une bestiole aussi affectueuse qu'inattendue est venue se frotter à moi. C'était une sorte de gros chien tout noir, au corps sphérique de deux pieds de diamètre, avec une tête aussi sphérique, moitié plus petite et surmontée de deux oreilles en forme de ruban fin dressées à la verticale, d'environ dix pouces de long avec le dernier tiers plié à angle droit à l'horizontale, et une truffe noire, tout aussi sphérique, disproportionnée à peine plus petite que la tête, environ huit pouces de diamètre, quatre de moins que la tête. Une boule de poils noire de la taille du nez de l'animal marquait la queue, comme sur les caniches de concours. Avant que je n'ai pu réagir, une femme, qui était visiblement la maîtresse de cet animal, est venue le récupérer :

« Oui Illyana, je sais, je les ai vues... Bonjour mesdames, excusez-moi pour le dérangement, ma gruntine est, disons, du genre curieuse.

— Il n'y a pas de mal, j'adore les animaux, répondis-je. Je n'ai encore jamais vu cette race de... Heu... Chien, elle vient d'où ?

— Des hauts plateaux tibétains, c'est un grunt femelle, un animal de la famille des pandas. Je vous l'accorde, il n'est pas commun...

— Excusez-moi de mon indiscretion mais, sans vouloir vous offenser, vous l'avez trouvé où, votre blouson de type A-2? demanda Jessica. Je suis à la recherche d'un blouson de vol de ce style, même une copie exacte du modèle original, et je n'ai pas encore pu en acheter un qui soit à la fois fidèle au modèle original de la seconde guerre mondiale et de bonne qualité.

— Là, vous me posez une colle, répondit la femme au grunt femelle. Ce blouson m'a été prêté par le mitrailleur de queue, car c'était le seul de l'équipage qui en avait un à ma taille. Je n'ai rien comme vêtements pour temps froid et j'ai dû improviser en venant ici.

— Le mitrailleur de queue? demanda Jessica, intriguée.

— Du bombardier quadrimoteur qui est avec moi, avec ses collègues et son avion. Ne me demandez pas la désignation de l'engin, je ne retiens jamais les numéros de code des avions militaires. Il s'appelle *Stunning Peggy*, et il y a un F noir dans un rond peint sur la queue, c'est tout ce que j'ai retenu, la technique et moi... »

Il y avait quelque chose de bizarre avec cette femme, et ce n'était pas seulement son animal de compagnie et son blouson de vol datant de la seconde guerre mondiale. D'abord, elle parlait anglais couramment et, sans rien nous avoir demandé, elle s'est adressée à nous dans notre langue maternelle. Nous étions toutes les deux en civil et rien ne permettait de voir que nous étions américaines. Bien que noire, Jessica aurait très bien pu être une émigrée africaine, comme il y en a couramment dans la plupart des pays d'Europe de l'ouest.

D'autre part, la jeune femme en question m'a parue, dans l'ensemble, quelque peu incongrue sur cette promenade du littoral belge par une après-midi d'été ensoleillée. C'était une femme brune, mince, dans la trentaine, de taille moyenne, le teint sombre, très typée amérindienne, vêtue d'une tunique longue sous son blouson d'aviateur emprunté, et qui avait clairement des problèmes pour s'habiller en fonction de la saison. J'ai remarqué

18. En dehors du rôle du père du lieutenant Jessica Langtree, invention de l'auteur, les détails donnés ici sur le crash du vol Arrow Air 1285 sont authentiques.



qu'elle portait des sandales ouvertes et qu'elle avait les jambes nues, largement de quoi attraper froid avec un temps hivernal comme celui de cette journée, ciel dégagé mais froid glacial.

La situation de cette femme est assez paradoxale car son type ethnique et son anglais impeccable indiquent clairement qu'elle est probablement une amérindienne originaire d'une tribu qui est native d'un des états des USA frontaliers avec le Mexique, comme l'Arizona ou le Nouveau-Mexique. Pour voyager en Europe, il faut un passeport, se renseigner un peu pour savoir où on va, surtout dans une station balnéaire belge comme Ostende, qui est loin d'avoir la réputation internationale de Monte-Carlo, par exemple.

Vu ce que coûte un billet d'avion, elle aurait pu se renseigner sur le climat avant de partir, et s'habiller en conséquence. Mais bon, concernant la négligence des gens, j'ai vu pire... Nous n'avons pas eu l'occasion de discuter davantage avec elle car un sorte de sonnerie électronique a retenti, et la jeune femme a sorti une sorte de radio de sa poche, qu'elle a tout de suite branchée à une sorte de casque à micro miniature, style contrôleur aérien :

« Excusez-moi, mes collègues m'appellent... Liandra, j'écoute?... Non, je ne lis pas ce qu'il y a d'écrit, ce n'est pas en anglais, mais il y a une affiche pour l'exposition devant le casino, comme on s'y attendait... C'est bien cela, j'ai lu Bialystok, New York, Palenque, Bancroft-Lannister et 1875. Oui, elle est bien là, je l'ai suivie et retrouvée avec les variations gravitationnelles... Non, je ne vais pas m'attarder, j'ai froid et ça serait pire sans le blouson de Ben, je remonte pour le lui rendre, à tout de suite!... Excusez-moi, je suis attendue pour affaires, je ne vais pas vous déranger plus longtemps... Oui Illyana, qu'est-ce qu'il y a ?

— Grunt !

— Ah oui, je vois... »

Une des boutiques donnant sur la promenade vendait des gaufres et la bestiole de notre interlocutrice semblait trouver cela très appétissant. La jeune femme, prénommée Liandra d'après ce que j'avais compris de son étrange conversation par radio, a sorti de sa poche un porte-monnaie et a dit à son animal :

« D'accord pour cette fois mais on va faire vite, j'ai vraiment froid et je tiens à rentrer avant de tomber malade... Excusez-moi, Illyana ne résiste pas à l'appel de la gaufre fraîchement préparée, comme tous les grunts. Je vous laisse, bonne soirée! »

La jeune femme s'est rendue dans cette boutique, accompagnée par son animal, et nous avons repris notre promenade, Jessica et moi. Avec un sourire affectueux, mon officier supérieur a commenté la situation en ces termes :

« À tous les coups, encore une universitaire de haut niveau qui est tellement la tête dans ses recherches qu'elle en oublie de s'habiller correctement pour la saison... Vu le climat qu'il y a habituellement sur le territoire des Navajos, ça doit sacrément lui changer les froideurs européennes.

— Elle est navajo ? Comment peux-tu le deviner ?

— J'ai reconnu à son poignet droit un bracelet tressé avec des motifs typiques de l'art navajo. J'avais un copain à l'Air Force Academy qui était d'origine navajo, et j'ai beaucoup discuté avec lui de sa culture. Je suis même allé en vacances avec lui dans sa tribu, c'était passionnant comme expérience. »

Après cet intermède aussi insolite que plaisant, le vrai travail sur notre dossier pouvait commencer. Le lendemain, nous nous sommes rendues dans les locaux de la police d'Ostende, où nous avons retrouvé le capitaine Horace Van Rijkmoelen. Un des bureaux de ce poste de police avait été mis à notre disposition pendant la durée de l'enquête,

et les principaux éléments nécessaires à notre enquête étaient sur place, sous la forme d'armoire-classeurs remplies à ras bord de documents officiels. Notre première séance de travail a consisté à mettre au point la méthodologie d'étude de notre sujet, ce que nous avons déjà commencé à faire à Ramstein, Jessica et moi, et qu'elle a expliqué :

« Avant de venir ici, sur les 47 cas qui nous ont été soumis, nous avons éliminés ceux pour lesquels il n'était pas possible d'avoir des témoignages fiables, soit parce que les témoins se contredisaient, soit parce qu'ils étaient impossibles à interroger pour une raison ou une autre, soit parce qu'il n'y avait qu'un seul témoignage. Cela nous a fait six cas d'éliminés, restent 41 cas pour lesquels notre travail va consister à vérifier s'il y a une occurrence entre le phénomène observé par le témoin et un vol d'hélicoptère militaire. Pour ce faire, il va nous falloir commencer par trier les dossiers, éliminer ceux pour lesquels nous n'avons pas d'entrée une concordance entre les plans de vol militaires qui nous ont été communiqués, et hiérarchiser les autres en fonction de la précision des données qui nous sont fournies par les témoins.

— Cela pour confirmer la thèse des hélicoptères militaires, commenta le gendarme. Ça ne va pas être un travail plié en cinq minutes.

— La confirmer ou l'infirmer capitaine... répondit Jessica. Je n'exclus pas que l'on trouve dès le premier tri des cas pour lesquels un complément d'enquête soit nécessaire en partant sur une nouvelle hypothèse. En matière de science, il n'y a quasiment jamais d'explications uniques et absolues d'un phénomène quelconque.

— Et après le premier tri, ai-je poursuivi. Quel va être notre mode d'investigation ?

— Tout d'abord, un second tri en fonction de la précision des éléments apportés par les rapports d'enquête. Sur la totalité des dossiers, nous avons la chance d'avoir un élément relativement fiable et facile à vérifier : la position géographique des témoins au moment des faits. La quasi-totalité d'entre eux étaient à leur domicile, un endroit qu'il est facile de localiser avec une grande précision sur une carte. À ces fins capitaine, pour avoir le maximum de précision sur cette donnée, en plus des cartes topographiques que vous nous avez fournies, il nous faudra reporter dessus précisément l'emplacement du bâtiment qui constitue le domicile du témoin. Vous avez un cadastre dans ce pays, je pense qu'on pourra le mettre à contribution.

— J'ai plus simple lieutenant : il suffira de demander aux pompiers à combien de mètres du début de la rue, ou du carrefour le plus proche, se trouve l'adresse concernée. Ils connaissent leur ville d'intervention comme leur poche, et on aura la réponse au mètre près.

— Je n'y avais pas pensé de prime abord, c'est une excellente idée. Amy, comme il va falloir nous concentrer sur la plage horaire, quel est le degré de précision *minimal* que tu as vu dans les dossiers ?

— Quand le témoin indique quelque chose du genre vers dix heures du soir, avant d'aller me coucher. On a bien plus de gens qui donnent des précisions de l'ordre de cinq minutes sur l'heure, ou des indications faciles à vérifier, comme le début d'un programme télévisé par exemple.

— Cinq minutes, c'est une plage de précision qui vous paraît suffisante pour prouver quelque chose ?

— Tout à fait capitaine, c'est le maxima que nous allons retenir comme précision, sachant que la difficulté de notre travail sera ensuite de calculer les trajectoires probables de hélicoptères, et qu'il y aura forcément des marges d'erreur inévitables. Pour les limiter, il faudrait accéder aux enregistrements radar du contrôle aérien, ou aux boîtes noires des hélicoptères concernés. Je garde les enregistrements radars pour une étude ultérieure plus

poussée, ou une discrimination des cas qui n'entreraient pas dans la méthodologie initiale de cette étude.

— Et pour la classification des cas pour lesquels l'hypothèse "hélicoptère militaire" est plausible, on fait le tri suivant quels critères ?

— Allons au plus simple Amy, mettons trois catégories, A, B et C, avec D pour les cas pour lesquels aucune corrélation ne peut être trouvée. Catégorie A : corrélation établie, pour les cas pour lesquels la position calculée de l'hélicoptère et les témoignages versés au dossier nous permettent de faire passer l'aéronef dans un cercle de deux miles nautiques de diamètre par rapport à la position d'au moins l'un des témoins, et cela avec une précision de plus ou moins cinq minutes par rapport au calcul théorique de trajectoire de l'appareil. Catégorie B : corrélation possible, avec une marge montant jusqu'à un quart d'heure en plus ou en moins, et un cercle de probabilité de position spatiale de cinq miles nautiques de diamètre autour de la position d'au moins l'un des témoins. Catégorie C : corrélation probable, on a bien un hélicoptère qui a survolé le coin pendant la période de la nuit décrite par les témoins, mais le manque de précision, la divergence des témoignages et la subjectivité des récits ne permet pas d'assurer à coup sûr que le phénomène décrit correspond à la position théorique de l'appareil, mais comme une activité aérienne dans les parages immédiats est établie, elle ne peut être exclue.

— Et il va falloir tout calculer dossier par dossier ? demanda le capitaine Van Rijkmoelen.

— Souhaitons qu'il n'en soit pas ainsi pour les 41 dossiers, répondit Jessica. Déjà, nous nous épargnerons du travail en éliminant les dossiers pour lesquels une identification n'est pas possible, il devrait bien y en avoir un bon quart, voire plus, qui disparaîtra à cette occasion.

— Il y a déjà eu pas mal de déchet quand on a vérifié en premier lieu s'il n'y avait pas des identifications formelles d'hélicoptères ou d'autres causes aussi ordinaires des phénomènes, indiqua le capitaine Van Rijkmoelen. 41 dossiers sur 518, je ne pensais pas qu'il en resterait si peu !

— Je dirais plutôt l'inverse : un peu plus de 8% des cas recensés devant faire l'objet d'un complément d'enquête, je ne pensais pas, moi, qu'il en resterait *autant*... Dans les véritables enquêtes scientifiques sur le phénomène, on est plus de l'ordre de 1 à 2% de phénomènes restant inexplicables, indiqua Jessica. Et pour ce que j'en ai vu, toujours à cause du manque d'éléments recueillis par les enquêteurs...

— Et quelle pourrait être la cause d'un tel ratio dans le cadre de notre enquête ? demandai-je, intéressée. Je ne pense pas que la nature nouvelle de la forme des engins soit un fait suffisant pour expliquer une telle situation.

— C'est surtout que l'association qui a relevé les témoignages a fait un travail bâclé, pointa le capitaine Van Rijkmoelen. J'ai fait des enquêtes criminelles dans ma carrière, et la première chose à faire dans ce cas-là, c'est de noter tout ce que vous pouvez trouver sur la scène du crime, et de prendre en compte tous les éléments relevant de l'environnement. Là, dans tous ces dossiers, il n'y a de questionnements des témoins que sur l'apparence visuelle du phénomène constaté, en plus de sa direction et de l'heure à laquelle il a eu lieu. Rare sont les témoins qui évoquent spontanément les conditions météo ou, plus surprenant, le fait que l'ovni aurait émis un bruit. Des questions que j'aurais immédiatement posées aux témoins, en plus du reste : quel temps faisait-il ce soir-là, et avez-vous entendu un bruit inhabituel au moment du passage de l'ovni.

— Et qui a mené l'enquête ? Les services de police belges ?

— Une association spécialisée dans les ovnis sergent Riabinev, l'Union Belge pour l'Étude des Phénomènes Aérospatiaux Non Identifiés, UBEPANI pour le sigle. . . Comme je l'ai dit au lieutenant Langtree dans un des courriers que nous avons échangés par le biais de l'OTAN, cette association a recueilli les 518 témoignages et a tout transmis à la gendarmerie nationale, qui a complété le travail.

— Et éliminé 82% des dossiers en trouvant à quel aéronef correspondait le phénomène observé, commenta Jessica.

— L'UBEPANI n'a jamais cherché à enquêter en profondeur au-delà de l'aspect visuel des phénomènes, mesdames, et c'est bien dommage. . .

— Comme je l'avais expliqué précédemment au sergent Riabinev, ces associations de *croyants* dans les soucoupes volantes partent du présupposé que tout ce qu'il vont voir est forcément un engin d'origine extraterrestre. C'est un sophisme que j'appellerai *reductio ad scutellas*, réduction aux soucoupes en bon anglais courant. Sophisme qui consiste à ne prendre en compte que ce qui va dans le sens de la constatation de la visite de notre planète par des engins volants d'origine extraterrestre. En clair, pas du tout la méthodologie que j'emploie. Comment réfuter le fait que le phénomène bizarre que vous avez observé n'est pas une soucoupe volante si vous ne prenez pas en compte dès le départ les éléments qui contredirait cette thèse ?

— Comme le fait que les fois où des bruits sont spontanément mentionnés par les témoins, il s'agit de, je cite : sifflements, grondements, battements, bourdonnements, ai-je précisé. Le genre de bruits que l'on peut associer avec un hélicoptère en vol.

— A contrario, compléta le capitaine, si vous ne trouvez pas d'éléments prouvant qu'il s'agit d'un vol d'hélicoptère, votre thèse sera réfutée.

— C'est tout à fait possible, et je m'attends à ce que certains cas bien documentés ne soient pas démontrables par l'hypothèse de travail que j'ai retenue. Auquel cas, on verra ce qu'on peut faire comme hypothèse supplémentaire pour expliquer cela. Avec un peu de chance, on finira peut-être par trouver des engins extraterrestres comme explication plausible de quelques-uns des phénomènes analysés. »

La conclusion de Jessica sur cette partie préliminaire de notre travail était des plus sobres, et ne préjugait en rien des résultats que nous allions obtenir. Seule la méthode de travail était claire : des comparaisons, du tri et, une fois ces deux premières phases, des calculs de trajectoires et des reports sur des cartes topographiques. Un travail long et fastidieux, bien moins glamour que de la fabulation sur des visions nocturnes, mais nettement plus scientifique. Et, pour moi, nettement plus intéressant.

Le travail a commencé avec le tri des dossiers pouvant être corrélés en première lecture avec des vols d'hélicoptères militaires et, contrairement à ce dont à quoi nous nous attendions, seulement huit dossiers ont été retirés de la liste, nous laissant 33 cas à vérifier point par point. Pour ces dossiers ne pouvant être liés à des vols d'hélicoptères militaires, Jessica a eu une idée pour nous avancer le travail, en bifurquant sur une autre hypothèse à vérifier :

« Vu le peu de cas que nous avons à examiner hors hélicoptères militaires, je vous propose que l'on vérifie simplement ce qui me paraît être le plus simple pour ces cas : les hélicoptères d'évacuation médicale. Si je ne m'abuse, chez vous comme aux USA, pour que des interventions de ce genre d'appareil soient efficaces, ils faut qu'elles soient le plus courtes possible. On a une norme outre-atlantique qui prévoit un maximum de

20 minutes de vol entre le décollage de l'hélicoptère, le chargement du blessé à bord et l'arrivée à l'hôpital le plus proche.

— C'est pareil chez nous, confirma le capitaine Van Rijkmoelen. Et c'est plus facile à mettre en œuvre vu que notre pays n'est pas bien grand.

— J'ai fait le calcul pour avoir une idée, la Belgique fait environ le quart de la superficie de la Pennsylvanie, mon état natal<sup>19</sup>, expliquai-je. Je pense qu'on arrivera à trouver les hôpitaux concernés facilement.

— Une admission aux urgences après un transport par hélicoptère, c'est suffisamment grave pour que ça soit soigneusement notés sur le registre ad hoc, commenta Jessica. Il nous faut juste obtenir de l'hôpital concerné le lieu de l'accident et l'heure d'arrivée du patient, le reste peut être facilement calculé. On va reprendre les huit sites concernés et considérer qu'au pire des cas, l'hélicoptère était en limite de rayon d'action pratique, soit 15 nautiques, ce qui correspond à dix minutes de vol dans un sens ou dans l'autre. Après, on ajustera en fonction du cap présumé de l'appareil, pour voir s'il se rendait vers le lieu de l'accident ou s'il en revenait. Les registres des hôpitaux nous permettront de discriminer les appareils concernés. »

Jessica a étalé sur la grande table qui servait à étaler nos documents de travail les plus importants une série de cartes aviation du pays, cartes sur lesquelles les héliports des hôpitaux étaient clairement repérés. Elle a ensuite repéré la position des huit cas qui nous concernaient et, avec un compas, elle a tracé, à l'échelle, un cercle correspondant à dix minutes de vol à 100 nœuds, soit 15 milles nautiques, 30 kilomètres, ou 18,6 miles. Tout de suite, la réponse a été des plus évidentes :

« Bingo ! Amy, capitaine, huit hôpitaux avec hélipad dans le rayon d'action théorique : Anvers, Louvain, Bruges, Charleroi, Bruxelles, Liège, Hasselt et Bastogne. Il suffit de leur demander copie de leur registre d'admission pour les dates qui nous concernent, et nous verrons bien s'il y a quelque chose qui colle avec les mouvements d'hélicoptères d'évasan. . . Capitaine, vous pouvez vous en charger, s'il vous plaît ?

— Je m'occupe de ça, on aura les réponses dans le courant de la semaine prochaine.

— Cela nous laisse 33 cas à examiner Jessie, fis-je remarquer. On commence par le tri en fonction de la précision des données dont nous disposons.

— Sachant qu'après, en fonction des plans de vol, il y aura des rectifications à faire Amy. Bon, on y va, dossier numéro un. . . »

Cette phase laborieuse de tri des 33 dossiers nous a permis de mettre de côté pas moins de 14 dossiers de classe A, soit une précision temporelle sur l'heure de l'événement, telle qu'indiquée par les témoins, de plus ou moins cinq minutes. Une prouesse inespérée compte tenu de la nature des dossiers, qui comprenaient minimum deux témoignages, et maximum six pour le plus documenté. Des témoignages qui pouvaient se contredire en ce qui concernait la précision des heures des phénomènes, mais cela n'était pas vraiment le cas, et la convergence des plages horaires indiquées par les témoins allait plutôt dans le sens de la réalité du phénomène observé.

La classe B comprenait les plages horaires indiquées avec une précision inférieure à plus ou moins cinq minutes mais supérieure à un quart d'heure en plus ou en moins. 11 observations étaient dans cette plage, sachant que, par défaut, Jessica classait les dossiers en fonction de la plage horaire la plus large qui était indiquée par les témoins, sauf si, par exemple, deux sur trois indiquaient une plage de plus ou moins cinq minutes, et le

19. 119 283 km<sup>2</sup> pour la Pennsylvanie, 30 528 km<sup>2</sup> pour la Belgique, soit un rapport de 3,9 à 1 en faveur de l'état américain.

troisième une plage de plus ou moins un quart d'heure. Dans ce cas-là, la plage de cinq minutes était retenue.

Restaient donc à nouveau huit dossiers en classe C, avec une précision temporelle inférieure à plus ou moins un quart d'heure sur l'heure de l'événement. Compte tenu de leur nombre réduit et du manque de précision par rapport au reste, Jessica a commencé à nous faire travailler dessus. À partir de plans de vols d'hélicoptères militaires, il fallait déterminer si les appareils concernés étaient passés, lors de leur mission, dans un créneau horaire et suivant un cap compatible avec l'observation des témoins concernés.

Pour cela, il fallait reporter sur des cartes aviation, puis topographiques, la trajectoire de l'hélicoptère concerné compte tenu de son plan de vol, l'heure à laquelle il était passé au-dessus des points de repère de son plan de vol, calculer en tenant compte de sa vitesse des points intermédiaires et, finalement, après avoir reporté sur une carte topographique précise au 1/25 000e ce segment de la trajectoire, comparer sa position à l'heure de l'observation par les témoins avec la position de ces derniers. Jessica avait retenu un cercle maximum de de cinq miles nautiques de diamètre par rapport à la position des témoins pour considérer que l'observation et la trajectoire de l'hélicoptère coïncidaient, laissant le cas en catégorie non concluant si la trajectoire théorique de l'hélicoptère était en dehors ce cercle.

Et c'est là que le véritable travail sur nos cas d'ovnis a commencé. Un travail long, laborieux et ingrat, à base de calculatrices, de règles graduées, de compas et de rapporteurs, de cartes aviation et topographiques à grande échelle, de plans de vols décortiqués minute par minute, avec des positions recalculées puis reportées sur les cartes topographiques et, enfin, les positions des témoins reportées sur la carte avec les cercles correspondants aux cas A et B, et la position théorique des hélicoptères calculée par segments correspondant aux périodes pendant lesquelles les témoins pouvaient les avoir vus, et les avoir pris pour des ovnis.

Outre les plans de vols communiqués par l'OTAN, Jessica avait pris, comme documentation de base, la bible d'identification des hélicoptères militaires déployés par les pays membres de l'OTAN. C'est un gros classeur avec des fiches actualisées pour chaque type d'appareil militaire déployé en opération, avec toutes les données techniques nécessaires tant pour la maintenance sur le terrain que le pilotage. Les abaques de performances des appareils décrits, en fonction de la charge, de l'autonomie, du type de motorisation... sont inscrites sur les fiches, en plus des habituels plans trois vues des engins concernés, et de la liste actualisée des forces militaires qui les utilisent.

Avec une patience méticuleuse, Jessica calculait les vitesses moyennes des appareils en fonction des profils de mission, profils qui comprenaient les altitudes, les charges utiles embarquées, ainsi que la quantité de carburant utilisée à la livre près, les conditions météo et, très important, la réglementation de l'aviation civile en vigueur au-dessus de la Belgique. Car ce point-là expliquait en grande partie un des éléments récurrents que nous avions constatés à la lecture des dossiers : le peu de fois où les témoins rapportaient un bruit provenant de l'objet observé, ce que Jessica nous a expliqués en ces termes, au capitaine Van Rijkmoelen et à moi, lors de notre pause déjeuner du vendredi 14 février 1992, dans une sympathique brasserie non loin du port d'Ostende :

« Depuis les années 1970, un point très important qui a été développé dans l'ingénierie aéronautique est la réduction du bruit des aéronefs, tant par conception que par modification des conditions pratiques d'exploitation. Pour les cas qui nous intéressent, tous les hélicoptères ont, pour obligation, celle de limiter leur bruit de fonctionnement en vol à basse altitude.

— Apparemment, ça doit être efficace vu que personne n’a entendu nos ovnis en vol, commenta le capitaine Van Rijkmoelen.

— Et en plus de concevoir des moteurs d’aviation silencieux, en quoi cela consiste ? demandai-je. Je pense qu’il doit y avoir des règlements impératifs à appliquer pour limiter le bruit.

— C’est tout à fait le cas, répondit Jessica. Les règlements européens en vigueur ici, en Belgique, imposent pour les vols à basse altitude des vitesses limites et des altitudes minimales en dessous desquelles il est impératif de ne pas descendre, tant pour des raisons de sécurité que pour limiter le bruit des aéronefs perçu au sol. Pour nos hélicoptères militaires, en dehors des zones de manœuvres militaires clairement définies comme telles, et vides de toute population pouvant être gênée par le bruit des aéronefs concernés, les règles de l’aviation civiles s’appliquent, sans exception ni dérogation. Ce qui fait que nos hélicoptères militaires ont l’obligation de ne pas faire plus de bruit que des appareils civils.

— Cela expliquerait pourquoi nos témoins n’ont pas tous spontanément reporté des bruits provenant des ovnis, commentai-je. Par contre, est-ce qu’il est possible que le bruit des hélicoptère n’ait pas été perceptible, pour une raison ou une autre ? Après tout, les témoins n’ont peut-être rien entendu du tout.

— C’est tout à fait possible, même avec des hélicoptères, répondit le capitaine Van Rijkmoelen. Dans le cadre de mon travail, j’ai eu au long de ma carrière des formations sur la sécurité au travail. Et l’une d’entre elle portait sur les hélicoptères. Comme la Gendarmerie Nationale emploie couramment des hélicoptères pour diverses missions, les règles de sécurité concernant l’emploi de ses appareils font partie des choses à savoir dans le cadre du métier de gendarme. C’était il y a bien longtemps mais je me souviens clairement que le formateur nous avait dit une chose importante : surtout, ne comptez JAMAIS que sur vos oreilles pour vous alerter de la venue d’un hélicoptère. REGARDEZ toujours, un hélicoptère que vous n’avez PAS entendu va peut-être se poser non loin de vous.

— Capitaine, votre formateur vous a expliqué quelles étaient les raisons de cette précaution élémentaire à prendre, je suppose.

— Tout à fait lieutenant. Le bruit d’un hélicoptère peut soit être masqué par un autre bruit, comme le trafic automobile, soit être atténué au point d’en être inaudible quand le vent souffle dans la direction opposée à celle d’où provient l’hélicoptère, ou que des couches d’air de températures différentes entre le sol et l’altitude de vol de l’hélicoptère font barrage au bruit. Si en plus, les appareils sont conçus pour ne pas être trop bruyants, avec les pilotes qui font attention à rester discrets, le fait qu’un hélicoptère soit inaudible depuis le sol n’a rien d’étonnant. J’ai appris cela il y a plus de vingt ans dans le cadre de mon métier, ça doit être de notoriété publique dans le domaine de l’aviation ce genre de fait. »

À ce moment-là, alors que nous allions commander des cafés pour finir le repas, une personne que nous avions déjà vue est entrée dans l’établissement, accompagnée par une demi-douzaine de bestioles bizarres, les quadrupèdes à fourrure et gros nez répondant au nom de grunts. . . Il y en avait quatre à fourrure noire et deux, plus petits, à fourrure brun clair. Parmi les noirs, j’ai tout de suite reconnu Illyana, la femelle grunt que j’avais déjà vue. La patronne de l’établissement, surprise, a tout de suite objectée à la venue des bestioles, en flamand. Liandra, c’était elle, ne comprenait pas un mot de cette langue mais la patronne ayant de bonnes notions d’anglais, elle a pu lui expliquer la situation :

« Excusez-moi madame, mais je ne vais pas pouvoir vous accueillir avec vos animaux, là. Un ou deux, ça passe encore, mais six, ça risque de déranger.

— Je sais qu'il y en a beaucoup mais, hem... Ils sont tous sages, ils n'oublient pas de tirer la chasse quand ils vont aux toilettes, une fois dans leur coin, ils ne dérangeront pas. Si vous pouviez m'accorder une table, juste le temps de prendre une boisson et une pâtisserie, je vous en serais reconnaissante.

— Mmmmm... C'est bien parce que vous m'êtes sympathique, vous avez la table là-bas, à côté du gendarme et des deux militaires, je viendrai vous servir. Vous prenez quoi ?

— Pour moi, un jus d'orange et une gozette<sup>20</sup>. Une Duvel pression et une gaufre pour chacun de mes grunts. »

La patronne était quelque peu surprise de voir que les grunts aimaient ces deux indiscutables spécialités gastronomiques belges que sont les gaufres et la bière. Craignant avoir à faire à une personne mentalement dérangée, la patronne a prudemment demandé à Liandra si elle était sûre de sa commande :

« Hem... vous êtes sûr que c'est bon pour eux, ce genre d'en-cas ?... Je ne connais pas vos bestioles mais pour celles que je connais, la bière, c'est pas vraiment recommandé.

— Oh, ne vous en faites pas, ils ont besoin des levures de bière pour leur système digestif, et de l'alcool pour leurs glandes à gaz d'autodéfense. Ce sont eux qui ont insisté pour que je m'arrête chez vous pour un dessert... Alors, pour les gaufres, qui prend des liégeoises ?... Bruxelloises ? »

Les bestioles levaient la patte avant en l'air en tendant vers le haut un de leur doigt équivalent à notre index quand Liandra leur a posé la question du type de gaufre qui les intéressaient. j'ai pu voir qu'ils avaient des mains quasiment comme celles des humains, des coussinets de marche, des griffes comme les chats et une belle fourrure sur le dos en plus. Le compte était de deux bruxelloises et quatre liégeoises pour le groupe de six grunts. Liandra nous a reconnues, Jessica et moi, et elle est venue nous faire un petit bonjour. Elle s'était enfin habillée en fonction du climat, avec des bottes fourrées, un pantalon de ski, un épais blouson matelassé et un bonnet de laine :

« Ah, quelle bonne surprise ! Si je pensais vous trouver là... J'ai pris les grunts avec moi pour qu'ils prennent un peu l'air, vu que je suis ici pour un bout de temps mais bon, dès qu'ils sentent un parfum de gaufre, j'ai droit à un caprice de leur part pour une pause gastronomique. Par chance, ça ne leur arrive pas plus de deux ou trois fois par jour.

— Une de nos compatriotes en visite à Ostende capitaine, ai-je présenté. Le capitaine Horace Van Rijkmoelen, de la Gendarmerie Nationale belge, qui travaille avec nous sur un dossier, et notre compatriote, miss Liandra, heu... »

— Johnson, Liandra Johnson... Je suis archéologue et je m'intéresse à l'exposition qui va avoir lieu le mois prochain au casino. Je suis de passage ici... »

— Excusez-moi madame, mais je ne m'y repère pas avec vos bestiaux, ce sont lesquels qui ont demandé des bruxelloises ?

— Grunt... »

— Grunt !

— Excusez-moi, j'ai mon groupe qui m'attend... Ah, ils se sont fait connaître... »

— Sacrement futés vos animaux, et plus polis que certains clients en plus... »

Comme nous devons retourner au travail, nous n'avons pas pu rester plus longtemps en compagnie de Liandra et de ses bestioles. Ce vendredi-là, nous avons beaucoup avancé, quasiment la moitié des 33 cas étudiés avaient pu être corrélés avec des vols d'hélicoptères militaires. Tous ceux de la catégorie C avaient pu être attribués, comme cause probable,

20. Chausson au pommes typiquement belge.



à un passage d'hélicoptère militaire à proximité des témoins, dans un laps de temps et à une distance compatible avec les récits des témoins.

En ce vendredi après-midi, tous les cas de la catégorie C avaient été analysés, et aucun ne présentait des éléments factuels permettant d'infirmer la thèse de l'hélicoptère militaire mal observé. Au contraire, d'après les plans de vol, nos calculs et le report du résultat sur carte, cette thèse était des plus vraisemblables, la position théorique de l'aéronef déduite par nos soins restant bien en deçà des marges d'erreur dues à l'imprécision des témoignages. Les huit cas de catégorie C et neuf cas sur onze de catégorie B avaient été traités, et tous confirmaient l'explication plausible qui avait été retenue comme base d'analyse par Jessica.

Alors que nous retournions au travail pour terminer nos calculs sur le dernier cas de catégorie B que nous comptons traiter cette semaine, un des secrétaires des services de police d'Ostende est venu nous voir dans le bureau mis à notre disposition avec une grosse enveloppe contenant des documents intéressants. C'étaient les copies des bulletins d'évacuation médicale par hélicoptère que le ministère belge de la santé, auquel s'était directement adressé le capitaine Van Rijkmoelen, et qui allaient nous permettre de résoudre les cas de catégorie D. Pas tous, cinq sur huit seulement. En regardant la pile de documents, Jessica nous a indiqué la suite à donner :

« On va les garder pour la fin, quand on aura étudié les deux derniers B qui nous reste et les A pour lesquels aucune identification visuelle spécifique n'est donnée par les témoins. Comme pour les autres, on les classera dans nos trois catégories, en suivant les mêmes critères de précision.

— Il n'y a que six dossiers, et nous sommes rodés, commentai-je. Et les deux dossiers sans corrélation que nous avons sur les bras ?

— Nous les verrons à la fin, quand on aura analysé tout le reste. Il faudra voir ce que l'on peut émettre comme hypothèses rationnelles pour tenter d'expliquer ces phénomènes. j'ai vu en diagonale les dossiers, j'ai une idée pour l'un d'entre eux, mais il me faudra des informations scientifiques supplémentaires. Je vais les obtenir par un canal privé, faut simplement que j'appelle la bonne personne aux USA.

— Et pour les catégorie A avec identification visuelle spécifique ? demanda le capitaine Van Rijkmoelen. Je pense que vous comptez vérifier précisément si ces éléments collent avec le récit des témoins.

— Tout à fait. Avec les plans de vol, on a le type de l'appareil. Il suffira qu'on aille voir si, visuellement, un hélicoptère de même type permet de donner le même genre de vision que ce que les témoins nous ont indiqués. Le sergent Riabinev prendra des photos et nous ferons la comparaison. J'écrirai au siège de l'OTAN pour leur demander de nous mettre en contact avec des commandants d'unités qui ont des appareils correspondant aux types qui peuvent expliquer les signalements d'ovnis en catégorie A pour lesquels des descriptions visuelles précises figurent parmi les témoignages. Cela nous fera un élément de plus à l'appui de notre thèse, ou une raison factuelle tout à fait recevable pour l'infirmer. »

À ce moment-là, un appel téléphonique a abouti dans notre bureau. C'était un appel des services de communication de l'OTAN, et le capitaine a répondu :

« Van Rijkmoelen, j'écoute... Oui, c'est elle qui dirige l'enquête, je vous la passe... Lieutenant Langtree, une demande d'interview de la part d'un journal scientifique.

— Je prends... Langtree à l'appareil... Non, rien de classifié et, de toute façon, comme notre travail sera rendu public à titre de publication scientifique, il n'y a rien qui ne puisse être communiqué au public dans ce que nous faisons... Oui, le colonel Messerschmidt n'a explicitement autorisée à communiquer sur ce sujet, il n'y a pas de problème, qu'elle

m'appelle à mon hôtel pour qu'on prenne rendez-vous... Non, j'y suis en soirée ce week-end, elle passe par la réception qui prendra le message, ou la renverra dans ma chambre si je suis là, je leur passerai le mot... Merci de m'avoir prévenue, et bon week-end à vous!...

— La presse qui s'intéresse enfin à nous, depuis le temps...

— Oui, depuis le temps Amy! Le Pentagone a rendu public, dans ses communiqués de presse, son intention de confier l'enquête sur la vague des ovni belges à des spécialistes du renseignement militaire en juillet dernier, et c'est seulement aujourd'hui qu'un journaliste vient nous voir!

— De quelle revue scientifique?

— *Europa Science Review*, pas un canard de seconde zone en plus... Bon, on s'y remet, ça serait bien que l'on ait fini le cas que l'on a commencé ce matin... »

L'*Europa Science Review* est une revue, éditée en plusieurs langues, dont l'anglais, par une maison allemande, qui est d'un très haut niveau et qui est souvent citée en référence, du fait de son sérieux général et de son intransigeance quand à la qualité des articles qu'elle publie. C'est un pavé de 150 à 200 pages qui paraît une fois tous les deux mois, et qui s'arrache dans le monde scientifique. Le fait que notre enquête puisse intéresser sa rédaction marquait bien le fait qu'il y avait des gens sérieux que notre démarche intéressait. Tant mieux pour nous, les études sur les soucoupes volantes ayant généralement l'estampille "foutaises pour gogos", le plus souvent méritée, l'attention de gens sérieux sur notre travail était un certain réconfort. Et un encouragement à ne pas bâcler notre étude!

La semaine du 17 au 21 février 1992 a été consacrée, dans l'ordre, à l'étude des deux derniers cas de catégorie B que nous avons sous le coude, au classement des cinq cas d'hélicoptères civils, ce qui fut facile (quatre cas en catégorie A et un en catégorie B), puis à l'étude des cas de catégorie A pour lesquels il n'y avait pas de signes visuels spécifiques, reportés par les témoins, permettant une identification visuelle complémentaire et fiable des ovnis en question. Pour les autres cas, au nombre de 7, Jessica voulait que nous rajoutions une partie identification visuelle directe avec un appareil de référence correspondant au type d'hélicoptère ayant été à l'origine de l'observation pour ces cas désormais classés A+.

Elle avait fait la liste des hélicoptères potentiellement impliqués et elle devait contacter le commandement de l'OTAN afin d'avoir accès à des unités militaires mettant en service des hélicoptères du même type que ceux qui seraient impliqués dans les cas d'ovnis de catégorie A+. Il y avait plusieurs types d'appareils impliqués, certains étant facilement accessibles car disponibles dans l'arsenal de l'aviation belge, d'autres ne pouvant être vus que dans des forces armées étrangères, dont les forces armées américaines. Pendant cette semaine, la chance a joué en notre faveur. En contactant le commandement des forces armées belges à Bruxelles, le capitaine Van Rijkmoelen nous a communiqué une opportunité inattendue, opportunité qui allait grandement faciliter notre travail :

« Il y a un rassemblement prévu le week-end des 22 et 23 février sur la base aérienne de Koksijde, sur la côte, à une demi-heure de route d'ici. C'est un rassemblement organisé par nos forces armées à des fins promotionnelles, avec des hélicoptères de diverses nations de l'OTAN. Vous avez demandé à voir des CH-47, des Blackhawk et des SH-60, il y en aura. La Royal Air Force Britannique envoie un Boeing Chinook HC mk2 sur place, un appareil en transit entre le Royaume-Uni et le Koweït, les espagnols ont un SH-60 sur un de leurs navires à Anvers, il fera le voyage pour l'occasion, et l'US Army sera représentée

par quatre UH-60. Pour les Puma et les Sea King, les forces armées belges ont ça sous le coude, il y en aura à cette base.

— Excellent, et merci pour l'initiative, répondit Jessica. Je vous laisse traiter le dossier pour que nous puissions avoir accès à ces matériels. J'aurais aussi quelques requêtes de manœuvres à demander aux équipages de ces appareils, rien d'extraordinaire, mais cela nous permettra de prendre des photographies pouvant nous donner des correspondances visuelles avec les récits des témoins. Je vous mets cela par écrit tout de suite, et vous n'aurez qu'à transmettre au responsable de votre base aérienne. . . Amy, tu peux répondre au téléphone, s'il te plaît ?

— Tout de suite. . . Sergent Riabinev à l'appareil, j'écoute. . .

— *Bonjour sergent, ici le standard, j'ai un appel de l'observatoire du Mont Palomar pour miss Jessica Langtree, c'est personnel et urgent, de la part d'un monsieur Conrad Mac Neill.*

— Un instant je vous prie. . . Jessie, un monsieur Mac Neill qui t'appelle depuis le Mont Palomar, c'est personnel et urgent.

— Je prends tout de suite, c'est pour notre enquête. . . Lieutenant Jessica Langtree à l'appareil. . . Oui, passez-le moi, je prend la conversation. . . Chéri ? Oui, merci de m'avoir appelée, il est presque cinq heures du soir ici, tu as fini ta nuit ? . . . J'ai beaucoup avancé, grâce à mes collègues surtout, il faut le dire. . . C'est quelque chose pour lequel j'ai besoin de ton logiciel de simulation, avec la latitude et la longitude en plus de la date et de l'heure, c'est suffisant pour me faire une carte du ciel qu'il y avait à cet endroit ce soir-là ? . . . Une hypothèse personnelle, quand j'ai vu qu'il n'y avait pas de vols d'hélicoptères civils ou militaires qui pouvaient expliquer l'observation, et que le ciel était dégagé, j'ai pensé à ce que tu m'avais dit sur les étoiles visibles à l'œil nu, le soir où nous nous sommes rencontrés. . . Oui, avec la simulation du coucher de soleil, je pense que ça peut expliquer bien des choses. . . Non, par la poste à l'adresse que je t'ai indiquée, nous sommes là jusqu'à la première semaine de mars, en poste aérienne, ça va vite avec l'US Postal, tu peux m'envoyer un télégramme avant au cas où je serais revenue à Ramstein entre temps. . . D'accord, je te lâche, le professeur Shoemaker n'aime pas les post-doctorants dissipés, je te rends à ses service. . . À bientôt chéri. . . »

Jessica Langtree ne m'avait rien dit à ce jour de sa vie privée, sujet qui ne me regardait pas, bien qu'elle se soit doutée que j'avais demandé ce poste potentiellement pas terrible à Ramstein pour des raisons d'ordre sentimental. D'après la conversation, j'avais compris qu'il y avait quelque chose qui nous concernait qui allait provenir de quelqu'un avec qui Jessica était en relation à titre privé :

« Mon compagnon, il est astronome en Californie, et je lui ai demandé de me vérifier quelque chose concernant un de nos cas. C'est une intuition que j'ai eue, et je t'en reparlerai quand j'aurai reçu les documents de la part de Conrad. Il est astronome de formation, je m'en remet à lui pour ces questions.

— Il travaille à l'observatoire du Mont Palomar ?

— Il y fait des recherches sur les astéroïdes après avoir eu son doctorat à l'université de Las Vegas. Il était en dernière année d'études universitaires quand je l'ai connu, trois ans plus tôt. J'avais eu mon poste à Tonopah AFB et c'est un ami commun qui nous a présentés. . . Il devrait nous envoyer des éléments permettant d'élaborer une explication plausible pour l'un de nos cas d'ovnis restant en plan. »

C'était le mercredi soir et, le lendemain matin, nous avons été appelées directement par la journaliste de l'*European Science Review* qui devait passer nous voir à Ostende vendredi soir, nous avons convenu avec elle d'un rendez-vous au restaurant de notre hôtel

pour une interview. Notre semaine a été des plus fructueuses, avec les explications trouvées pour les sept cas classés A, la confirmation de notre visite à la base aérienne de Koksijde, les informations complémentaires concernant un cas classé catégorie D, et les données à examiner concernant les observations d'ovnis qui pourraient être liées à des mouvements d'hélicoptères civils.

Le gros du travail de fond était fait, et il ne restait plus que les sept cas classés A+ à étudier. Ce soir-là, nous avons fait la connaissance de la journaliste de l'*European Science Review* qui écrivait un article de fond sur la vague d'ovnis belges. Renate Mendelsohn-Levy, la journaliste en question. nous attendait à l'hôtel, après être venue nous voir exprès depuis Bruxelles, et elle avait abordé le sujet par un biais intéressant, ce qu'elle nous a expliqué ce soir-là.

Jeune femme brune frisée, de taille moyenne, mince et dans les 20/25 ans, elle n'avait rien de particulier d'un point de vue physique et, avec son charmant visage ovale aux traits fins et ses yeux verts, elle donnait plus l'impression de travailler pour un journal de mode que pour une revue scientifique. Ce que le contenu de son discours, délivré dans un anglais impeccable avec un fort accent allemand, démentait immédiatement. Journaliste scientifique débutante, elle avait suivi des travaux d'un professeur de l'Université Libre de Berlin qui étudiait, d'un point de vue sociologique, les fondements de la vague d'ovnis sur laquelle nous étions en train d'enquêter d'un point de vue aéronautique. Ce qu'elle nous en disait était des plus intéressants, d'autant plus que la base méthodologique du travail de cet universitaire berlinois était tout à fait comparable à la nôtre :

« Le professeur Werner Stolnowski a entamé son étude par une évaluation quantitative des 518 cas d'ovnis rapportés par l'UBEPANI, en les reliant aux reportages télévisés diffusés sur les chaînes de télévision disponibles en Belgique. Pour ce faire, il travaille avec un de ses confrères de l'Université Libre de Bruxelles, le professeur Édouard Meyleren, historien des médias. Et je peux vous dire sommairement qu'il y a une corrélation statistique intéressante entre les cas observés et l'évocation à la télévision des apparitions de soucoupes volantes.

— Une confirmation par les faits de la thèse psycho-sociale du phénomène ovni, telle que définie par Philip J. Klass<sup>21</sup> aux USA, commenta Jessica. En résumé, cette équipe de recherche a trouvé une corrélation statistique pertinente entre apparition des ovnis et compte-rendu télévisé.

— Tout à fait. En reprenant l'historique des cas, ce que l'on appelle en médecine les patients zéro –je tiens l'expression d'un ami de mon frère cadet, qui est étudiant en médecine à l'université de Greifswald– sont cinq cas, ayant eu lieu entre le 2 et le 6 novembre 1989. Ils ont fait l'objet d'un travail d'enquête de l'UBEPANI qui a été relaté pour la première fois dans les médias le 8 novembre 1989. Je vous passe les détails mais, entre novembre 1989 et avril 1990, le schéma suivant se répète : cas reportés par les médias, puis une à deux semaines de recueil de nouveaux cas, suivis d'un rapport par les médias, et ainsi de suite. . . Chaque passage télévisé entraîne l'apparition de nouveaux témoignages dans les jours qui suivent, de l'ordre de 20 à 30 cas jusqu'à fin 1989.

— Simple question naïve de ma part mais, si je me souviens bien, novembre-décembre, c'était en plein pendant la vague de chute des régimes communistes en Europe de l'Est qui a suivi la chute du mur de Berlin, commentai-je. Je ne connais pas le métier de journaliste, mais il me semble qu'il y a des priorités à définir dans les sujets qui doivent

---

21. Ingénieur en électrotechnique (1919-2005), il fut l'une des têtes de file de la recherche sceptique et rationaliste sur les ovnis aux USA. Il est l'un des auteurs de la théorie de l'origine psycho-sociale du phénomène ovni.

faire l'objet de la une d'un journal. Et des histoires de soucoupes volantes, je ne vois pas trop, à première vue, ce que ça aurait de plus prioritaire que la fin de quatre décennies de coupure idéologique et économique radicale de l'Europe.

— C'est actuellement en cours d'étude, mais je peux quand même vous donner une clef possible pour expliquer ce surprenant état de fait, reprit la journaliste. Il y a d'abord le fait que les événements de l'automne-hiver 1989-1990 ont, d'un point de vue politique, surpris tout le monde, et mobilisé les meilleurs éléments des rédactions de la presse et des médias audiovisuels pour la couverture des événements consécutifs à la chute du mur de Berlin, laissant les journalistes les moins aguerris dans les rédactions nationales pour couvrir l'actualité. De ce fait, des récits mal argumentés, tenant de la mythification, voire de la fraude pure et simple, ont pu passer le barrage de la sélection par les rédactions, et apparaître à la une alors qu'ils n'auraient même pas dû être mentionnés. À ce point-là, il faut aussi signaler que Pieter Van Usoep, le président de l'UBEPANI, a des relais informels dans les médias vu qu'il est patron d'une agence de publicité, et qu'il peut ainsi influencer, de façon explicite ou, le plus souvent, implicite, ce qui est rapporté dans les médias belges. Il y a un auteur américain qui explique très bien ce type d'influence dans un de ses livres, Noam Chomsky, vous devez sûrement connaître.

— Oui, j'ai lu... confirma Jessica. J'ai aussi noté un fait important, c'est que passé la Noël 1989, il y a eu une véritable accélération des cas d'ovnis. Nous avons moins de 100 cas avant le 1er janvier 1990, et il y a eu ensuite une moyenne de 150 cas par mois en janvier et février, et une centaine de cas rapportés en mars 1990. Est-ce qu'une raison possible à cet emballement a été mise en évidence ?

— Une émission spéciale sur le phénomène, diffusée dans le cadre d'un magazine d'actualité d'une chaîne de télévision privée, le 6 janvier 1990, détailla Renate Mendelsohn-Levy. Et ce fut la seconde partie de la vague, avec des rapports dans les journaux télévisés toutes les semaines. Le professeur Stolnowski corrèle cela avec plusieurs éléments circonstanciels relevant de la logique interne des médias. Tout d'abord, le fait que les journaux télévisés s'étaient fait avoir par la grossière manipulation du faux charnier de Timisoara, fin décembre 1989. Pendant la soi-disant révolution roumaine, des cadavres pris dans un cimetière local et à la morgue de l'hôpital le plus proche ont été exhibés aux médias occidentaux pour faire croire à un massacre perpétré par les troupes de la Securitate, la police politique locale, restées fidèles au dictateur Nicolae Ceausescu. Naturellement, le mensonge n'a pas duré plus d'une semaine tellement il était grossier, mais ça a suffi...

— La course à l'audience et au scoop, le premier qui sortira l'information aura une avance sur les autres, peu importe le fait que l'information en question soit fausse, expliqua Jessica. Et, en cas de démenti cinglant, comme avec le faux charnier de Timisoara, les techniques habituelles de déni plausible en pareil cas sont sorties par les médias : pas le temps de recouper l'information, de vérifier les sources, tout le monde s'est emballé là-dessus et j'ai suivi le mouvement, et cetera...

— Et après, pour faire oublier la bévue, on sort un bobard impossible à démentir, comme une histoire de soucoupes volantes, afin de noyer le poisson, complétai-je. Et on le répète suffisamment longtemps et souvent pour que le public oublie que les médias se sont déjà moqués de lui en lui racontant des sornettes.

— La corrélation entre le dérapage de la couverture médiatique de la chute de Ceausescu et la promotion de la vague d'ovnis belge n'a pas échappé aux universitaires qui étudient ce dossier, confirma Renate Mendelsohn-Levy. Outre ces éléments historiques circonstanciels, qui ont favorisé la couverture des thèses de l'UBEPANI, il y a surtout une logique de fond du milieu soucoupiste.

— Ce que j’avais dit au sergent Riabinev, les soucoupistes ont eu leurs heures de gloire dans les années 1950 et 1960, puis ont perdu de l’influence dans les années 1970 avant que le public ne se lasse de leurs thèses dans les années 1980. On aurait ici droit à un renouvellement de la mythologie avec un retour aux bases : les engins non identifiés vus dans le ciel. Mais on change la forme pour renouveler l’intérêt, en passant des soucoupes aux triangles.

— Exact, mais il ne faut pas perdre de vue le travail de, disons, tri et élaboration de la mythologie par les soucoupistes eux-mêmes, compléta la journaliste. Des engins capables de produire des observations comparables à celles de la vague belge, il en existe depuis les années 1950. Je veux parler des hélicoptères... Il y a fort à parier que les soucoupistes, dans la décennie qui suivent, déterrèrent des histoires de triangles volants comme ils ont déterré des histoires d’enlèvement par des aliens datant des années 1950 dans la décennie suivante, quand ce thème est devenu à la mode. Témoignages pourtant recueillis, mais délibérément laissés de côté par les soucoupistes. Une sorte de contrôle implicite par les clercs de l’église soucoupiste des dogmes en vigueur en la matière.

— Tout un travail à mener par les sociologues dont vous nous avez parlé, répondit Jessica. Je suis très intéressée par tout ce qui tient à l’interprétation sociologique de ce phénomène.

— J’ai une idée sur ce sujet... soumis-je. Cette histoire de fabrication d’une version “officielle” des récits d’ovnis, cela me fait penser à une blague qu’on se racontait entre copains quand j’étais à l’école primaire, celle du tireur d’élite texan. C’est un tireur qui, pour faire croire qu’il a des capacités exceptionnelles, tire sur le mur d’une grange et peint après le centre de la cible qu’il est sensée avoir visée sur le mur de la grange, en fonction des impacts de balles des tirs qu’il a fait précédemment. Comme ça, il vise toujours le centre de sa cible, dessiné en fonction du résultat des tirs. Les soucoupistes, c’est pareil : ils trouvent toujours des récits qui vont confirmer leurs thèses, et ils les trient a priori en fonction de la représentation qu’ils ont, et qu’ils veulent donner, du phénomène qu’ils prétendent étudier.

— En anglais américain, on appelle aussi ce genre de démarche la cueillette de cerises, compléta Jessica. En clair, dans la masse d’informations que vous avez, vous ne choisissez et ne rendez publiques que celles qui vont à l’appui de la thèse que vous voulez défendre, en oubliant toutes les autres, qui les démentent, quitte à ne retenir que 1% des informations disponibles sur le sujet qui vous intéresse.

— La propagande de l’ex-RDA fonctionnait de cette façon, je connais la méthode, mais je retiens le terme de “cueillette des cerises”. Il est à la fois poétique, très imagé et extrêmement pertinent... Sinon, ce qui m’intéresse, c’est votre travail. En premier lieu, ce qui m’a surpris, c’est la facilité avec laquelle j’ai pu vous rencontrer. Lors de la préparation de mon reportage, j’ai lu un article dans *Star and Stripes*, la revue de vos forces armées, qui parlait de votre travail sur le sujet. J’ai téléphoné à votre ambassade à Bonn, qui m’a renvoyée sur l’OTAN à Bruxelles, d’où leurs services de communication m’ont communiqué vos coordonnées. Il m’a fallu seulement deux jours pour vous retrouver et, ce qui m’a le plus surpris, c’est que j’ai eu la confirmation par votre officier supérieur, le colonel Messerschmidt que j’ai eu au téléphone en personne, que votre travail était *public*. Je suis originaire de l’ex-RDA et cette mentalité me surprend, surtout venant de vos forces armées, et d’un sujet potentiellement critique.

— C’est simple, c’est la loi qui nous l’impose, rien de plus, expliqua Jessica. Aux États-Unis, il y a une loi qui s’appelle le Freedom Of Information Act (*Loi sur la Liberté de l’Information*) qui impose à tout organisme officiel américain de communiquer à quiconque

qui en fait la demande tout document qu'il produit dans le cadre de ses activités. Les seules exceptions étant les documents utilisés dans des procédures légales en cours d'instruction et les documents classés top secret dans le cadre de la défense nationale. tout le reste est strictement public, et accessible à quiconque en fait la demande.

— Notre travail ne comprenant aucun document classifié, il est public de fait au titre du Freedom Of Information Act, complétai-je. De plus, comme notre travail a la vocation d'être un travail scientifique, il doit être public pour pouvoir être communiqué à tout scientifique qui voudrait le reprendre.

— C'est ce qu'il y a d'intéressant dans ce que vous faites, cette approche scientifique, poursuit la journaliste. Vous avez choisi une hypothèse vraisemblable, et vous avez testé les cas un par un... Est-ce que votre travail donne des résultats que vous estimez être satisfaisants ?

— Dans le sens où l'hypothèse que j'avais formulée est confirmée pour la quasi-totalité des cas, oui, répondit Jessica. Il y a des cas pour lesquels une étude sérieuse n'est pas possible, faute d'éléments suffisants. Et, d'autre part, trois cas qui ne sont pas explicables par la thèse de base vont être étudiés sur d'autres bases rationnelles.

— En clair, il est possible d'avancer une explication rationnelle pour la quasi-totalité des cas, lieutenant Langtree.

— Tout à fait miss Mendelsohn-Levy. Les seuls cas inexplicables le sont, pour le moment, par manque d'éléments suffisants à certains témoignages, et non à une limite des capacités scientifiques à expliquer les phénomènes.

— Votre étude est-elle dans la lignée des précédentes réalisées par les services gouvernementaux de votre pays ? Je veux dire, est-ce que votre gouvernement et tous vos services ont toujours eu cette politique vis à vis des dossiers concernant les ovnis ?

— Oui, tout à fait. Depuis les projets menés par l'USAF dans les années 1950, en passant par le fameux rapport Condon de 1969, il n'y a jamais rien eu de dissimulé par les autorités au sujet des ovnis, contrairement à ce que prétendent les soucoupistes. Si les résultats qui sont toujours sortis des études gouvernementales sur le sujet ont été dérisoires, ce n'est pas parce que les vrais dossiers sur une quelconque "vérité" sur le sujet sont classés secrets, c'est parce que la réalité du phénomène ovni est, en elle-même, dérisoire. Rares sont les cas réellement inexplicables dans tous les dossiers présentés depuis 1947, et ils le sont surtout par manque d'éléments probants recueillis lors de l'enquête initiale.

— La thèse de l'origine psycho-sociale du phénomène ovni vous paraît réaliste, si j'ai bien suivi.

— Jusqu'à preuve du contraire, c'est celle qui est le plus étayée par les faits. L'étude que nous réalisons sur le sujet en ce moment est en voie de fournir des explications rationnelles fiables sur les éléments matériels qui peuvent expliquer l'origine de la vague. Pour le moment, aucun des éléments qui peuvent être étudiés ne sont potentiellement inexplicables par des causes intelligibles par la science actuelle.

— Je serais intéressée par les résultats de votre étude, je vous laisserai mon adresse pour que vous m'en envoyez une copie.

— Aucun problème, vous serez servie en premier, après nos supérieurs.

— Point de vue méthode, vous avez choisi, pour illustrer votre thèse, de comparer les plans de vol d'hélicoptères civils et militaires avec les témoignages recueillis, et de recalculer les trajectoires des hélicoptères afin de voir s'il y avait convergence des données. Je note que vous n'avez pas pris en compte des enregistrements radar des vols concernés, vous avez une raison à cela ?

— Plusieurs en fait. D’abord, les enregistrements radars ne sont pas tous disponibles. De plus, comme il s’agit d’hélicoptères volant à basse altitude, ils ne sont pas tous enregistrés sur les radars, tant civils que militaires. Et, enfin, ce que je voulais démontrer en ne prenant pas en compte ces enregistrements a priori, c’est que l’étude que je réalise, avec le sergent Riabinev et le capitaine Van Rijkmoelen, de la Gendarmerie Nationale belge, c’est qu’il est possible de démontrer, de façon scientifiquement recevable, que la vague des ovnis belges peut être étudiée avec des moyens réduits afin de mettre en évidence des origines rationnelles à ces événements. Nous travaillons avec des cartes papier, des règles graduées, des calculatrices et des crayons de papier.

— Et cela vous a suffi pour obtenir des résultats fiables et scientifiquement recevables ?

— Tout à fait, mais avec plusieurs dizaines d’heures de travail à trois personnes. Et ce n’est pas fini. . .

— Et il n’y a pas besoin de plus pour réaliser ces études ?

— Non. C’est une affaire de vérification des données disponibles, en faisant des calculs, en reportant soigneusement les données sur des cartes et en comparant le résultat théorique calculé d’après les plans de vols avec les observations des témoins. Cela demande énormément de travail et peu de moyens, mais le résultat est fiable.

— Dernière question, est-ce que votre unité, la Special Air Research Unit, va poursuivre son travail sur le sujet des ovnis après avoir rendu sa copie sur la vague d’ovnis belges ?

— Difficile à dire. . . Il y a une réorganisation de l’USAF en cours menée par l’administration Bush, et le financement de la SARU, de même que le devenir de la Foreign Technology Division de l’US Air Force sont en balance, surtout du fait que nous sommes en pleine année électorale, et que la nouvelle administration qui sortira des urnes en novembre risque fort de reconsidérer la pertinence même de l’existence de notre unité. Pour le moment, je ne sais même pas si nous passerons le premier octobre 1992, date du début de l’année fiscale 1993, les crédits pour notre unité au titre de l’année qui vient n’étant pas encore votés. »

La journaliste allemande a été ravie de l’interview, et elle est restée en contact avec nous, intéressée par notre enquête et ses résultats potentiels, le tout sans parti-pris aucun. Pour la suite, nous avons encore pas mal de travail à effectuer avant de rendre notre copie. Mais le plus important allait être fait pendant le week-end qui suivait, sur la base aérienne de Koksijde, pour la partie la plus poussée de notre travail. Avec des résultats intéressants. . .

La Force Aérienne Belge nous avait grandement facilité la tâche en nous permettant d’accéder, derrière les coulisses, aux hélicoptères présents sur la base aérienne militaire de Koksijde, aussi bien les hélicoptères de sauvetage en mer de la 40e escadrilles d’hélicoptères de l’aviation militaire belge, mais surtout à des hélicoptères de passage. Le colonel Pieter Heersjehren, commandant de la 40e escadrille, a été quelque peu surpris de nous voir visiter son unité pour une affaire relative aux ovnis. Pendant que nous faisons le tour des hangars, il nous a demandé :

« Votre étude pour le compte de l’US Air Force, elle a vraiment pour but d’expliquer la vague d’ovnis dont on nous parlait constamment à la télévision il y a de cela deux ans ?

— Pour l’instant, nous avons suffisamment d’éléments qui permettent d’expliquer la plupart des cas par une confusion visuelle avec des hélicoptères vus de nuit, répondit Jessica. Et deux de vos appareils de l’escadrille 40 ont été à l’origine de deux cas pour



lesquels la documentation disponible est suffisante pour considérer que la méprise des témoins est l'hypothèse la plus vraisemblable expliquant l'observation.

— Prendre mes Sea King pour des ovnis. . . commenta le colonel. Vous avez demandé à voir un de mes appareils au sol, et un autre en l'air tirer un flare. Pour le second, il y a une démonstration dans une heure au-dessus de l'aéroport, vous n'aurez qu'à prendre des photos. Pour le premier, voilà les hangars. . . Il y a un appareil qui sort de maintenance, prêt à l'emploi, garé ici, je pense que ça vous conviendra pour vos photos.

— Amy ?

— Impeccable, j'ai la bonne lumière. Avec ce ciel uniformément gris, ça adoucit les ombres. Merci pour l'autorisation colonel.

— Voici notre premier ovni, un ovni à rames. . . » détailla Jessica, amusée.

Le premier point très important qu'il faut vous expliquer, c'est la forme générale du Westland Sea King. Version fabriquée sous licence en Grande-Bretagne du Sikorsky SH-3 Sea King de l'US Navy, datant des années 1960, le Westland Sea King a une différence notable par rapport aux autres hélicoptères : il est prévu pour pouvoir se poser sur l'eau. De ce fait, la partie inférieure de son avant, sous le poste de pilotage, est profilée comme une large proue de bateau, afin de garantir sa flottaison. Et, de part et d'autre du poste de pilotage, deux flotteurs sont installés. Ils sont reliés à la carlingue de l'appareil par une partie carénée horizontale, et une entretoise oblique relie le dessus du flotteur à la partie haute de l'avant de la carlingue de l'appareil.

De plus, comme il s'agit d'un appareil de sauvetage en mer, le pare-brise du poste de pilotage est largement dimensionné afin de permettre aux pilotes de bien voir tout ce qu'il y a autour d'eux, surtout vers le bas. L'appareil que nous avions sous les yeux correspondait à peu de choses près au croquis établi par l'UBEPANI d'après le récit d'un témoin. Manquaient sur le croquis la partie supérieure de l'appareil et la queue, avec les rotors correspondants, et les flotteurs latéraux étaient devenus des sortes de rames. Tout le reste, moyennant quelques déformations, correspondait. Y compris l'insigne de la 40e escadrille, passablement déformé : une mouette sur ciel bleu volant au-dessus des flots, dans un écusson reprenant la désignation de l'unité et, sur le dessus, la couronne symbolisant le royaume de Belgique. Comme l'a dit Jessica, c'était notre ovni :

« Voilà la confirmation visuelle des dires des témoins pour le cas numéro 13. Il ne nous restera plus qu'à calculer la trajectoire, comme pour les autres cas, et nous aurons sûrement la confirmation de la justesse de la thèse.

— Jusqu'ici, nous n'avons eu aucun démenti pour les cas où un vol d'hélicoptère était confirmé, repris-je. On va voir nos collègues de l'US Army ?

— Affirmatif, on a quatre UH-60 sous la main, voyons ce qu'il en est. . . »

Le Sikorsky UH-60 Blackhawk est l'hélicoptère de transport standard des forces armées américaines. Il remplace le Bell UH-1 Iroquois, l'hélicoptère que l'on voit dans tous les films de fiction, documentaires et films d'actualité sur la guerre du Vietnam. Il y en avait quatre exemplaires ce jour-là sur la base de Koksijde : deux appareils, basés en Allemagne, qui remontaient vers la Grande-Bretagne pour une visite de maintenance chez Westland Helicopters au Royaume-Uni, et deux autres, basés aux USA, qui étaient en convoi en direction de l'Arabie Saoudite. Ces quatre appareils devaient nous permettre de confirmer deux cas d'ovnis. Jessica nous a présentées aux officiers pilotes qui étaient aux commandes de ces appareils, ce qui n'a pas manqué de les étonner :

« Lieutenant Jessica Langtree, US Air Force, Special Air Research Unit, ma subordonnée, le staff sergeant Ameline Riabinev. . . Nous enquêtons sur la vague d'ovnis belge de 1989-1990 et, d'après les informations que nous avons recueillies dans le cadre de notre

enquête, deux hélicoptères de ce type pourraient être à l'origine de l'observation de deux cas d'ovnis.

— Je croyais que les ovnis avaient tous des origines mystérieuses et que rien ne permettait d'en expliquer la venue sur notre planète. . . Lieutenant Louie Perkins, je suis le pilote de Mambo 63, cet hélico. . . Alors, les ovnis seraient en fait des hélicos mal observés ?

— Pas tous, mais comme 95% des observations d'ovnis sont parfaitement expliquées par des phénomènes naturels ou des objets d'origine humaine indiscutable, il suffit bien souvent de faire de *vraies* recherches sur le sujet pour avoir une explication rationnelle du phénomène. Et, en pareil cas, ce seraient deux hélicos de l'US Army qui expliqueraient deux observations d'ovnis. Amy, regarde bien ceci. . . »

Les deux hélicoptères qui devaient se rendre en Arabie Saoudite avaient des ailes supplémentaires montées de chaque côté du fuselage. Ces ailes servent de support à des réservoirs supplémentaires, afin de permettre des vols à long rayon d'action, et les deux hélicoptères devant se rendre en Arabie Saoudite, indicatifs Trader 78 et 79, étaient équipés de ces ailes, sur lesquelles quatre réservoirs supplémentaires étaient fixés, deux par ailes. Les appareils devaient partir de nuit, pour des raisons tenant au trafic aérien, et faire escale en Italie puis en Égypte avant d'atteindre l'Arabie Saoudite. C'était ce qui intéressait Jessica, qui a dit à leurs pilotes :

« Nous restons ici ce soir et nous vous prendrons en photo au décollage. Par contre, nous aurions besoin que vous fassiez un passage à 100 pieds d'altitude-sol au-dessus du tarmac de la base à basse vitesse, *tous feux de position allumés*. Le sergent Riabinev prendra des photos à cette occasion.

— Excusez-nous, mais on va devoir vous quitter pour le moment. . . Jessie, les Sea King viennent de décoller pour la démonstration.

— Merci Amy. . . Excusez-nous, une autre histoire de soucoupes volantes à démentir. . . »

Deux Sea King belges avaient pris l'air pour faire un vol de démonstration pour le public qui était rassemblé ce jour-là à l'aéroport de Koksijde. Après diverses manœuvres acrobatiques, ils se sont mis côte à côte au-dessus de la piste et les pilotes ont largué ce qu'on appelle des flares. Ce sont des fusées destinées à leurrer des missiles à tête chercheuse fonctionnant avec un système de détection par infra-rouge qui, en conditions d'utilisation normales, détecte la chaleur des réacteurs ou des turbines des aéronefs ennemis et va se caler dessus pour diriger ainsi le missile vers sa cible. Les flares sont des fusées qui imitent la chaleur émise par une turbine à gaz et trompent les missiles guidés par infra-rouge en les dirigeant vers la fusée au lieu de l'aéronef. Et c'était le tir de ce genre de missile que Jessica voulait me faire photographier :

« Une lumière rouge émise horizontalement depuis un ovni, et qui retombe ensuite. . . Tu as les images ?

— Affirmatif, trois photos. . . C'est lequel des ovnis de notre liste ?

— Le cas numéro 30, vu par trois témoins au-dessus de la mer au large de Knokke le Zoute. . . On a un vol de l'aviation militaire belge dans ce secteur ce soir-là et, justement, il y avait le tir de flares au programme. . .

— Mesdames, je savais que je pourrais vous trouver ici, reprit le colonel Heersjehren. Vous m'avez demandé des nouvelles du SH-60 espagnol qui doit venir se poser ici, il est en approche, vous pourrez le voir depuis la tour de contrôle d'ici un quart d'heure. . . Vous avez pu obtenir ce que vous vouliez ?

— Pour le moment, oui, confirma Jessica. Nous vous suivons pour la tour de contrôle. . . »

C'était un autre cas d'ovnis à traiter, et Jessica avait demandé aux pilotes espagnols, qui ramenaient leur appareil depuis Yeovil, en Grande-Bretagne, après une visite de maintenance chez Westland Helicopters, le contractant pour l'Europe de Sikorsky, le fabricant de l'appareil. Le SH-60 est une version navale de l'UH-60 et il présente certaines particularités par rapport à sa version terrestre. Entre autres, un radôme monté sous le poste de pilotage, à l'avant de l'appareil. C'est une sorte de bosse ronde qui pointe vers le bas.

Et, sous le dessous de l'appareil, il y a des trappes, bien visibles quand l'hélicoptère passe au-dessus de vous, qui donnent accès à divers équipements de détection couramment utilisés dans la recherche en mer ou la lutte contre les sous-marins, deux fonctions de base de l'appareil. Jessica voulait justement que je prenne une photo de l'hélicoptère espagnol afin de la comparer avec un dessin fait d'après le récit de témoins. Les contrôleurs aériens belges guidaient l'appareil en question afin qu'il s'arrête quelques instants à basse altitude au-dessus de la tour, afin que je puisse prendre son dessous en photo :

« Cormorán 14 de Koks contrôle, vous êtes autorisé à faire une approche VFR de la tour, nous avez-vous en visuel ?

— *Affirmatif Koks contrôle, tour en visuel à midi. Vous me confirmez l'altitude pour le vol stationnaire avant atterrissage ?*

— Lieutenant Langtree ?

— 200 pieds-sol, ça ira pour la photo.

— 200 pieds-sol à la verticale de la tour, et standby pour autorisation d'atterrir Cormorán 14. Je vous ai en visuel à neuf heures, à vous de procéder.

— *Merci Koks contrôle, de Cormorán 14, approche et vol stationnaire au-dessus de la tour, 200 pieds-sol.*

— Amy, on va sur le balcon de la tour, je compte sur toi pour les photos. »

Pour des raisons de sécurité, et pour ne pas agacer l'équipage espagnol, je devais faire le plus vite possible. En moins de deux minutes, j'avais des images du dessous de l'hélicoptère, avec son radôme à l'avant et ses trappes de visite pour ses équipements. Jessica était satisfaite, et nous avons pu rapidement libérer l'équipage espagnol, qui est allé se poser sur le tarmac de l'aéroport de Koksijde. Une fois l'opération réalisée, Jessica a expliqué au colonel Heersjehren ce qu'il en était :

« Le dessin fait d'après les récits des témoins qui auraient vu, je cite, un "porte-avion inversé" les survoler correspond exactement à la partie inférieure du SH-60 de l'US Navy qui était dans les parages à ce moment-là. . . On reconnaît très bien le radôme de menton, à l'avant de l'hélicoptère, et les trappes des équipements de détection. Éléments reproduits quasiment à l'identique sur le dessin du "porte-avion inversé" établi par les enquêteurs d'après les éléments visuels rapportés par les témoins, une forme rectangulaire de couleur claire comportant tous ces éléments. Forme identique à un SH-60 vu par en-dessous, CQFD. »

Nous étions toujours dans la tour quand un autre appareil nous intéressant a demandé l'autorisation de se poser. C'était le Chinook britannique dont nous avions aussi besoin de la photo de l'engin vu par en-dessous, mais avec une spécification différente de celle de l'hélicoptère naval espagnol. Jessica a demandé au contrôleur aérien à ce qu'il insiste particulièrement sur ce point précis auprès des pilotes britanniques :

« Il est impératif qu'ils allument leurs quatre feux d'atterrissage avant de nous survoler, j'ai besoin de ces éléments pour la photo.

— Je le leur dis tout de suite, répondit le contrôleur. Koks Contrôle à Airmule 45, la représentante de l'US Air Force demande à ce que vous allumiez vos feux d'atterrissage inférieurs avant de nous survoler en vol stationnaire, comme convenu.

— *Compris Koks contrôle, d'Airmule 45, j'allume mes feux. Je vous ai en visuel, je suis au-dessus de vous dans une minute au plus.*

— Merci Airmule 45, nos photographes se mettent en position. . .

— Merci pour le coupe de main. . . Amy, même opération que précédemment, tu connais. . . »

Comme le SH-60 espagnol, le Chinook de la Royal Air Force a fait la même manœuvre, et j'ai pu prendre la photo. Ce type d'hélicoptère est un appareil avec deux rotors principaux, l'un à l'avant, le second à l'arrière, qui tournent en sens contraire pour que l'hélicoptère vole droit. Cet hélicoptère de transport est grosso-modo une grosse cabine d'un seul tenant avec une rampe de chargement à l'arrière, deux rotors et leurs moteurs sur le dessus et une cabine de pilotage à l'avant. De ce fait, sa surface inférieure est plane, de forme rectangulaire vue par le dessous, et il y a un phare d'atterrissage à chaque angle du rectangle ainsi formé par la partie inférieure du fuselage du Chinook. Encore une fois, c'était une hypothèse confirmée :

« Bingo ! Un rectangle noir avec quatre feux à chaque extrémité, commenta Jessica. Voici notre ovni du dossier numéro 37. Tu as pris les photos Amy ?

— C'est dans la boîte, tu peux dire aux contrôleurs qu'ils peuvent lâcher le Chinook. »

Les faux mystères sont tombés les uns après les autres ce samedi-là. Ceux qui restaient sous le coude ont été réservés à la soirée, une fois la nuit tombée en ce samedi de fin février 1992. Tout d'abord, l'Aérospatiale Puma de la Gendarmerie Nationale belge, qui devait faire un virage devant notre tour de contrôle avant de partir. Jessica avait demandé à ce que l'éclairage de la cabine passagers de l'appareil soit allumé. Elle m'a expliqué ce qu'elle attendait de moi au moment du passage de l'appareil :

« Tu commences par le photographe de profil puis, quand il tourne, tu prends le plus de photos possible en séquence rapprochée, jusqu'à ce que tu aies le dessous de l'appareil avec ses trois feux de position en triangle avec la balise rouge clignotante au milieu. Tu n'as pas de moteur sur ton appareil, tu crois que ça te sera possible ?

— Tout à fait, mais il ne faut pas que l'appareil se déplace trop vite.

— Les pilotes sont d'accord pour y aller doucement, pour te laisser le temps de cadrer. Vous pouvez envoyer l'engin dès que l'équipage aura demandé l'autorisation de décoller, nous sommes prêts.

— Compris lieutenant, répondit le contrôleur. Ça ne devrait plus tarder. »

Effectivement, l'hélicoptère de transport moyen de la Gendarmerie a demandé l'autorisation de décoller cinq minutes plus tard. Il est passé devant la tour de contrôle, montrant son profil, avant de tourner devant nous pour prendre son cap vers sa destination. Pendant la manœuvre, nous avons vu les quatre hublots de la cabine allumés, qui laissaient passer la lumière de l'éclairage intérieur. Puis ces quatre hublots ont progressivement disparu à notre vue quand l'appareil, qui venait de notre gauche, a tourné devant nous, en levant la queue pour s'éloigner de nous par notre droite, montrant ses trois feux de position en triangle, sur son dessous, avec la balise rouge clignotante réglementaire au milieu. Jessica était de nouveau satisfaite de son travail :

« Cas numéro 19 expliqué de façon rationnelle, avec la rangée des quatre feux jaunes qui disparaissent progressivement pour laisser la place au triangle habituel.

— Il nous reste les quatre UH-60, ai-je rappelé. Il nous reste deux cas à démythifier.

— Si mes déductions sont exactes, nous aurons un score de 7 à zéro en notre faveur. Voyons l'ovni noir avec le rectangle lumineux, nos collègues partant vers la Grande-Bretagne ne devraient plus tarder. . . »

Sur un cas d'ovni, le numéro 26, plusieurs témoins avaient aperçu une forme noire allongée avec, élément qui les avaient frappé, un rectangle lumineux au milieu. Jessica avait demandé aux deux appareils en partance pour leur maintenance à Yeovil de passer devant la tour de contrôle avec leurs portes de soute latérales grandes ouvertes. Les UH-60 ont deux grands portes latérales qui coulissent vers l'arrière, une de chaque côté de l'appareil, qui permettent le chargement et le déchargement de l'appareil très facilement.

Naturellement, quand les deux portes sont ouvertes en même temps, on voit à travers. . . Derrière nous, il y avait le fond lumineux orangé des lumières de la ville de Koksijde, et les hélicoptères allaient passer devant nous en se détachant sur ce fond lumineux. Et ce que nous nous attendions à voir s'est bien produit : la silhouette noire des UH-60, en se détachant devant le fond lumineux de la petite ville belge, a bien laissé apparaître un rectangle lumineux orangé, correspondant à l'espace laissé par les portes latérales ouvertes. . . Cas numéro 26 expliqué.

Dernier cas à expliquer, un ovni avec des ailes. Pour ce faire, Jessica comptait sur les deux UH-60 à destination de l'Arabie Saoudite, hélicoptères qui, comme on l'a vu, étaient équipés d'ailes pouvant leur permettre de porter des réservoirs supplémentaires afin d'augmenter leur autonomie en vol. Jessica a juste demandé aux pilotes de ces hélicoptères à ce que, avant de partir vers leur destination, qu'ils se tournent face à la tour de contrôle, avec leurs phares d'atterrissage allumés, afin que je puisse les prendre en photo. J'ai pu prendre les clichés et Jessica était de nouveau satisfaite du résultat :

« Et voilà, le cas numéro 41 a une explication plausible. Ces UH-60 ressemblaient, trait pour trait, à l'ovni qui avait été signalé par les témoins du cas 41 : un engin avec de courtes ailes de chaque côté.

— Engin qui correspondrait à un vol d'UH-60 qui pourrait expliquer notre cas, pointai-je. Il nous reste quand même à vérifier tout cela avec les calculs de trajectoire, et une surprise est toujours possible.

— Comme tu le dis, mais je ne m'attends pas à un échec sur ces cas de catégorie A+. J'ai peut-être tort, tu me diras. . . Il se fait tard et nous n'avons pas mangé, le colonel Heersjehren m'a laissé l'adresse d'une brasserie qui ouvre jusqu'à minuit à Koksijde. Ils ont des moules fraîches en ce moment, si ça te dit.

— Avec joie ! »

Nous avons fini notre journée devant un plat de moules et de frites, la grande spécialité belge de la côte, avant de rentrer à l'hôtel à Ostende. Nous avons fait l'essentiel de notre travail sur les cas explicables par des hélicoptères et Jessica m'a détaillé le plan de la semaine suivante :

« Pour faire les choses dans l'ordre, nous finirons les calculs de trajectoire sur les sept cas classés A+, puis nous traiterons les trois cas qui nous restent. Je compte prendre une semaine de plus pour revoir tout cela avec l'aide de notre gendarme, avant de rentrer à Ramstein. Je n'ai pas l'intention de laisser passer une erreur grossière que nous pourrions avoir commise.

— Bonne idée. Pour les trois cas qui nous restent, tu as des hypothèses ?

— Une sûre et documentée que je garde pour la fin, car c'est la plus facile à expliquer, et on a reçu hier ce qu'il nous fallait. C'est le cas d'Hasselt. . .

— Celui pour lequel ton copain qui bosse au Mont Palomar nous a fait des calculs célestes ?

— Oui, ça sera vite vu. J'attends, dans le courant de la semaine, des informations sur le trafic aérien de la part de l'aéroport de Bruxelles. C'est pour le cas numéro 6, j'ai une explication plausible, mais il me faut plus de documents. Et pour le cas de Bastogne,

j'ai eu l'idée d'une hypothèse plausible en regardant la carte, j'ai besoin d'informations complémentaires que je demanderai lundi en arrivant au travail.

— C'est quand même fascinant de voir comment on peut arriver à trouver des explications vraisemblables sur ces cas d'ovnis... Et, selon toi, c'est possible avec tous les cas ?

— Non, car il n'y aura jamais de documentation suffisante pour expliquer certains cas. Mais, d'ores et déjà, 95% des cas sont parfaitement *expliqués* par des mauvaises observations de phénomènes naturels ou d'objets d'origine humaine des plus banals.

— Les soucoupistes disent que c'est la preuve qu'on ne fait pas de travail de recherche sérieux et qu'on enterre délibérément leur hypothèse extraterrestre, cela pour je ne sais quel complot gouvernemental...

— Pour le travail pas sérieux, je leur renvoie le compliment... Comme il s'agit de travail scientifique qui fait l'objet de publications dans la presse spécialisée, s'il est faux, ils n'ont qu'à le reprendre et le démentir, preuves à l'appui.

— Et pourquoi ne le dont-ils pas ?

— Preuves à l'appui j'ai dit... À ce jour, *aucun* partisan de la thèse des soucoupes volantes comme engins d'origine ni terrestre, ni naturelle, n'a pu apporter le moindre élément de preuve à l'appui de sa thèse. Aujourd'hui, il n'y a pas de preuves scientifiques qui ont été apportées par qui que ce soit montrant à prouver que les ovnis sont des objets matériels tangibles, d'origine non-humaine et non-naturelle, et qui seraient contrôlés par une intelligence autre qu'humaine. C'est à ceux qui croient en la réalité extraterrestre du phénomène ovni d'en apporter les preuves, et il n'y en a aucune depuis 1947. De plus, tous les éléments qui ont été présentés comme étant des preuves par les soucoupistes ont, à ce jour, été systématiquement démontés par la science, sans qu'aucune contre-expertise ne puisse infirmer les thèses qui ont abouti à ce démontage.

— Et pourtant, il y en a qui y croient, aux ovnis.

— C'est une *croissance*, comme tu l'as si bien dit à l'instant. Donc, pas un *constat* de l'existence d'un phénomène pour lequel les explications rationnelles habituelles ne peuvent fournir d'explication satisfaisante à la réalité du phénomène constaté.

— C'est ce que je vois avec notre travail. À chaque fois que l'on étudie de près un cas, avec une analyse rationnelle, la thèse de l'ovni s'effondre toute seule face à la réalité des faits.

— Les soucoupistes ne s'adressent pas à un public de scientifiques. Ceux qui croient au phénomène cherchent à recruter des croyants pour leur chapelle, et ceux qui veulent se faire de l'argent pensent à trouver des gogos à plumer.

— Et là, on serait en face des croyants de l'UBEPANI.

— Tout à fait, ce qui expliquerait la piètre qualité de leur travail d'enquête. Ils ne cherchent pas à expliquer le problème en testant les hypothèses rationnelles qui pourraient fournir une explication à son existence, ils prennent dans les témoignages des gens les éléments qui confortent leurs croyances. Tous les soucoupistes agissent ainsi, ils bâtissent une théologie, ils ne font pas une étude scientifique.

— Quand aux escrocs...

— Il y a des cas flagrants et avérés qui s'effondrent tous seuls, parce que les ficelles étaient trop grosses, et que les démentis scientifiques indiscutables tombent comme la pluie en novembre dans le Maine. George Adamski, par exemple. Dans les années 1950, il a prétendu avoir été emmené par un extraterrestre sur la planète Vénus, qu'il décrit comme étant un paradis avec une végétation luxuriante, des fleuves et des océans, et toute une civilisation. Manque de chance pour lui, le 14 décembre 1962, la sonde spatiale

Mariner 2 passe près de cette planète et prouve qu'il s'agit d'un désert sans vie, avec une température de surface de l'ordre de 450 degrés centigrades, avec aucune possibilité de vie. . . Mais, pour un Adamski, il y a plusieurs autres escrocs qui ne se font pas avoir, car plus habiles soit à bâtir leur mensonge, soit à ne pas laisser de traces évidentes de leur tromperie derrière eux. Et, pour cela, il faut attentivement lire leurs productions pour trouver les éléments incohérents du récit. Soit parce qu'ils ne sont pas logiques, soit parce qu'ils sont en contradiction avec des données scientifiques bien établies. . . Les fabricants de faux récits d'ovnis sont surtout de mauvais auteurs de science-fiction, tout le monde ne peut pas être Frank Herbert ou Isaac Asimov. . .

— Et d'après toi, il y en a beaucoup, d'escrocs, parmi les récits d'ovnis ?

— De gens qui fabriquent dès le départ un récit purement imaginaire afin de le faire ensuite passer pour vrai, pas tant que ça. Des gens de bonne foi qui sont trompés par des soucoupistes malhonnêtes, un nombre non négligeable. Je pense à tous ces gens qui se "souviennent" sous hypnose d'avoir été enlevés par des extraterrestres, alors que leur récit n'est qu'une production mentale de celui qui les met sous hypnose, et oriente, consciemment ou non, la logique du récit soi-disant provenant de souvenirs refoulés.

— Pas mal de travail en vue pour nous dans le futur, non ?

— Si la réforme de l'US Air Force en cours de mise en place n'envoie pas la SARU dans les oubliettes de l'Histoire militaire. Mais on verra bien, j'ai bon espoir que, par la grâce des politiciens démagos à qui on doit notre travail présent, notre unité survive au grand chambardement de l'été. D'autant plus que Roger Messerschmidt aime bien le côté démontage de notre travail, et il nous appuiera devant le Pentagone pour que la SARU ne passe pas à la trappe. »

Mais il y avait aussi le risque que les résultats, rationnels et terre à terre de notre enquête sur les ovnis belges, jouent contre nous. . . Notre unité existait par la pression de politiciens soucoupistes au Congrès, le fait que nous leur rendions une copie allant à contrario de leurs convictions risquait de nous causer quelques problèmes. Mais ce n'était pas ce qui nous préoccupait le plus en ce moment, finir notre enquête et en publier les résultats était bien plus important.

Dans la semaine du 24 au 28 février 1992, nous avons bouclé la partie enquête sur le terrain concernant les cas d'ovnis qui faisaient l'objet de notre périmètre d'investigations. Les calculs de trajectoire pour les sept cas classés A+ n'ont apporté aucune surprise, et ont parfaitement confirmé la thèse de la méprise avec un hélicoptère, ainsi que les dires des témoins et le fait que le type d'appareil identifié avec les éléments visuels rapportés par les témoins coïncide avec celui qui survolait le lieu de l'observation ce soir-là. Après avoir vérifié le dernier cas, et obtenu le résultat auquel nous nous attendions (la confirmation de la validité de la thèse à partir des éléments factuels recueillis), nous avons bouclé, mardi 25 à midi, la partie vérification des cas d'après plan de vol :

« Voilà, c'est fait, commenta Jessica. L'essentiel est fait sur ce dossier, nous prendrons une semaine de plus pour revoir tout cela, et corriger d'éventuelles erreurs, avant de rentrer à Ramstein.

— Et les trois cas qui nous restent ? repris-je. Je ne pense pas que tu les laisseras de côté.

— C'est exact, mais j'ai besoin de deux informations complémentaires et de deux visites sur le terrain pour confirmer les thèses que j'ai développé. Capitaine, est-ce que vous avez pu avoir les informations de la SNCB et des autorités de l'aéroport de Bruxelles ?

— Je devais justement vous en parler lieutenant, répondit l'officier de la gendarmerie. J'ai reçu les horaires de la SNCB ce matin par courrier, et Bruxelles international a confirmé par fax les horaires de ce que vous aviez demandé. Il y a d'ailleurs un vol de cette compagnie ce soir, si vous voulez prendre la photo.

— Amy, tu as de ta pellicule à haute sensibilité ?

— Oui, il me reste deux rouleaux de 36 poses de films de 1600 ISO. Ça devrait suffire pour le reste de notre enquête.

— S'il t'en manque, j'en rachèterai sans discuter vu tes talents de photographe. J'ai vu qu'il y avait un magasin qui faisait des films de cette marque, Fuji, pas loin de notre hôtel.

— Avec deux, ça devrait aller... C'est quoi cette histoire avec la SNCB, c'est bien les chemins de fer belges ?

— C'est pour notre cas de Bastogne, il nous faut juste trouver un avion pour y aller directement depuis Ostende dans la journée, c'est à l'autre bout du pays. J'attends confirmation de la compagnie d'avion-taxi auprès de laquelle j'ai passé commande. Dites-moi capitaine, je trouve qu'il y a beaucoup d'agitation en ce moment chez vos collègues de la police urbaine, quelque chose ne va pas ?

— C'est à l'exposition des antiquités d'Amérique du Sud au Casino. Il y a eu une intrusion, et rien n'a été volé. Les caméras de sécurité ont vu quelqu'un être présent dans une salle d'exposition, faire quelque chose de bizarre sans rien toucher, puis disparaître sans laisser de traces. Il n'y a aucune trace d'effraction, aucune détérioration, rien du tout de ce genre. Et aucune explication logique sur ce qui s'est passé ! En ce moment, les démineurs passent tout le bâtiment au peigne fin, au cas où il y aurait eu dépose d'une bombe par un groupe terroriste quelconque, mais il n'ont rien trouvé pour le moment... Autre chose : j'ai pu voir une voiture pour ce soir, vous pourrez aller voir sur place votre avion. Bruxelles m'a dit que la piste 25R était celle en service pour les atterrissages ce soir passé 18 heures...

— 25R... 25R... chercha Jessica sur une carte. Ah, je vois... Bon, il y a une petite route pas loin, on pourra s'y mettre pour la photo. Si vous avez un scanner avec les fréquences aviation, ça permettrait de mieux repérer le bon avion, afin de le prendre en photo au moment de son atterrissage sans gâcher de la pellicule.

— On a ça en stock lieutenant, aucun problème ! » conclut le gendarme.

Et pour résoudre ce cas, nous nous sommes retrouvées le lendemain, mardi 25 février 1992, dans le froid et en début de soirée, dans un coin désert de campagne près de Bruxelles, sous un couloir d'atterrissage de l'aéroport de Bruxelles International, au bord d'une route passant en plein milieu de champs entre les bourgs de Berg et Kampenhout. Au-dessus de nous, entre le moment où nous sommes arrivées et celui où j'ai pu prendre la photo, plusieurs avions sont passés au-dessus de nous, se dirigeant vers la fameuse piste 25R, située quelques miles plus loin, pour s'y poser.

Jessica écoutait les indications de la tour de contrôle de Bruxelles avec son scanner radio. Elle attendait un avion bien précis qui devait passer au-dessus de nous, et avoir une apparence similaire à celle d'une observation d'ovni ayant eu lieu non loin de l'endroit où nous étions en train d'attendre dans le froid. J'avais mis une pellicule dans mon appareil photo et j'avais réglé l'exposition pour avoir la vitesse la plus élevée possible. Les pellicules photo couleur étant peu affectées par la surexposition, j'avais délibérément calé le posemètre de mon Nikon sur 800 ISO, au lieu des 1600 de la pellicule de façon à obtenir une image avec les couleurs les plus saturées possibles, afin de faciliter le tirage papier et de ne manquer aucun détail.



Par chance pour moi, le ciel était dégagé ce soir-là, avec un léger halo orangé des éclairages publics des bourgs avoisinants, et celui de la ville de Bruxelles au fond, barrant l'horizon en direction de l'ouest. Je devais pouvoir avoir un temps de pose correct entre 1/30e et 1/60e de seconde, voire 1/125e si les feux de l'avion étaient suffisamment brillants. Mon diaphragme étant ouvert à fond, j'avais pris mon 28mm pour minimiser les problèmes de profondeur de champ avec ce grand-angle, quitte à avoir un avion plus petit sur l'image. Il faisait un froid glacial ce soir-là et j'attendais impatientement que Jessica me dise que le prochain avion était le bon. Ce qui n'a pas tardé, la radio annonçant l'atterrissage de l'avion que nous attendions :

« *Inca 254 à Bruxelles-tour, nous sommes en approche finale de la 25R, demandons autorisation d'atterrir, à vous.*

— *Inca 254, vous êtes autorisé pour atterrissage sur 25R, rappelez en bout de piste.*

— *Compris, d'Inca 254, atterrissage sur 25R, terminé.*

— Amy, c'est le bon, tu le prends dès que tu le vois, et tu ne rates pas la vue par en-dessous!

— *Compris!... Le voilà!* »

J'ai eu moins de vingt secondes pour prendre en photo un quadriréacteur de type Boeing 707, avion de transport civil datant des années 1960. Naturellement, il y avait les quatre gros phares d'atterrissage de visibles, un sur chaque jambe de train, en triangle pointant vers l'avant, plus la balise rouge au milieu du triangle, mais ce qui intéressait le plus Jessica, c'étaient les deux petits feux de position blancs positionnés, en plus des précédents, sur le dessous du fuselage, à peu près dans l'axe des ailes, et chacun d'eux proche de la jointure de ces dernières avec le fuselage. C'étaient ces éléments que Jessica voulaient me faire prendre en photo plus que tout :

« Tu as eu le 707 ?

— Oui, plein cadre, j'ai rien raté. Il faudra recadrer parce qu'il ne représente qu'un quart de la surface de la pellicule mais on devrait avoir toutes les lumières, j'ai suexposé l'image pour qu'on aie tout... C'était le bon avion ?

— Vol Peruavia 254, indicatif Inca, un avion-cargo qui se pose deux fois par semaine à Bruxelles en provenance de Lima via Miami. Selon l'enquête préliminaire, c'était le type d'avion qui s'est posé à Bruxelles le soir où l'observation des deux témoins du cas d'ovni numéro 6 a été faite.

— C'est pour cela que tu as demandé ces infos aux autorités de l'aviation civile belge.

— Je me doutais qu'il y avait quelque chose de cet ordre dans ce cas-là. J'ai pris la fiche technique de l'avion militaire le plus proche des 707 civils, en l'occurrence le Boeing KC-135, et j'ai étudié les silhouettes d'identification pour le vol de nuit d'après les documents de l'OTAN : les deux petits feux proches des raccords Karman, les carénages qui assurent la continuité aérodynamique entre les ailes et le fuselage, sont la signature des 707, tout comme celles des version militaires de l'avion. C'était ce point spécifique que les témoins ont vu, et qu'ils ont tous les deux unanimement indiqué dans les témoignages qui ont été recueillis par l'UBEPANI.

— Et donc, on a la confirmation de l'identification pour ce cas... Plus que deux!

— Bien, on rentre à Ostende. Nous irons à Bastogne jeudi pour le dernier cas nécessitant une observation sur le terrain. »

Le lendemain, mes photos ont été développées par un minilab d'Ostende et ont donné d'excellents résultats. Et même mieux que ce que j'envisageais : grâce au halo orangé de l'agglomération bruxelloise toute proche, et à une légère brume d'altitude que je n'avais pas vue ce soir-là, la silhouette de l'avion se détachait très bien sur les photos, en plus des

points lumineux de tous les phares d'atterrissage. De ce fait, l'hypothèse de la confusion avec ce type d'avion était des plus plausible, mes photos venant en plus des données du contrôle aérien de l'aéroport de Bruxelles International assoir cette hypothèse.

Le cas suivant nous a emmenées dans le sud-est du pays, non loin de la ville de Bastogne. À la sortie ouest de la ville, plusieurs témoins avaient vu un ovni avec des caractéristiques différentes de celles des précédents ovnis : trois feux en triangle, mais avec la pointe en direction du ciel, et pas de feu rouge au centre. Jessica avait examiné une carte topographique à grande échelle des environs de l'hôtel, et elle avait trouvé une explication possible. Mais, avant de m'en parler, elle nous a fait déplacer sur les lieux.

Depuis Ostende, nous avons loué, sur notre budget gouvernemental, un avion taxi avec pilote, un petit Cessna, qui nous a permis de traverser le pays en une heure et demi de vol. Une fois à Bastogne, nous avons eu la chance de pouvoir prendre un bus local pour nous rendre à l'hôtel en question depuis l'aérodrome d'Arlon, en passant par Bastogne. Le patron de l'hôtel, un homme fort aimable dans la cinquantaine, parlant un anglais impeccable, a été ravi de nous voir. La réputation de lieu d'observation d'ovnis de son hôtel l'agaçait quelque peu et il était des plus content de voir que des enquêteurs scientifiques s'occupaient enfin de son cas :

« Depuis que les rigolos de l'UBEPANI sont venus interroger trois de mes clients, j'ai régulièrement des appels de la part de gens plus ou moins détraqués voulant étudier le passages d'ovni qui aurait eu lieu non loin de mon hôtel... Quand vous m'avez dit que vous étiez de l'US Air Force, je me suis dit qu'enfin, des gens sérieux allaient revoir cette histoire avec la tête froide. J'ai bien ma petite idée sur ce que c'était vraiment mais je préfère que des spécialistes voient d'abord s'il n'y a pas quelque chose de plus ordinaire comme explication.

— C'est bien notre propos, répondit Jessica. On a de la chance qu'il fasse beau en ce moment, allons voir les chambres que les trois témoins occupaient le soir de l'observation. Et si ça peut vous rassurer, de tous les cas que nous avons étudiés à ce jour, pas un seul n'a été expliqué par autre chose que des causes parfaitement humaines et ordinaires. Si mon hypothèse est exacte, le vôtre suivra le même chemin... »

Depuis les chambres, qui donnaient toutes sur le paysage vallonné du Luxembourg belge environnant, nous avons à peu près la même vue. Regardant les documents qu'elle avait pris avec elle pour les besoins de l'enquête, Jessica a insisté pour que je photographie un viaduc de chemin de fer, bien visible depuis les trois chambres. Nous sommes ensuite sorties de l'hôtel et, carte à la main, Jessica m'a conduite vers un point précis, en me demandant de préparer mon appareil photo :

« L'ovni en question n'est pas, cette fois-ci, un aéronef. C'est un véhicule qui est bien au sol, et tu vas le prendre en photo avec ses trois feux en triangle allumés à l'avant.

— Ah ? Un véhicule au sol ?

— Tu vas vite voir de quoi je parle... Voilà, c'est notre point d'observation, il devrait arriver dans un petit quart d'heure... »

Ledit point d'observation n'était rien d'autre qu'un passage à niveau de la ligne de chemin de fer reliant Namur au nord du Luxembourg via Bastogne, encore en service à l'époque. Il y avait quatre trains de marchandises par jour entre Namur et le Luxembourg sur cette ligne, et nous allions assister, à 11h17, au passage de celui en provenance de Wiltz, au Luxembourg, et à destination de Namur. Jessica m'a demandé de me mettre en position afin de ne pas rater la photo de la locomotive diesel de la SNCB avant qu'elle ne franchisse le passage à niveau où nous attendions le train :

« C'est la preuve visuelle qui va venir corrélérer l'observation des trois témoins. Si mon idée est bonne –et je pense qu'elle doit être similaire à celle du patron de l'hôtel–, nous aurons un cas de plus de réglé.

— Je suis prête, il. . . Le voilà, il ne va pas tarder ! »

La sonnerie et les feux rouges clignotants du passage à niveau s'étaient déclenchés, et les barrières automatiques se sont abaissées. J'ai pointé mon appareil en direction de l'est, vers le Luxembourg et la ville de Bastogne, et j'ai vite vu, au détour d'une des courbes de la ligne, l'avant d'une locomotive diesel se rapprochant de nous. Avec, comme caractéristique importante, ses trois feux jaunes à l'avant : deux en bas, de chaque côté de l'engin, et un au dessus, dans l'axe, formant un triangle de trois points lumineux, la pointe dirigée vers le haut. . .

Après que le train de marchandise soit passé devant nous, il m'est apparu que l'hypothèse de Jessica était vraiment trop outrée pour être vraie : confondre un train de marchandises avec un ovni ! Même si les trois feux en triangle à l'avant de la locomotive formaient le triangle de points lumineux typique des ovnis de la vague belge. Mesurant mon scepticisme quand à la validité de la thèse, Jessica m'a dit :

« Il y a un train qui passe sur le viaduc en direction du Luxembourg à 14h23, je te demanderai de le photographier à ce moment-là depuis une des chambres précédemment occupées par l'un des témoins. On verra bien ce que ça donnera, d'un point de vue visuel.

— Quand même, un avion ou un hélicoptère, je comprends qu'on puisse faire l'erreur, mais un train !

— J'ai ma meilleure amie de l'Air Force Academy qui, lors d'un vol d'entraînement, a fait une manœuvre d'évitement pour ne pas rentrer en collision avec la Lune, qui apparaissait juste droit devant elle dans sa ligne de vol, au-dessus d'une couche de nuages épais, et qu'elle a pris pour un autre avion volant droit sur elle. . . Ce type d'erreur grossière est parfaitement possible, indépendamment du degré d'attention de l'observateur, et de son expérience de la situation.

— Pour ce cas, les témoins devaient quand même se douter qu'il pouvait y avoir une ligne de chemin de fer expliquant le triangle lumineux, non ?

— Les témoins : un chauffeur routier français, un visiteur médical domicilié à Charleroi et un voyageur de commerce d'Eupen. Ils sont arrivés en début de soirée à l'hôtel, après que la télévision ait fait ses gros titres sur une nouvelle ondulation de la vague d'ovnis de l'hiver 1989-1990, en pleine nuit de janvier, dans un endroit qu'ils ne connaissaient pas, et ils ont vu les trois feux du train de 21 heures 34 sur le viaduc, au loin derrière l'hôtel, dans un coin non éclairé de la campagne du Luxembourg belge. . . La méprise est vraisemblable, d'autant plus qu'il y avait du brouillard ce soir-là. »

Effectivement, la vue du train de 14h23 sur le viaduc, avec les trois feux de la locomotive bien visibles depuis la chambre de l'hôtel, correspondait à la trajectoire indiquée par les témoins. J'ai pris les photos correspondantes et, effectivement, d'un point de vue visuel, une confusion était possible : les trois feux très brillants de la locomotive pouvaient tromper les gens. Jessica a retenu l'hypothèse d'une confusion avec le train de marchandises qui passait ce soir-là derrière l'hôtel, sur le viaduc ferroviaire en question. Elle a demandé au patron de l'hôtel :

« Votre idée, c'était que vos clients avaient pris le train pour un ovni, si je ne m'abuse ?

— Vous avez deviné juste madame, et vous êtes la première à m'en parler ! répondit le patron, ravi. Je pense que c'est ce que vous avez constaté avec votre collègue.

— Sauf si on me prouve que j'ai tort, c'est exactement l'hypothèse que je retiens pour ce cas-là, je ne vois pas d'autre explication vraisemblable. . . Avec le brouillard, dans la

nuit, pour des gens ne connaissant pas l'endroit, et ayant été influencés par le battage médiatique sur la vague d'ovnis, trois feux en triangle apparaissant dans le brouillard et semblant voler à basse altitude peuvent être *interprétés* comme étant un ovni. »

Notre travail à Bastogne était terminé, deux cas avaient été résolus, restait le troisième pour lequel Jessica comptait me réserver la surprise le lendemain. Dans l'avion-taxi qui nous ramenait vers Ostende, j'ai médité sur une question qui me perturbait dans toute cette histoire. J'en ai parlé à Jessica, car il me semblait que l'on passait à côté de quelque chose d'important, surtout avec cette histoire de confusion entre train et ovni :

« Dis-moi, ces trois témoins qui ont confondu train et ovni... Ils ont été interrogés quand, par l'UBEPANI ?

— Bonne question!... Signalement de l'ovni par le chauffeur routier français à la gendarmerie de Bastogne le 16 janvier 1990 à l'ouverture, ovni vu la veille au soir... C'est lui qui signale que deux autres témoins ont vu l'ovni en question. Enquête des gendarmes et déposition des deux autres témoins dans la foulée... Le rapport est sorti par l'UBEPANI pendant l'été 1990, et les témoins sont de nouveau interrogés entre octobre 1990 et mars 1991 par des enquêteurs de l'UBEPANI, ils confirment leur version et, depuis, plus rien... tu suggères que nous devrions les interroger de nouveau ?

— Peut-être... C'est toi qui m'a dit que les témoignages humains n'étaient jamais fiables, je serais curieuse de voir les variations de leur versions entre le témoignage à la gendarmerie de Bastogne, celui recueilli par l'UBEPANI et celui que l'ont pourrait recueillir.

— Ce serait intéressant à faire mais pas par nous, car ça relèverait plus de la psychologie appliquée. Tu pensais à quoi ?

— Qu'ils nous diraient peut-être qu'ils se sont trompés de bonne foi ce soir-là en prenant un train de marchandises pour un ovni à cause de la nuit, du brouillard, et de leur méconnaissance des lieux.

— Aucune chance, oublie tout de suite cette idée.

— Ah bon ?

— Simple : mets-toi à la place de ces gens. Leur témoignage est passé dans les médias, ils sont suffisamment identifiables pour que les enquêteurs de l'UBEPANI puissent les retrouver et les interroger à nouveau. Le patron de l'hôtel et la gendarmerie nationale m'ont confirmé n'avoir jamais communiqué l'identité de ces gens-là à qui que ce soit, ce qui prouve que l'UBEPANI a eu suffisamment de pistes par ailleurs pour pouvoir retrouver ces gens, en menant une enquête poussée pour pouvoir retrouver ces témoins. Des enquêteurs débarquent et s'intéressent à toi dans le cadre d'un phénomène extraordinaire, ou présenté comme tel, et tu vas leur dire que tu leur as raconté n'importe quoi par erreur ? Pour avoir la paix, qu'est-ce qui est le moins dommageable dans ce cas-là : avouer ton erreur ou la confirmer en attendant qu'on t'oublie ?

— Moui, j'aurais plutôt tendance à reconnaître mon erreur.

— Mauvaise réponse : les soucoupistes te classeraient parmi les témoins retournés par le gouvernement, participant au fameux Grand Complot Universel visant à cacher la Vérité sur les ovnis, les sceptiques s'en donneraient à cœur joie, avec les moins délicats d'entre eux qui ne manqueraient pas de te faire passer pour une attardée mentale, une irresponsable en manque de célébrité ou une pro-ovni en pleine repentance, ou en pleine manipulation afin de régler des comptes avec des ex-collègues soucoupistes, et cetera... Bref, tu multiplierais les problèmes par un million au lieu de te sortir de ce joyeux foutoir.

— Je comprends, vaut mieux adopter un profil bas et attendre patiemment que le temps fasse son œuvre.

— Cela marche aussi pour les fausses photos d'ovnis des années 1950. Au départ, nombre d'entre elles n'étaient que des canulars faits sur le ton de la plaisanterie pour amuser les proches. Malheureusement, à un moment donné, un soucoupiste a pris le cliché truqué pour un vrai, y a donné une publicité imméritée, qui a été relayée par les médias en manque de sensation qui ont exploité un filon à la mode, et la petite plaisanterie devient un objet médiatique qui échappe à tout contrôle. Dès lors, vaut mieux laisser les autres se ridiculiser à ta place avec leurs thèses soucoupistes et faire profil bas, en attendant que l'on t'oublie.

— Et ça concernerait beaucoup de cas ?

— Difficile à dire, mais pour les photos ne représentant pas un phénomène naturel ou anthropique parfaitement explicable, a minima une sur deux, serait un trucage réalisé sans autre intention que celle d'amuser les proches. La part de faux réalisés avec une volonté frauduleuse reste difficile à déterminer, sachant que les soucoupistes sautent systématiquement sur tout ce qui peut alimenter leur dogme, peu importe que ce soit vrai ou faux.

— Et les fraudes avérées ? Comment sont-elles mises à jour ?

— En dehors de cas où les fraudeurs avaient, dès le départ, la volonté de révéler leur fraude une fois qu'elle aurait bien pris, peu importe la raison —expérience en grandeur réelle, volonté de nuire aux soucoupistes ou canular réalisé pour faire du spectacle—, les fraudes qui sont percées à jour le sont toujours parce que les fraudeurs sont allés trop loin, que leur récit finit par ne plus être cohérent ou que leurs éléments de preuve, qui comportent toujours des éléments qui permettent d'en déceler le caractère falsifié, tombent sous l'œil d'un spécialiste qui en démonte la fabrication. Ou que le fraudeur commet l'erreur de trop, qui met à jour toute sa machination. Mais cela n'arrive que pour les fraudeurs trop gourmands, qui fabriquent une histoire pour en retirer de la gloire ou des retombées financières. Une minorité, il faut l'avouer. Les auteurs de simples plaisanteries de salon préfèrent se faire oublier en acquiesçant aux demandes des soucoupistes, en attendant qu'on les oublie. C'est ce qui va se passer avec nos témoins qui ont vu le train. »

Le lendemain, vendredi 28 février 1992, le dernier cas encore inexpliqué d'ovni a été analysé lors de notre séance de travail du matin. C'est à cette occasion que j'ai découvert pourquoi Jessica avait demandé à son compagnon, astronome, une carte de ciel correspondant à la ville belge d'Hasselt, pour la date et l'heure de l'observation de l'ovni correspondant au cas numéro 29. Comme elle nous l'a expliqué, au capitaine Van Rijkmoelen et à moi, l'une des première cause de phénomènes célestes à examiner la nuit, c'était les objets relevant de l'astronomie :

« Je vais essayer de faire le plus clair possible, je pense que vous avez des notions de base d'astronomie, et que je ne vous apprendrai rien en vous disant que la Terre tourne à la fois autour du Soleil, rotation qui marque l'année, et autour de son axe, rotation qui marque le jour et la nuit.

— C'est pour cela que l'on voit les étoiles se déplacer dans le ciel nocturne, et les constellations changer de place pendant l'année, commenta le capitaine Van Rijkmoelen. C'était la partie la plus intéressante de mes cours de géographie quand j'étais écolier, je n'ai rien oublié de tout cela.

— Comme c'est un mouvement constant et cyclique, on peut calculer la position des étoiles dans le ciel pour une date et une heure donnée, repris-je. Et c'est aussi valable pour les planètes qui tournent autour du Soleil en même temps que la Terre : leurs positions peuvent être déduites par le calcul.

— Merci d'avoir abordé ce point Amy, parce que nous avons une planète d'impliquée dans l'Histoire. Donc, et le capitaine Van Rijkmoelen comprendra sûrement de quoi je parle, on peut calculer l'aspect du ciel pour une date donnée compte tenu du mouvement de la Terre autour de son axe et autour du Soleil, et ainsi calculer à quoi ressemble le ciel à un endroit et une date donnée. La Terre étant sphérique, on ne voit pas le ciel de la même façon aux pôles et à l'équateur et, comme elle tourne sur elle-même, le ciel de nuit visible n'est pas le même à la même date, mettons, entre Bruxelles et Halifax, au Canada, pour prendre des villes à peu près à la même latitude, l'éloignement par rapport à l'équateur, mesuré en degrés angulaires, l'équateur étant le degré zéro, les pôles 90 degrés en plus pour l'hémisphère nord ou en négatif pour l'hémisphère sud.

— Jusqu'ici, c'est clair, commenta l'officier de gendarmerie. Et vous avez demandé à votre ami à quoi ressemblait le ciel au-dessus d'Hasselt le soir du 12 février 1990 afin de voir si le triangle observé ce soir-là ne pouvait pas être la vision de planètes ou d'étoiles.

— Tout à fait et, compte tenu des données recueillies par l'UBEPANI sur l'observation de l'ovni par deux de vos collègues ce soir-là, j'ai pu trouver une explication plausible à l'origine de celui-ci, explication qui fait intervenir de vrais objets d'origine extra-terrestre... Je vais vous montrer tout cela... »

Jessica avait demandé un opascope, projecteur permettant de faire avec des feuilles de papier ordinaire ou des petits objets la projection de leur image sur un écran, comme un projecteur de diapositives. Elle nous a d'abord montré, avec cet appareil, une carte du ciel, calculée par ordinateur, qui correspondait à celui du lieu et de la date de l'observation du cas numéro 29. Jessica nous a ensuite fait un rappel des faits :

« Le 12 février 1990, deux gendarmes en patrouille de nuit aperçoivent dans le ciel, vers 20h30, un objet en forme de triangle, comportant les trois lumières habituelles plus d'autres que je détaillerai plus loin, sur l'horizon sud. Ils l'ont observé se déplacer pendant plusieurs minutes en direction de l'est et ont noté, en plus des lumières aux angles de l'objet, une lumière située sur son arrière du côté gauche, à peu près au tiers du côté qui marque le bord arrière du triangle, et une barre lumineuse longitudinale allant de l'arrière de l'objet vers son avant, à peu près à un emplacement symétrique à l'autre feu, à savoir le tiers inférieur de son côté arrière.

— Et la question que je vois d'entrée est : quelles sont les étoiles ou planètes qui auraient pu produire cette configuration lumineuse ?

— Vous m'avez devancé capitaine... reprit Jessica, admirative et agréablement surprise. Voyons sur la carte céleste ce que l'on a... »

Jessica a fait un zoom avant sur sa carte céleste et la réponse est vite apparue évidente, Surtout avec les commentaires astronomiques qui ont accompagné son explication :

« Voilà... Ce soir-là, nous avons eu ce qu'on appelle une conjonction, à savoir le rassemblement de plusieurs objets astronomiques remarquables dans la même région du ciel, à très faible distance apparente les uns des autres. Le feu lumineux supérieur du triangle correspond à la position de la planète Jupiter, très brillante dans le ciel nocturne, facilement repérable de ce fait, et fréquemment utilisée pour l'initiation des néophytes par les astronomes amateurs. La pointe du triangle n'est ni plus ni moins que l'étoile la plus brillante du ciel, Sirius, dans la constellation du Grand Chien. Le feu inférieur du triangle est matérialisé par Rigel, dans la constellation d'Orion, étoile aussi très brillante, la plus brillante de cette constellation. Et les autres feux ?

— L'étoile avec un alpha à côté, toujours dans la constellation d'Orion, et les trois alignées juste en-dessous, repris-je. C'est ce qui me semble correspondre, car je suppose

que le diamètre des points qui représentent les étoiles sur ta carte correspond à leur intensité lumineuse.

— C'est tout à fait ça Amy. Alpha Orionis, alias Bételgeuse, deuxième étoile la plus brillante de la constellation d'Orion, et les trois de la ceinture, d'ouest en est sur cette carte : Mintaka, Alnilam, Alnitak, désignations Delta, Epsilon et Zeta Orionis... Voilà notre feu au tiers supérieur du côté arrière et notre barre lumineuse au tiers inférieur du même côté du triangle. Et on a Jupiter qui est alignée sur Bételgeuse ce soir-là. Donc, compte tenu des précisions données par les témoins et le report sur la carte stellaire correspondante, plus le fait que le ciel était dégagé de tout nuage ce soir-là, l'hypothèse la plus vraisemblable expliquant le cas en question est que vos collègues d'Hasselt ont confondu cette conjonction avec un ovni.

— Jessie, cela n'explique pas pourquoi ils l'ont vu se déplacer vers l'est, tu m'as dit... Les étoiles bougent dans le ciel, mais je ne pense pas que ce soit à une vitesse telle qu'on puisse les confondre avec des aéronefs.

— Très juste Amy, et là, on rentre dans le domaine de la médecine. Ou, plus précisément, de l'ophtalmologie... C'est ce que l'on appelle une conséquence de l'effet autocinétique : l'œil est maintenu en place par des muscles, qui font qu'il peut être pointé à volonté ou inconsciemment par la personne dans une plage de directions de haut en bas et de droite à gauche. Le corollaire, c'est que des minuscules contractions peuvent le déplacer, et faire que la vision ne soit pas stable. De jour, avec un environnement familier composé de repères fixes bien établis, comme le sol, le ciel, des bâtiments, des arbres, et cetera, la personne compense inconsciemment ces minuscules contractions pour avoir une vision stable de son environnement.

— Mais la nuit, sans point de repère connu, on ne peut pas faire la même correction et, du fait des contractions involontaires des muscles qui maintiennent l'œil en place, commenta le capitaine Van Rijkmoelen. Et la nuit, avec des étoiles qui sont des points lumineux peu brillants sur fond noir, si on n'a pas, par exemple, l'horizon comme référence, en les fixant sans regarder ailleurs, on les verra bouger non pas parce qu'elles se déplacent, mais parce que les mouvements spontanés de nos yeux ne sont pas corrigés, faute de point de référence fixe.

— C'est exactement ce qui s'est passé ce soir-là avec vos deux collègues capitaine, plus le fait que les médias matraquaient depuis novembre de l'année passée les histoires de mystérieux triangles volants, commenta Jessica. Ils ont vu dans le ciel ce qui ressemblait à ce phénomène et l'ont *interprété* dans ce sens.

— Ce qui me stupéfie, repris-je, c'est que les enquêteurs de l'UBEPANI n'aient pas pensé à quelque chose d'aussi simple et évident comme explication que celle que tu viens de nous faire à l'instant. C'est comme avec les hélicoptères, pourquoi n'ont-ils pas commencé par vérifier ce genre d'éléments ? Cela ne demande pas de grands moyens, ni des compétences exceptionnelles : je ne suis pas allée plus loin que le lycée point de vue études et, pourtant, je comprends tous les éléments que l'on a vus dans ce dossier !

— Là, il y a deux biais qui rentrent en ligne de compte, expliqua Jessica. D'abord, rare sont les soupçonnés ayant des connaissances scientifiques suffisantes pour étudier correctement les phénomènes qu'ils analysent, tant point de vue méthode que point de vue connaissances. Personne ne peut avoir une connaissance totale et universelle de tous les aspects de la science, c'est un fait. Même moi, avec un diplôme d'ingénieur, je préfère demander à des astronomes, professionnels voir amateurs, des explications sur des éléments relevant de ce domaine. Et l'effet autocinétique, c'est mon ophtalmologiste qui me l'a expliqué. Les soupçonnés ont très rarement les compétences, tant culturelles que

méthodologiques, pour mener à bien l'étude des phénomènes qu'ils tentent d'analyser. Enquêteur, c'est un métier, et c'est pour cela que j'ai exigé de mener ce travail avec la collaboration du capitaine Van Rijkmoelen, enquêteur criminel professionnel, qui nous a évité de commettre de nombreuses bourdes dans notre travail grâce à son professionnalisme.

— Mes instructeurs, quand j'étais élève-officier, m'ont toujours dit qu'en matière d'enquête criminelle, l'expression "détail insignifiant" était un oxymore : TOUS les détails sont signifiants dans une enquête criminelle, et rien ne doit être négligé, compléta le capitaine. Ce que nous avons fait tous les trois avec ces dossiers.

— Jessica, il y a aussi un point essentiel avec les soucoupistes : c'est qu'ils sont surtout là pour fabriquer une religion, celle de l'ovni venant d'un autre monde, pas pour faire des études scientifiques. Ils auront naturellement tendance à rejeter tout mode de pensée n'allant pas dans le sens de leurs dogmes. Surtout celui qui remet en cause les fondements mêmes de leurs croyances : l'investigation scientifique.

— La pensée rationnelle en général, Amy. . . reprit Jessica. Les groupes soucoupistes ont un comportement tout à fait *identique* à celui de groupes religieux sectaires, ou de groupes politiques extrémistes : pensée de groupe avec dogmes imposés, chasse aux dissidents, diabolisation des éléments extérieurs au groupe, perçus comme des menaces, rejet de principe de toute pensée en opposition avec celle du groupe, rationalisée par des méthodes allant du biais idéologique à l'emploi de sophismes, voire l'élaboration de théories de la conspiration, autocontrôle idéologique des membres entre eux, et activités du groupe entièrement tournées vers la sauvegarde du dogme et le prosélytisme. . . Pas étonnant que certains groupes de soucoupistes aient tourné à la secte religieuse, et que certaines sectes aient rajouté les ovnis à leur panoplie dogmatique. . . »

Ce commentaire est antérieur de cinq années au suicide collectif des membres de la secte soucoupiste Heaven's Gate à San Diego, Californie. . . Jessica avait ce jour-là bien défini la pensée soucoupiste, et clairement mis en place la politique et la méthodologie de la Special Air Research Unit : pas de présupposé, consultation systématique des spécialistes des matières abordées, méthodologie scientifique rigoureuse tout au long des enquêtes, et conclusions exclusivement dictées par une analyse rationnelle des faits. L'inverse même du *reductio ad scutellas* des partisans de l'origine extraterrestre des ovnis, en d'autres termes. . .

Par la suite, la semaine du 2 au 5 mars 1992 a été consacrée à un dernier passage en revue de nos travaux afin de détecter d'éventuelles erreurs de méthode, ou des oublis. Cas par cas, nous avons revus tous les dossiers, et corrigé quelques erreurs mineures. Mais l'essentiel était là : des explications rationnelles sur la quasi-totalité des cas d'ovnis reportés à l'occasion de la vague belge de 1989-1990 avaient pu être déduites et corrélées avec les faits rapportés, via la Gendarmerie Nationale belge, par l'association soucoupiste locale Union Belge pour l'Étude des Phénomène Aérospatiaux Non Identifiés. Non identifiés surtout par absence de volonté ou de capacité de rechercher les éléments permettant leur identification, comme l'a noté Jessica. . .

Au passage, j'ai pu voir, le dimanche 1er mars 1992, que l'exposition des antiquités précolombiennes allait passer non loin de mon lieu d'affectation en mai 1992, à Mannheim, la grande ville allemande de la vallée du Rhin la plus proche de Ramstein. Comme je voulais surtout prendre l'air pendant mon dernier week-end en Belgique, je n'ai pas pris un billet pour cette exposition, préférant me réserver pour son passage à Mannheim. D'ailleurs, il y avait quelque chose de bizarre avec cette exposition, et j'en ai eu un aperçu



mardi 3 mars 1992 au matin. Nous étions arrivées depuis notre hôtel, le Vliegende Hotel, en avance pour la journée de travail.

Le capitaine Van Rijkmoelen n'était pas arrivé et nous avons pris un café en compagnie des enquêteurs de la police urbaine d'Ostende. Les deux policiers repassaient en revue les bandes vidéo du système de sécurité du casino suite à l'intrusion qui avait été détectée par les systèmes de sécurité. Plus particulièrement, ils repassaient en boucle une séquence particulière. L'un des inspecteurs qui traitait le dossier, connaissant notre activité sur les ovnis, nous a demandé une opinion :

« J'ai vraiment à faire à un phénomène inexplicable, et je sèche sur ce dossier. Comme vous avez de bonnes connaissances scientifiques, je vous soumet le problème parce ce que je sèche : dans la nuit du 23 au 24 février 1992, les caméras de sécurité ont filmé cette personne à l'intérieur du casino. Or, il n'y a eu aucune trace d'effraction, aucun objet volé, ni même une ouverture quelconque de manœuvrée pour permettre à ce type d'entrer et de sortir du casino. . . Il apparaît juste sur les images vidéo moins de deux minutes, avec un drôle d'appareil à la main. Il le pointe ensuite sur l'un des objets de l'exposition, l'éclaire quelques instants avec son engin, puis repart. . . D'où il vient, pourquoi il fait ça et par où il sort, mystère. D'autant plus que l'objet a été examiné par la suite, et qu'aucune trace de dégâts ou de modifications n'a pu y être décelée. . .

— Le sergent Riabinev a des connaissances en photographie, elle pourra vous dire ce qu'il en est des bandes vidéos, avança Jessica. Pour le reste, je ne peux rien vous garantir, mais montrez-nous quand même ce qu'il en est. . . »

Sur la séquence vidéo, la situation était des plus étranges. Tout était calme et désert, au beau milieu de la nuit (l'horodateur de l'image indiquait trois heures du matin) et, soudain, les caméras perdaient l'image pendant deux à trois secondes : inexplicablement, leur capteur CCD était saturé par une lumière trop forte de provenance inconnue, et rien n'était visible. Puis une sorte de prêtre maya apparaissait à l'image, portant un appareil de la taille et de l'apparence d'un sèche-cheveux. Sachant précisément ce qu'il devait faire, il s'est dirigé droit vers une vitrine exposant un objet que je connaissais bien : le cube de Campeche. . .

Ensuite, le plus intrigant était à venir. Le prêtre maya a braqué son engin vers le cube puis il a appuyé sur une sorte de détente, située sur le manche, comme le bouton de commande d'une perceuse. Un rayon lumineux s'est alors allumé depuis l'engin et il a frappé le cube de Campeche, qui ne semblait pas subir le moindre dégât d'être ainsi éclairé. Détail intéressant, le prêtre avait les yeux protégés par des sortes de lunettes de soudeur. La scène a duré vingt secondes en tout, le prêtre a éteint son engin, enlevé ses lunettes puis il est reparti dans la direction inverse de celle qu'il avait prise. Les CCD des caméras ont été à nouveau saturés par une lumière intense et le prêtre a disparu. L'inspecteur belge nous a alors dit :

« Pas de vol, pas de dégradations, pas même la trace d'une effraction ou d'une simple ouverture d'une porte ou d'une fenêtre avec des clés authentiques volées ou frauduleusement copiées, aucune bombe trouvée par les démineurs et l'objet archéologique en question n'a subi aucun dégât. . . Pour moi, cette bande vidéo est une mise en scène réalisée par des plaisantins, et elle a été discrètement subtilisée avec la vraie bande pour faire croire que ces faits sont réels. Sauf si vous avez mieux à me proposer comme explication, je classe cette affaire comme étant un canular. . .

— Cette scène a-t-elle été vue en temps réel ? demanda Jessica, intéressée.

— Selon les vigiles en poste ce soir-là, oui. . . Par contre, la société qui s'occupe de l'entretien du système vidéo nous a dit qu'il est très facile de trafiquer l'engin pour faire

passer une bande vidéo pré-enregistrée pour une prise de vue en direct, cela à l'insu des vigiles. Et c'est indécélable, il faut juste brancher les bons appareils aux bonnes prises, et tout enlever en deux/trois minutes avant que quelqu'un ne s'en aperçoive. Comme nous n'avons pas inspecté le système avant de nous faire remettre les bandes, ils nous est impossible d'attester de l'authenticité de ces dernières. Vu l'absence de la moindre trace de quoi que ce soit dans le casino, le canular est l'hypothèse la plus vraisemblable.

— Mouais... commenta Jessica. Fabriquer une fausse bande vidéo, la mettre à la place de la vraie après avoir trafiqué le matériel pour qu'il la lise au lieu d'enregistrer en direct les images des caméras de surveillance, et enlever le matériel compromettant du système de vidéo surveillance sans que personne ne s'en aperçoive, c'est pas trop compliqué pour faire un canular. Après, pour l'acteur qui apparaît sur la vidéo, on peut le retrouver en enquêtant auprès des responsables de casting pour le théâtre ou le cinéma, et remonter à la source de cette blague, mon opinion étant qu'il s'agit d'une mise en scène, comme vous. Reste à savoir si ça en vaut la peine...

— Mon commissaire a été formel : si vous n'avez pas d'autres hypothèses que celle du canular, laissez tomber. Si on en parle et si on fait une enquête là-dessus, ça va brasser pas mal dans les milieux des spécialistes de l'ésotérisme. Ce cube de Campeche traîne derrière lui bien des légendes, ça serait l'une des clefs permettant d'accéder à la mythique cité aux toits d'or de Tsi-Bo-La, il proviendrait de l'Atlantide, et autres conneries du même style... En attendant, une expédition espagnole au XVIe siècle et deux archéologues au XIXe ont disparu en cherchant Tsi-Bo-La à partir des éléments de légendes engendrés par ce cube.

— De quoi faire de la pub au détriment du budget de votre police pour les escrocs vendeurs de paranormal et les andouilles crédules prenant pour vraie la première histoire à la Indiana Jones qui leur tombe sous la main... conclut Jessica. Suivez-donc les conseils de votre commissaire, ça vaudra mieux pour tout le monde... »

La police d'Ostende a enterré l'histoire en parlant de fausse alerte à la bombe suite à un appel passé par un correspondant prétendant agir pour un groupuscule maoïste, et rien n'a filtré du canular en question. Ce qui est des plus étrange car si ce canular avait vraiment été monté pour faire de la pub à des vendeurs de paranormal, ces derniers n'auraient pas manqué de dénoncer l'opération de couverture menée par la police d'Ostende. D'autant plus que, vu la nature relativement bénigne des faits, rien n'était couvert par un quelconque secret, faute de procédure judiciaire postérieure pour cause de classement sans suite.

Mais bon, il est fort possible que les auteurs de la farce, voyant qu'elle était tombée à plat, aient préféré ne pas y donner suite afin de ne pas en subir les conséquences légales... C'était quand même assez perturbant pour moi de voir que l'un des artefacts archéologiques, dont le convoyage avait failli me coûter la vie quelques mois plus tôt, était à l'origine d'événements sortant de l'ordinaire, même si le canular était évident dans un cas pareil.

Plus sérieusement, nous avons terminé notre travail en Belgique pendant la première semaine de mars 1992 avant de rentrer à Ramstein le samedi 7 mars 1992. Un C-130 en provenance de la base aérienne de Lakenheath, en Grande-Bretagne, et à destination de Ramstein a fait un saut à l'aéroport international d'Ostende pour nous prendre au passage, mettant fin à notre visite en Belgique, mais pas à notre enquête. En effet, il nous restait encore des éléments à vérifier sur ce dossier.

Celui qui nous a demandé le moindre effort était d'attendre le retour du rapport de maintenance du radar Westinghouse AN/APG-66. Je me dois d'apporter une précision

historique et technique importante concernant cet équipement. En 1992, la Force Aérienne Belge avait encore, sur ses F-16, la version initiale de ce radar, qui était sensible au brouillage et au bruit électronique, défaut corrigé sur les versions ultérieures, montées sur les F-16 belges qu'à partir de 1995-1996.

Le radar du F-16 auquel on devait les images d'un soi-disant ovni avait été renvoyé aux USA chez Westinghouse pour maintenance et réparation et, en accord avec la Force Aérienne Belge, une copie de ce rapport nous était parvenue à Ramstein pendant notre enquête en Belgique. Jessica l'a examiné en arrivant et le verdict était simple, mais brutal :

« Je m'y attendais comme la neige en décembre en Alaska Amy : antenne défectueuse, à remplacer, dérèglement du module de traitement du signal, à recalibrer complètement, et alimentation du magnétron, le générateur d'onde du radar, instable et devant être remplacé. Ce F-16 a volé ce soir-là avec un radar inutilisable, et l'écho qu'il a capté était un artefact dû au dysfonctionnement de ses systèmes de bord. Ce type de panne est maintes fois signalé, constaté, et réparé sur les F-16 en service, aucun mystère là-dessous. Voilà, cas réglé.

— Je crois même que, dans certaines conditions atmosphériques, il peut y avoir de faux échos qui sont captés par les radars. Tu as des cas de cet ordre ?

— Oui, rien que par mon père, pendant la guerre du Vietnam. Sur le radar de son F-4, il devait faire attention à ne pas prendre pour des Migs des phénomènes comme des inversions thermiques, à savoir une couche d'air chaud près du sol bloquée par une couche d'air froid en altitude. La condensation qui se produit dans ce cas-là peut provoquer de faux échos radar. Un classique en navigation aérienne, expliqué lors de la première leçon du module "sachez utiliser un radar" du cursus d'élève-pilote, tant civil que militaire.

— Cela m'étonne pas, il y a des radars à bord des avions qui servent exprès pour voir la météo devant l'appareil. Reste notre photographie.

— Tu penses pouvoir la reproduire facilement ?

— Oui, la seule difficulté étant de trouver le bon type de fil qui ne se voit pas, et soit assez solide pour supporter la maquette. J'ai fait plusieurs essais depuis la fenêtre de ma chambre et j'ai trouvé ce qu'il fallait, je te laisse voir par toi-même, voici les photos. . . J'ai agrandi en 18x24 pour que la moindre possibilité de détecter le fil ne puisse pas rester non détectée. . . »

Pour cette expérience, j'avais photographié, sur fond de ciel crépusculaire, un couvercle d'assiette-repas en plastique emprunté à la cantine, et ayant à peu de chose près la forme d'une soucoupe volante, que j'avais suspendu devant l'objectif de mon Nikon grâce à un manche à balai et un fil, fixé au faux ovni grâce à un nœud passant par un trou au centre du couvercle, de divers types, allant du bête fil noir de couture au fil de pêche extra-fin en nylon acheté à un magasin spécialisé.

Pour maximaliser la difficulté à faire un trucage correct, et m'obliger ainsi à ne rien laisser passer comme approximation dans la réalisation du trucage, j'avais pris comme film photo pour les prises de vue un Fuji Velvia de 50 ISO, doté d'une résolution record, de couleurs très saturées (trop selon certains puristes) et d'un grain extrêmement fin, couplé à mon Nikkor de 28mm de focale, mon grand-angle. Je l'ai utilisé avec un diaphragme fermé à f8, ce qui maximalisait la profondeur de champ, avec une image nette de 5 pieds (*1,5 mètres*) à l'infini, la soucoupe étant à 10 pieds (*3 mètres*) de l'objectif. L'idéal pour trahir un trucage raté, en quelque sorte, la netteté au rasoir de l'image ne laissant passer aucun défaut, genre fil tenant l'engin en l'air visible parce que trop gros. Avec l'appareil sur pied et retardateur, j'avais fait des photos d'ovni tout à fait convaincantes, et les tirages papier de mes expériences avaient bluffé Jessica :

« Tout ça simplement avec un bon reflex 24x36 du commerce et un peu de bricolage à la portée d'un enfant de huit ans ! Dire que les soucoupistes se sont extasiés sur des photos très médiocres comparées aux tiennes... Celle avec le fil de pêche qu'on ne voit pas, tu peux la mettre en photo de n'importe quel magazine de soucoupistes.

— Notre photo du triangle sera délibérément moins jolie que celle-ci, où j'ai délibérément poussé les paramètres qualitatifs au maximum afin de voir comment produire avec peu de moyens une image truquée tout à fait acceptable et, surtout, ne permettant pas de déceler la supercherie. Le tout avec des moyens à la portée de n'importe quel photographe amateur ayant une connaissance élémentaire correcte des techniques de base de son passe-temps.

— Bon, il ne nous reste plus qu'à faire passer notre bout de carton pour un mystérieux triangle volant belge, on va prendre rendez-vous pour un soir dans un coin tranquille de la base pour faire les photos. J'ai demandé au maître-sergent Roy Charlston, des services de communication de la base, de venir nous prendre en photo pendant qu'on fera la manipulation en question. On joindra ses images à notre rapport, et il s'arrangera pour nous faire un reportage dans *Stars and Stripes*<sup>22</sup>. Ça nous fera notre pub pour pas perdre notre job avec la réforme de l'Air Force prévue pour juillet. »

Le soir dit, le mardi 24 mars 1992, nous avons pris notre ovni, un bout de carton-plume d'un quart de pouce d'épaisseur (*6,35 mm*) coupé en triangle équilatéral de deux pieds de côté (*60 cm*) et peint en noir mat avec, à chaque angle, un feu de position bricolé avec des lampes de poche et des dômes translucides en plexiglas faits avec des balles de ping-pong coupées en deux hémisphères. Et un feu arrière de vélo alimenté par une pile électrique simulait le feu rouge central de l'ovni.

Suite à mes expériences avec le couvercle d'assiette, j'ai pris le même type de fil de pêche et une tringle à rideau pour tenir l'engin en l'air sur fond de ciel sombre. Pour reproduire le plus possible à l'identique la photo de l'ovni belge, j'ai pris les mêmes paramètres que ceux qui étaient indiqués par le photographe auteur de l'image de l'ovni : mon 135mm/f2 AF monté sur mon tout nouveau Nikon N8008s<sup>23</sup>, achetés à crédit à mon retour de Belgique avec tout un lot de matériel accompagnant ce reflex 24x36 autofocus : un flash et trois autres objectifs, le tout pour une note de \$5 000. Une folie que je voulais m'offrir depuis des années, et enfin concrétisée.

Roy Charlston est venu nous voir avec son matériel pro pour le reportage nous concernant. Vieux de la vieille qui avait commencé sa carrière pendant la guerre du Vietnam, avec un Nikon F, il était amusé de voir notre expérience photographique :

« Dis-donc Amy, ça se voit que tu es fondue de photo, tu as choisi le top de la gamme Nikon après le F4.

— Je voulais me payer un autofocus pour succéder à mon FE, et pas prendre du matériel simpliste... Dis-moi, tu as collé une radio militaire à ton F3 à ce que je vois.

— C'est un Nikon DCS 100, un appareil photo numérique. Le F3, c'est la partie photo, avec un capteur CCD à la place du film, et le boîtier, c'est un disque dur pour enregistrer les photos. L'Air Force en a acheté plusieurs pour tests d'utilisation pratique sur le terrain, et j'ai pu m'en faire attribuer un. J'ai toujours mon F3 avec ses Nikkor, mais je vais passer au F4 sous peu. Ça dépendra de ma nouvelle affectation après juillet. Tiens, tu as mobilisé le capitaine Patterson pour ta manip ?

— Je n'ai pu trouver qu'un escabeau, il me fallait quelqu'un d'assez grand pour tenir la tringle à rideau à la même hauteur en se contentant d'un marchepied... Non, en fait,

22. La revue de communication des forces armées américaines.

23. Désignation US du Nikon F801s.

c'est Linda qui s'est proposée, elle est libre ce soir. Linda, Jessie, Roy Charlston, de la communication de la base, je vous ai parlé de lui.

— Salut Roy, répondit Jessica. Tu auras l'occasion de parler photo avec Amy, elle fait du boulot impeccable dans ce domaine.

— Pas mal votre ovni... commenta le photographe. Avec la lumière, on n'y verra que du feu.

— J'ai pris de l'Agfa 200 ISO pour avoir la même pellicule que le photographe auteur de l'image originale, et cacher les fils dans le grain de l'image. Plus le 135 ouvert à fond et légèrement défocalisé pour faire du flou de mise au point, je pense qu'on arrivera à faire une photo d'ovni tout à fait convaincante. »

Notre petit bricolage a donné le même résultat que l'image originale, ce qui prouvait que l'on pouvait parfaitement, avec un minimum de connaissances et de moyens, une image truquée tout à fait convaincante. En plus de la photographie de notre triangle de carton dans des conditions de flou identiques à celle de la photo originale, j'ai aussi pris des images bien nettes de l'ovni, suspendu à une tringle tenue à bout de bras à chaque extrémité par Jessica et le capitaine Patterson.

Roy nous a pris en photo en pleine action, illustrant chacune des phases de la réalisation de notre image, et nous prenant en portrait à l'occasion pour illustrer un futur article sur *Star and Stripes*. Et le résultat de notre travail était sans appel : non seulement l'image reproduisant les conditions de prise de vue du soi-disant ovni était identique dans son apparence et son résultat, mais celle prise en conditions de qualité maximum était elle aussi tout à fait convaincante.

Nous avons ensuite fait, Jessica et moi, une petite étude en mettant côte à côte les trois photos et en demandant aux collègues qui allaient manger au mess laquelle des trois était l'image authentique de l'ovni belge. Celle qui était présentée comme authentique est arrivée dernière de notre sondage, avec un score de 18,6% de oui. Mon image reproduite à l'identique est arrivée seconde, avec 34,7% de reconnaissance et mon image nette et granuleuse est arrivée première, avec un score de 46,7% d'approbation ! Une leçon pour les soucoupistes : si vous voulez faire des images d'ovni truquées, prenez une chambre moyen-format et faites-les réaliser par un photographe pro si vous voulez être crédibles...

Par la suite, le reportage sur la SARU est apparu dans l'édition de *Star and Stripes* de mai 1992 avec les images truquées et le making of de leur réalisation, plus nos portraits, à Jessica, Linda et moi, très réussis et très naturels. Soit les cuisiniers, la recette, la cuisson et le résultat dans le même reportage. Naturellement, la réaction des soucoupistes a été... inexistante. *Star and Stripes* étant vendu en kiosque et sur abonnement aux civils intéressés par cette publication, les informations de ce reportage étaient purement et simplement publiques, et quiconque voulant les contester en avait le loisir. Ce qui ne fut pas fait du côté des soucoupistes.

Par contre, du côté des photographes amateurs, nous avons ouvert une vague d'inspiration à tous les bidonneurs de photos d'ovni du dimanche dans plusieurs revues de photographes amateurs ou professionnels qui ont repris mes méthodes pour faire des images ouvertement truquées mais très réalistes avec, pour seule consigne de base, aucun trucage de labo et des moyens matériels minimums. J'ai été interviewée à plusieurs reprises entre juin 1992 et mars 1993 par des revues spécialisées prestigieuses qui ont soigneusement décortiqué ma technique. Et j'ai vu des réalisations d'amateurs remarquables, certaines reproduisant à l'identique, voire en mieux, de célèbres images d'ovnis, tout en expliquant ouvertement comment le trucage avait été réalisé.

C'est sans doute parce que parler de mon travail sur ce sujet révélerait incidemment que réaliser une image d'ovni convaincante, la base initiale des dogmes soucoupistes, était réalisable par n'importe quel bon photographe doté d'un appareil photo en état de marche ! Dans les photos truquées d'ovni réalisées suivant mes lignes-guide, et parfaitement convaincantes, il y avait aussi bien des pros avec des chambres Sinar P2 coûtant le prix d'une voiture que des amateurs travaillant délibérément en low-tech avec des compacts 24x36 premier prix. J'ai même vu d'excellentes images faites avec des appareils photo jetables, des instamatics ou des foldings de collection dont le plus ancien datait des années 1920. Inutile de dire que les soucoupistes n'étaient pas en terrain favorable pour contester cette partie de notre travail, ce qu'ils n'ont jamais fait à ce jour, plus de vingt ans après.

Par la suite, au début des années 2000, l'auteur de la photo a avoué lui-même qu'elle était totalement bidonnée : c'était une plaque de polystyrène expansé peinte en noir et sommairement dotée d'ampoules de lampe de poche pour simuler les feux de l'ovni. Nouvelle accueillie avec ricanement dans les milieux sceptiques, et passée sous silence par les soucoupistes. . . Comme quoi, l'utilisation de logiciels de traitement d'image numérique comme The Gimp ou Photoshop n'était pas indispensable pour faire une fausse image d'ovni, même en 1947. Quand aux vraies, elles restent à produire, si vous voulez mon avis.

Nous avons rendu notre copie en date du 20 avril 1992 en envoyant l'ensemble de nos documents, prêts pour publication, à la Foreign Technology Division de l'US Air Force dont nous dépendions, administrativement parlant. Nous avons soigneusement rédigé des fiches pour chacun des cas étudiés, rédigé un chapitre expliquant la méthodologie en détail, et rajouté des renvois vers des ouvrages de référence sur le sujet. Bref, le compte-rendu d'un vrai travail scientifique, qui a été publié en date de juin 1992. Suivant les termes du Freedom Of Information Act, ce document est strictement public.

N'importe qui peut en obtenir une copie contre la somme de \$25 en 2013 sur simple demande auprès du commandement de l'US Air Force à Washington ou de l'Air Force Materiel Command à la base aérienne de Wright-Patterson. Le texte est aussi disponible sur internet sur le site de l'USAF, ainsi que sur des sites d'études sceptiques sur les ovnis, dont le fameux Committee for Skeptical Inquiry de James Randi. Donc, n'importe qui peut l'étudier, l'USAF n'ayant rien à cacher à ce sujet.

Le jour où nous avons fermé le conteneur avec nos documents à destination de notre commandement, pour publication, nous avons eu une discussion au sujet de la façon dont les soucoupistes accueilleraient notre travail, Jessica et moi. Je m'attendais quelque peu à sa réponse, et je n'ai pas été déçue de ce côté-là :

« La façon dont ils vont prendre noter boulot ? C'est très simple : comme la rapport Condon en son temps, comme tous les bouquins de démonteurs à leur parution, ils vont le descendre avec leurs sophismes habituels : travail bâclé, alibi, couverture des secrets du gouvernement, auteurs aux ordres, et cetera. Règle d'or du soucoupiste obtus : tout travail n'allant pas dans le sens de ses croyance est soit salopé par des incapables, soit de mauvaise foi, soit de la propagande destinée à les décrédibiliser, soit un complot du gouvernement destiné à cacher la vérité. Tu n'auras jamais la moindre contre-expertise scientifique réalisée par le camp d'en face, tout simplement parce que leur position n'est pas scientifique, mais, d'une certaine façon, théologique. La réalité, ils s'en tapent, c'est leur vérité, celle qu'ils se fabriquent, qui compte.

— Et point de vue sophismes, comme attaques, il faut s'attendre à quoi ?

— Tu auras les habituelles considérations finassières sur des détails insignifiants dans nos études, détails soigneusement isolés de leur contexte lors d'une cueillette de cerises particulièrement poussée, et distordu dans le sens de la preuve que notre boulot est mal fait. L'habituelle accusation de biais anti-soucoupe, rajouté aux considérations spécieuses sur les compétences insuffisantes d'un ingénieur de seconde zone et d'un sous-off n'ayant pas plus que le bac comme niveau d'étude, le tout relié au fait qu'une enquête réalisée avec si peu de moyens par un service trou du cul de l'USAF n'est pas crédible parce que les moyens employés pour l'enquête sont insuffisants. Plus les habituelles accusations de distorsion ad hoc des témoignages recueillis par le biais anti-soucoupes du gouvernement, témoignages que l'on aurait dû prendre au pied de la lettre, et non pas chercher à corrélérer avec des faits réels et vérifiables, comme tout ce qu'on a fait sur ce dossier... Et après, ils diront que notre étude est fautive parce qu'on a quand même quatre cas pour lesquels nous n'avons pas pu trouver de réponse, ce qui prouve bien qu'il y avait des soucoupes, et pas que les témoins étaient morts, introuvables, uniques ou absolument contradictoires entre eux pour le même événement. Et je ne te parle que de ce qui est habituellement sorti à chaque fois qu'une étude vraiment scientifique est faite sur le phénomène ovni.

— En clair, rien de constructif, autant ne pas en tenir compte.

— Comme avec les théories de la conspiration sur l'assassinat de Kennedy ou, sorti plus récemment, souvent par les mêmes escrocs, celles sur le fait que le programme lunaire Apollo aurait entièrement été falsifié, et qu'on n'aurait jamais marché sur la lune... Ces gens-là te feront la chaîne de l'Himalaya à partir d'un monticule anémique de taupe naine en prenant des détails insignifiants dans l'histoire. Détails qui, une fois soigneusement coupés de leur contexte et interprétés de la façon distordue allant dans le sens du dogme défendu, sont sensés illustrer le fait que la thèse défendue est vraie.

— Tant qu'on n'aura pas un extraterrestre qui posera sa soucoupe devant ce bâtiment et viendra nous voir dans notre bureau pour nous dire bonjour, nous n'aurons aucune preuve recevable de la thèse des soucoupistes.

— Des déclarations extraordinaires doivent être étayées par des preuves extraordinaires. Et avec cette histoire de photo, tu as bien vu que des preuves banales sont faciles à fabriquer ex nihilo. Même si, dans toutes les photos d'ovnis qui ont été produites depuis 1947, il y en avait une seule représentant vraiment un engin extraterrestre volant dans notre atmosphère, la part de photos bidonnées ou, du moins faciles à créer à partir de bricolages simples et de techniques de prise de vue basiques, est tellement massive que ce genre d'élément est irrecevable per se pour prouver quoi que ce soit.

— Notre boulot est-il utile, vu qu'il n'y a jamais eu de preuve, fournie à ce jour, de l'existence des ovnis en tant qu'engins d'origine extraterrestre venant nous faire un petit coucou sur notre planète ?

— Oui pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il est tout à fait possible que, dans le fatras de conneries produites par les soucoupistes, de véritables preuves de la venue d'engins extraterrestres sur notre planète se soient glissées. Donc, il faut examiner tout cela d'un point de vue scientifique : on arrivera peut-être à trouver un cas suffisamment documenté pour lequel aucune des explications rationnelles habituelles ne peut s'appliquer.

— Logique. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas prouvé que les éléments de preuves fournis ne démontreraient pas l'existence d'engins extraterrestres venant nous voir que l'on a prouvé que ces derniers n'existaient pas.

— L'absence de preuves n'est pas la preuve de l'absence, ou la preuve par l'absence, ne jamais oublier cela... Ensuite, même si nos études sont des démentis des thèses soucoupistes, elles sont intéressantes pour d'autres matières : sciences sociales, météorologie,

astronomie, astrométrie, psychologie, médecine, physiologie de la perception humaine, et cetera. Nous pouvons, sans le vouloir a priori, ouvrir des possibilités d'études dans des matières scientifiques auxquelles nous n'avons pas pensé en produisant des analyses scientifiques solides de phénomènes d'ovnis, même si cela aboutit à un démontage en règle dudit phénomène. Les conclusions tirées, même négatives, sont potentiellement des pistes à d'autres études scientifiques sur certains sujets, études dont nous aurons, d'une certaine façon défriché le terrain.

— Et puis, surtout, ce qui me paraît le plus important dans tout cela, c'est de ne pas laisser le champ complètement libre aux vendeurs de paranormal.

— Tu as tout compris, et je suis ravie de voir que nous avons la même opinion sur le sujet sur ce point précis. C'est la motivation élémentaire qui m'a décidé à tout faire pour forcer la main à l'Air Force pour me mettre ici, au lieu de me virer pour faute après passage en cour martiale. Une motivation, disons, politique. . . »

Là, c'était le point le plus intéressant pour moi. Je ne suis ni croyante, ni politisée, et les débats idéologiques habituels ne m'intéressaient pas. 1992 était une année électorale et j'allais voter plus pour dégager l'actuel président républicain que pour faire élire le candidat démocrate. J'avais voté Dukakis contre Bush en 1988 parce que voter Républicain quand on est prolo, c'est comme voter pour Thanksgiving quand on est une dinde, même si le résultat, au final, n'est guère différent. Jessica m'a expliqué, en termes simples et précis, ce qu'elle entendait par là :

« Je t'ai cité Noam Chomsky, comme théoricien des médias dont je suis la ligne directrice, mais je pourrais aussi te citer le philosophe français Guy Debord, et sa *Société du Spectacle*. Tous des gens qui ont compris que, désormais, pour tenir une population, la meilleure façon d'y arriver n'est pas de la matraquer de propagande, mais de l'anesthésier avec du superficiel et du futile. Le culte des ovnis est, avec toutes les âneries connexes relevant du paranormal ou des théories de la conspiration, un outil d'anesthésie critique, de diversion médiatique et de conditionnement à l'acceptation des mensonges concertés de la fabrication du consentement.

— Le pire, c'est que ça marche. Je me souviens des histoires de couveuses détruites par les soldats irakiens pendant la guerre du Golfe, ainsi que du faux charnier de Timisoara, pendant la soi-disant révolution roumaine. tout cela était complètement faux de A à Z, totalement fabriqué. . .

— Et là, c'est le procédé le plus grossier qui est employé : le bidonnage direct sur commande des autorités. . . La plupart du temps, il suffit de promouvoir ceux que je qualifie de dissidents convenus afin de noyer le poisson sur un problème précis bien gênant pour les classes dirigeantes de ce pays. La politique spatiale menée autour de la navette est une connerie, d'un point de vue tant technique que scientifique ? Hop : on passe en boucle dans les médias les charlatans qui prétendent que le programme Apollo est une bidonnage complet. . . Notre politique en matière de santé publique est la honte des pays civilisés ? On noie le poisson en faisant de la pub sans retenue pour les charlatans vendeurs de poudre de perlimpimpin et autres thérapies ineptes, non-scientifiques et, au mieux, ineffectives. . . Notre politique de défense est hautement critiquable, et l'efficacité de nos forces armées mériterait un débat ? . . . Eh bien, sortons les vendeurs d'ovnis qui prétendent qu'Area 51 est un garage de soucoupes volantes, et ainsi de suite. . . Un problème à masquer : un débat de diversion à médiatiser. Et c'est d'autant plus efficace que les dissidents convenus ont sincèrement l'impression de combattre le système qui, en fait, se sert d'eux pour maintenir, voire renforcer son pouvoir. Lénine avait appelé ces gens-là des imbéciles utiles, j'adore ce terme.



— Inutile de faire de la désinformation gouvernementale, il suffit de faire la pub de ceux qui racontent n'importe quoi dans le sens que tu veux. . . Redoutable : tu mouilles personne du côté des commanditaires, tu donnes l'impression d'entretenir un débat démocratique et de garantir la liberté d'expression, et tu envoies les gens qui veulent critiquer le système sur des voies de garage.

— Après, il faut entretenir cela avec un certain bruit de fond paranormal afin de faire croire que le sujet a de l'intérêt, et que les modes de pensée anti-scientifique des promoteurs des pseudosciences sont légitimes. Cela va de l'horoscope du journal aux reportages sur les ovnis régulièrement balancés dans les médias. . . En clair, donner une légitimité aux charlatans, soucoupistes et merdoplastistes<sup>24</sup> afin que le jour où le gouvernement ou Wall Street se foutra de notre gueule pour, par exemple, envahir un pays qui nous emmerde, personne ne décèle la manipulation évidente, et que ceux qui critiquent notre gouvernement soient, par associations d'idée, associés aux charlatans qui vendent leurs pseudosciences dans les médias.

— Je vois. . . Si les charlatans que l'on voit régulièrement dans les médias critiquent le gouvernement avec leurs arguments ineptes, c'est que quiconque qui critique le gouvernement est un charlatan avec des arguments ineptes. Même pour les gens qui ne croient pas dans une pseudoscience quelconque, cette méthode est efficace pour anesthésier leur esprit critique. Et c'est, d'une certaine façon, pour lutter contre ça que tu as choisi ce poste.

— Tout pouvoir appelle un contre-pouvoir, et constituer une base de critique rationnelle d'un phénomène social employé à des fins de manipulation est une façon d'agir, politiquement parlant, pour moi.

— J'adhère. Et pour la suite, nous continuons par quoi ?

— Si notre service existe encore après la fête nationale<sup>25</sup>, j'ai fait une sélection de cas typiques d'affaires d'ovni à démonter, et cela sur plusieurs axes. Mais nous aurons l'occasion d'en parler. Pour le moment, il nous faut être sûres que nous ne devons pas mettre la clef sous la porte. Nous verrons sous peu, j'attends des informations fiables de la part de Roger, notre patron. »

La confirmation est venue fin mai 1992. Alors que la crise en Bosnie avait dégénéré en guerre, les questions concernant la réorganisation de l'US Air Force d'un point de vue logistique, en cas d'intervention militaire américaine dans les Balkans, avaient amené les planificateurs à renforcer le rôle de pivot de la base aérienne de Ramstein. Et le projet de réaliser un nouvel hangar aviation à la place des locaux libérés par la compagnie Echo du 1138th airborne du corps des Marines était concrétisé, le chantier devant ouvrir à compter de juillet 1992 pour la démolition des bâtiments, et septembre de la même année pour la construction du nouveau hangar devant en prendre la place.

Comme nous, SARU, étions logés dans les locaux de cette compagnie, nous avions donc l'obligation d'aller ailleurs à compter du lundi 29 juin 1992 à l'aube. Comme cela coïncidait peu ou prou avec la période prévue pour mon mariage, cela ne m'arrangeait pas trop. Mais Jessica, qui avait de bonnes informations à ce sujet, m'a tout de suite rassuré quand au devenir de notre unité. Déjà, le fait qu'elle ait été maintenue, avec financement à la clef, était en soi rassurant, et le fait qu'elle devait être réimplantée aux USA marquait une certaine évolution dans son statut, comme me l'a expliqué Jessica, un matin de début juin 1992 :

24. Transcription du terme *craspiracists*, jeu de mot composé de "crap", qui signifie merde, et "conspiracist", signifiant conspirationniste.

25. Le 4 juillet aux États-Unis d'Amérique.

« Les républicains, qui ont créé le SARU à l'initiative d'un des leurs, ne vont pas commettre l'erreur de supprimer l'unité, et les démocrates ne feront pas non plus ce faux pas. Nous ne coûtions pas bien cher, et nous sommes un alibi commode à jeter aux soupçonnés... »

— Plutôt un bouc-émissaire, commentai-je. J'ai commencé à voir les réactions à la publication de notre rapport. En dehors des rationalistes qui soulignent le caractère professionnel de la démarche et le sérieux de l'enquête, c'est exactement comme tu l'avais prédit : nous sommes accusées de tout et de n'importe quoi. Cela va de l'incompétence au complot gouvernemental, en passant par le biais anti-ovni ou le fait que nous n'avons pas pris en compte l'hypothèse de l'origine extraterrestre des engins. Je passe sur les attaques ad hominem, qui tournent toutes autour du fait que nous sommes toutes les deux jeunes, militaires et de sexe féminin, voire pas du tout protestantes anglo-saxonnes...

— Comme personne du côté des soupçonnés ne critique la qualité de notre travail, ni les conclusions auxquelles nous sommes arrivées, du moins d'une manière *scientifique*, inutile de perdre notre temps avec ça. On va devoir faire nos cartons pour notre réinstallation sur une autre base, et préparer la suite.

— Tu as une idée de l'endroit où nous serons affectées ?

— Avec le nouvel Air Force Materiel Command, à Wright-Patterson dans un premier temps. Mais ça ne sera que temporaire, au pire un trimestre, avant que nous ne soyons enfin affectées dans une base avec les autres unités de la future AFSID, Air Force Special Intelligence Division.

— Une unité de renseignement spécialisée dans les questions techniques, logique... Et nous aurons toujours le colonel Messerschmidt comme commandant ?

— Il est plus porté sur les essais en vol de prototypes, il va nous quitter après avoir commandé la FTD. Opportunité de carrière...

— Tant mieux pour lui, j'espère que nous ne serons pas affectées dans un coin perdu.

— Comme nous serons dans une unité de renseignement, nous serons affectés dans une grande ville du pays pour des raisons pratiques : aéroport international avec de nombreux vols vers l'étranger, unités militaires importantes à proximité avec au moins une base pouvant accueillir des avions-cargo, position stratégique afin d'être à proximité d'un important centre de commandement, et cetera... Nous serons fixées avant la fin de l'année, ne t'en fais pas pour ton futur mariage.

— Carlos aura un diplôme d'infirmier, des hôpitaux, on en trouve partout, je ne m'en fais pas pour lui. Seulement, j'espère que je pourrais prendre une permission début août. Nous avons prévu de nous marier à Saint Louis, Missouri. Question pratique, c'est à égale distance d'Odessa, Texas, sa ville natale, et de Pittsburgh. Si je veux que les deux familles puissent venir, c'est la meilleure solution possible, nous ne sommes pas riches, ni Carlos, ni moi... Si tu veux venir, je peux t'inviter, c'est un mariage civil, nous ferons avaliser l'acte par un juge.

— Avec joie, tu me diras où je dois m'adresser afin de mettre quelques dollars dans la cagnotte pour les futurs époux Alvarez... »

Peu de temps après, j'ai appris que notre commandement nous recommandait de prendre nos permissions pendant la première quinzaine d'août 1992 pour des raisons purement logistiques. Des locaux utilisables pour notre future unité se libéraient dans la ville de Denver, Colorado, et le déménagement, avec installation du mobilier et de l'équipement de bureau de base, était prévu pour cette quinzaine. Le statut opérationnel de la future unité était prévu pour début septembre, nous avions donc un peu de marge

pour quitter l'Allemagne. Tant mieux, cela nous a permis de respirer un peu, Jessica et moi.

Pendant la période qui a précédé mon départ, il ne s'est rien passé d'intéressant. Mon cauchemar récurrent, avec cette vision de moi au pied d'une immense tour métallique percutée par un avion de ligne, s'était calmé. Mais elle continuait à me perturber, d'autant plus que je n'en comprenais pas la logique avec celle de l'accident d'avion qui m'était arrivé. J'avais été passagère d'un avion-cargo qui avait percuté le sol suite à une erreur d'unité dans la mesure de l'altitude, rien à voir avec ce que je voyais dans ce rêve.

Pour me changer les idées, et voir au passage si ça avait vraiment valu le coup que je manque de me faire tuer dans un crash, je me suis rendue à l'exposition itinérante des antiquités mayas, qui comportait deux pièces de grande valeur qui avaient voyagé avec moi le jour où l'avion qui me transportait s'est écrasé. Elle passait à Mannheim, dans des locaux de l'université de la ville. Je m'y suis rendue en compagnie de Carlos, bien évidemment intéressé par des témoignages du passé de ses ancêtres, sa famille étant originaire de l'état du Chiapas, au sud du Mexique.

Nous avons fait la route dans la vieille Opel que Carlos avait acheté en copropriété avec trois autres copains à lui, aviateurs fauchés bien évidemment, et qui lui avaient racheté sa part de 500 marks avant son retour aux USA. Nous n'avons pas été déçus par le voyage, j'ai vraiment adoré l'exposition, bien présentée et riche d'objets passionnants. Parmi les plus notables, le fameux codex de Pressbourg, qui faisait partie de la cargaison qui avait failli me coûter la vie. Les codex sont des rouleaux de papier mayas, faits avec des roseaux, sur lesquels des idéogrammes racontent des histoires mythiques ou indiquent, grande spécialité des Mayas, des données astronomiques.

Celui de Pressbourg est sensé indiquer la route vers la cité mythique de Tsi-Bo-La, mais le caractère réel de cette affirmation est contesté par les archéologues, qui sont presque tous unanimes à y voir un mythe. En tout cas, le codex est une magnifique pièce, et j'adore les représentations graphiques des Mayas. Cette forme de graphisme stylisé et flamboyant qu'ils ont développé est magnifique.

Autre objet maya, le fameux cube de Campeche. C'est un simple cube lisse, de huit pouces (20 cm) de côté, qui serait fait en or mais dont l'authenticité est fortement mise en doute, malgré le fait que les premières traces de l'objet dans l'Histoire remontent au XVI<sup>e</sup> siècle avec la conquête de l'Empire Aztèque par les Espagnols. Son nom est celui de la ville mexicaine de Campeche, où il est apparu aux européens pour la première fois.

Il serait aussi lié à Tsi-Bo-La dont il proviendrait, mais cette affirmation tiendrait, elle aussi, de la légende, et les archéologues soupçonnent qu'il soit un faux postérieur à la colonisation réalisé par les indiens pour berner les conquistadores. En tout cas, ce cube, avec sa régularité irréaliste, est vraiment un très bel objet. J'étais en train de l'admirer en compagnie de Carlos quand je me suis retrouvée en compagnie d'une personne que j'avais vue auparavant dans le cadre de mon travail :

« Bonsoir sergent Riabinev, je ne pensais pas que vous seriez intéressée par l'archéologie précolombienne.

— Bonsoir miss Mendelsohn-Levy, vous couvrez l'exposition pour la fameuse *European Science Review* je suppose ?

— Mon rédacteur en chef a profité du fait que je venais voir quelqu'un de ma famille pas loin d'ici, un cousin qui est passé à l'ouest via la Hongrie pendant l'été 1989... Vous ne m'avez pas présenté monsieur, un de vos collègues ?

— L'aviateur de première classe Carlos Alvarez, mon futur époux. . . Nous rentrons aux USA en juillet et nous nous marierons début août. . . Carlos, miss Renate Mendelsohn-Levy, journaliste scientifique. Je l'ai connue à Ostende fin février, elle enquêtait, elle aussi, sur la vague des ovnis belges.

— La publication de l'étude que vous avez réalisée avec votre officier supérieur a fortement intéressé la communauté scientifique, qui a été unanime pour souligner le sérieux et l'excellente qualité du travail. . . Miss Riabinev, puis-je vous parler en privé quelques instants, s'il vous plaît ? C'est au sujet de. . . votre accident d'avion. Vous êtes libre de refuser, mes questions seront exclusivement techniques.

— Eh bien. . . Je m'en suis bien remise, je peux maintenant, avec le recul, en discuter sans que cela ne me soit pénible ou douloureux. C'est pour un de vos articles ?

— Je fais aussi des piges dans un journal aéronautique, et j'ai eu l'occasion de collaborer à un article sur la sécurité aérienne dans les pays de l'ex-COMECON. C'est à cette occasion que je suis tombée sur le rapport d'enquête de votre accident. Je peux vous en dire plus, mais pas en public, vu le caractère. . . intéressant de certaines données. J'ai un passe pour la salle de presse, je vous y ferais entrer, nous serons seules à cette heure-ci.

— Mmmm, d'accord, je vous suis. Carlos, on se retrouve ici s'il te plaît, je n'en ai pas pour longtemps.

— D'accord chérie, à tout à l'heure. »

A priori, je ne voyais pas ce qu'il y avait d'extraordinaire dans le crash du vol Britannia Air Cargo 452 : les pilotes avaient lu des pieds à la place des mètres pour l'altitude, le contrôle aérien n'avait pas de radar pour détecter l'erreur, et l'avion s'est écrasé en descendant trop bas trop tôt. J'avais bien fait de m'intéresser aux données de la journaliste allemande, parce qu'il y avait de quoi être intriguée. Dans la salle de presse, elle a sorti un épais dossier de la sacoche qu'elle avait avec elle et elle m'a expliqué :

« Je suis tombé tout à fait par hasard sur votre nom en lisant ce rapport d'accident avant de rédiger un texte pour illustrer une image de l'épave de l'appareil pour l'article auquel j'ai collaboré. . . Je suis tombée par hasard sur le nom d'Ameline Riabinev, sergent de l'US Air Force, comme unique passagère et j'ai pensé que cela ne pouvait pas être une coïncidence.

— Je vous confirme, je suis la seule de l'USAF avec ce grade, ce nom et ce prénom. Il n'y a pas d'erreur, c'était bien moi.

— Par curiosité, je me suis intéressée à cet accident, et je peux vous dire que vous avez eu une chance incroyable. Je me suis fait traduire des copies des rapports des pompiers polonais qui vous ont trouvée, et des médecins qui vous ont soignée par la suite : choquée mais physiquement indemne après avoir percuté le sol à près de 400 km/h. . . J'ai consulté ensuite des spécialistes de l'aviation qui m'ont dit que cela arrivait parfois en de pareilles circonstances.

— Je ne pense pas que vous comptez sur moi pour avoir les bons numéros d'un tirage de loterie, je me doute bien que vous avez trouvé quelque chose de plus intéressant à me soumettre.

— Richtig ! J'ai essayé de comprendre comment vous avez pu, d'un point de vue biomécanique, vous en sortir indemne, et j'ai trouvé des éléments incohérents dans ce qui vous est arrivé. Tout d'abord, l'endroit où vous avez été trouvée. . . »

La journaliste m'a montrée une carte, établie par l'AAIB britannique au vu des inscriptions en anglais, qui détaillait à petite échelle le site de crash, avec la position des principaux éléments de l'avion, celle des corps des pilotes et, plus étrange, celle du bouleau dans lequel j'avais été retrouvée :

« Le point d'impact de l'avion a été déterminé comme étant ici, et les quatre coins de l'appareil –les deux extrémités des ailes, le nez et l'empennage– sont ici, chacun à une distance maximum d'environ deux cent mètres les uns des autres. Les corps des pilotes ont été retrouvés dans les débris du cockpit à l'est de la zone du crash, à une dizaine de mètres du nez de l'appareil. Ils étaient tous les deux sanglés dans leurs sièges quand ils ont été retrouvés. . . Et voici l'arbre dans lequel les pompiers polonais vous ont retrouvée.

— Attendez, il y a une erreur, cet arbre est largement en dehors de la zone du crash ! Mais comment ai-je pu atterrir ici ?

— Telle est la question : ce bouleau est à 400 mètres à l'arrière du point d'impact, vers l'ouest, et à 300 mètres au sud. Et ce n'est pas le plus étonnant dans tout cela, regardez ceci. . .

— C'est le siège pliable du cockpit dans lequel j'étais assise ?

— Jawohl ! Il a été arraché à la cloison de la cabine de pilotage au moment du crash, et il est à peu près intact. Problème logique : si vous regardez bien, le harnais que vous avez bouclé avant l'atterrissage *est toujours fermé, et ses quatre fixations sont toujours attachées à la section de cloison restante, avec le dossier quasiment intact, en un seul morceau*. Ce siège a été retrouvé à trente mètres derrière les corps des pilotes, sans personne assis dedans, alors que vous auriez dû y être. il n'y a qu'un seul siège passager dans un cockpit de Bae 146, les sièges des pilotes ont été retrouvés en même temps que leurs occupants, et le harnais de ce siège n'a jamais été déverrouillé. Donc, comment avez-vous pu être retrouvée à près de 500 mètres d'un siège dont vous n'avez visiblement pas déverrouillé le harnais de sécurité ? Cela d'autant plus que sa boucle de fixation était faussée par l'énergie du crash, ce qui l'a rendue impossible à défaire.

— Quelqu'un l'aurait trouvé déverrouillée et l'aurait reverrouillée après le crash, c'est ce qu'il y a de plus logique.

— Et cela aurait été une faute grave : on ne touche à rien sur les lieux d'un crash avant la venue des enquêteurs, on laisse tout en l'état. Dernier point intéressant, cette photo. Regardez-là bien, je la tiens d'un photographe qui a accompagné les pompiers de Rzeszow juste après votre crash.

— C'est le bois dans lequel l'avion s'est écrasé, avec l'épave en flamme derrière les arbres, et des pompiers en train de déployer leurs lances. C'est pris avec un 28mm à mon avis, vu la forte déformation en barillet bien visible sur les angles de l'image. . .

— L'œil de la connaissanceuse. . . Mais le plus important, c'est que l'arbre, au deux tiers droit de l'image, c'est celui dans lequel on vous a retrouvé. J'ai eu l'occasion de parler avec les pompiers qui sont intervenus sur le crash, ils m'ont confirmé que vous étiez prise dans les premières branches, que l'on voit ici sur la photo. Or, *vous n'êtes pas visible sur cette image*. Et je ne trouve pas d'explication à ce fait.

— Mais qu'est-ce qui a bien pu m'arriver ?

— J'essaye de le comprendre, d'autant plus que je ne vois pas comment vous auriez pu être ailleurs que sur le site du crash. Le personnel de l'aéroport de Trèves vous a clairement vu embarquer à bord de cet avion, et on vous entend sur le CVR<sup>26</sup> : vous dites au commandant de bord, 27 minutes avant le crash, que ça ne vous causera aucun problème si le vol est dérouté sur Varsovie, et on entend deux fois une toux féminine, 14 minutes et 9 minutes avant le crash. Si ce n'est pas vous, il faudra qu'on m'explique qui cela pouvait être d'autre.

---

26. Cockpit Voice Recorder, enregistreur des voix dans le cockpit, la boîte noire qui enregistre les sons dans le cockpit : conversations de pilotes tout comme les bruits d'ambiance.

— Dire que je pensais tomber dans le paranormal avec les ovnis, je me suis juste trompée de matière. . .

— Je n'ai aucune explication rationnelle à fournir sur ces faits, mais il doit bien y en avoir une. . . Dernier point : il a plu à verse pendant toute la journée et la nuit qui a suivi le crash. Est-ce que, quand vous avez dû vous déshabiller à l'hôpital pour être examinée, vous vous souvenez d'avoir eu vos vêtements mouillés ?

— Maintenant que vous le dites, pas du tout ! Mon uniforme était froissé et en désordre, mais parfaitement sec ! Comment est-ce possible s'il avait plu pendant une journée avant que je sois retrouvée ?

— Il s'est passé environ une journée et demi entre le moment où l'avion s'est écrasé et celui où vous avez été retrouvée dans un arbre.

— Je n'ai quand même pas pu me sortir de l'épave après le crash, reboucler le harnais de mon siège, me mettre à l'abri de la pluie je ne sais où, en sortir 36 heures plus tard et monter dans un arbre pour qu'on me retrouve, surtout sans que quiconque ne me voie sur les lieux du crash. . . Il y a bien une explication logique à tout cela, c'est pas possible !

— J'ai décidé de la trouver, c'est pour cela que je vous en parle. »

Les éléments révélés par la journaliste allemande étaient troublants, et ce n'étaient pas les plus extraordinaires. Renate Mendelsohn-Levy m'a laissé son adresse à Berlin en me demandant de lui écrire d'ici l'automne, car elle essaierait de trouver une réponse à ces questions me concernant. Mais ce n'était pas le plus hallucinant. J'avais oublié de lui parler de ma montre, qui avait été désynchronisée de 36 heures en arrière, et un autre élément incroyable m'est apparu à ma sortie de la salle de presse. J'ai rejoint Carlos devant le codex, comme prévu, et vu ce que je venais d'apprendre, il allait me falloir lui expliquer tout cela au calme :

« Chérie, cette journaliste, elle voulait te voir pour quoi ?

— Des éléments concernant mon accident, je t'expliquerai, car c'est assez difficile à détailler. . . tu ne t'es pas ennuyé en m'attendant ?

— Non, ne t'en fais pas pour moi, j'ai eu le temps de voir pas mal de choses intéressantes. . . En plus, les panneaux sont bilingues, anglais et allemand, c'est très bien fait comme exposition. Dans la salle d'à côté, il y a une partie thématique qui raconte l'expédition de 1875 à Palenque, l'une des premières expéditions qui a étudié la cité. Tu veux qu'on y jette un coup d'œil avant de partir ?

— Autant tout voir, il ne nous reste plus que cela à visiter. . .

— C'est par ici. »

Carlos m'a conduite dans la salle où divers objets d'époque, documents, cartes et photographies expliquaient dans le détail l'expédition archéologique organisée par l'Université de New York en 1875 dans la péninsule du Yucatan. Avec, pour objectif, de faire un premier travail d'étude de la fabuleuse cité maya déserte de Palenque. C'était très intéressant de voir exposé ainsi le travail de ces pionniers et, en regardant les photographies des principaux membres de l'expédition, quelle n'a pas été ma surprise de retrouver l'image d'une personne que j'avais déjà vue :

« C'est pas possible. . . C'est exactement elle, même la coiffure et les vêtements ! Mais comment est-ce que je peux la connaître ?

— Qui ça ?

— Cette archéologue ! »

Le panneau situé sous la photographie indiquait que cette personne, que j'avais vue dans mes rêves étranges qui avaient suivi mon accident, était une archéologue du XIXe siècle qui avait travaillé dans cette expédition, et pas n'importe qui :

*Kwiatoslawa TRAUGUTT*

*Née le 9 mars 1849 à Bialystok, Pologne*

*Disparue dans le territoire de l'Idaho, USA, fin octobre 1878*

*Nièce du général Romuald Traugutt, commandant en chef des troupes indépendantistes polonaises lors de la révolte de janvier 1863, activiste politique indépendantiste recherchée par les forces de police du Tsar, Kwiatoslawa TRAUGUTT s'est réfugiée aux USA et, sous le pseudonyme de Catherine Truegold, a participé à l'expédition Bancroft-Lannister de septembre 1875-février 1876 au Yucatan, dont elle fut l'une des plus actives chercheuse. Par la suite, elle a été l'auteur de la première traduction du codex de Pressbourg, ainsi que de la première étude scientifique du site de la Mesa Verde en Arizona. Elle n'a plus donné signe de vie depuis fin octobre 1878, date de son passage dans le village de Boredom, territoire de l'Idaho, alors que, sur la foi des données du codex de Pressbourg, elle était partie à la recherche du codex de Pressbourg à la suite de sa mère, l'archéologue Rachel Kahane, épouse Traugutt (Lvov, 1826 - Territoire de l'Idaho, 1877).*

*Photographie de Preston Mc Evans prise à l'Université de New York City,  
19 octobre 1877.*

Et j'avais vu cette personne aussi bien que je peux voir Carlos ou Jessica, sortir d'une immense tour peu avant que cette dernière ne soit percutée par un avion. . . Et strictement dans les mêmes détails que sur cette photo, la couleur en plus : la grande natte dans le dos, le même chemisier blanc avec la même veste en velours noir, avec son pantalon assorti, la même casquette et les mêmes bottes de cavalière, hallucinant et inexplicable. . . J'avais de quoi raconter au psychiatre de l'Air Force me suivait pour mon choc post-traumatique. Le tout étant de ne pas perdre mon boulot pour raison médicale au passage, ma grande hantise. . .

L'aventure du SARU en Allemagne a pris fin par une belle matinée d'été devant le bâtiment de la compagnie Echo du 1138th Airborne, sous la forme de quatre caisses métalliques remplies de toutes nos affaires professionnelles, et étiquetées pour partir vers Wright-Patterson AFB dans l'Ohio. La compagnie des Marines avait rempli plusieurs conteneurs de fournitures et des camions des chemins de fer allemands venaient les emporter vers la gare de marchandises de Mannheim, destination le Kansas via le port de Hambourg et le port de Newark-Elisabeth.

Le capitaine Linda Patterson supervisait la manœuvre et partait en dernier. Elle devait faire le voyage avec le matériel sensible de la compagnie, les armes, qui devaient être toutes sécurisées individuellement et chargées dans un avion-cargo Lockheed C-5 pour faire le voyage du retour. Quand aux munitions, elles restaient en Allemagne, celles pour les armes de poing et d'épaule étant reversées à la sécurité de la base, et celles pour les armes antichar étant revendues à la Bundeswehr, l'armée fédérale allemande, à prix bradé.

Seule exception à cette politique, les missiles sol-air Stinger, qui étaient partiellement reversés à l'inventaire de la base, le surplus étant réparti dans d'autres unités des forces armées US en fonction des besoins. Ce jour-là, Linda devait condamner le bâtiment afin que les démolisseurs puissent commencer leur travail. Après un dernier tour de sécurité dans ce dernier, elle a procédé à sa condamnation en présence du patron de l'entreprise

allemande qui avait décroché le contrat de démolition avec l'USAF, et supervisé le chargement des derniers conteneurs à destination des USA. Voyant nos quatre caisses, elle nous a dit :

« La chance que vous avez de n'avoir que ça à ramener au pays... J'ai passé un mois complet à remplir des papiers à n'en plus finir pour avoir des conteneurs, des trains, des bateaux, des camions... Et maintenant, j'ai un 747 à remplir pour ramener tout le monde à Fort Leyton. La TWA a un contrat avec l'USMC, ça me facilite la tâche.

— J'imagine le foutoir que ça doit être Linda, répondit Jessica. Par contre, moi, pour traverser l'Atlantique à destination de l'Ohio, j'ai toujours pas résolu le problème...

— Deux sièges dans un avion de ligne et quatre caisses en soute comme bagages, c'est bien ça ?

— Affirmatif. Je n'ai toujours pas de solution pour ce transport.

— Jessie, si tu peux faire le voyage entre Washington et l'Ohio par tes propres moyens avec tes caisses, je peux te réserver une place dans mon 747. J'ai 366 places avec 247 marines pour les occuper, plus les huit gars des services administratifs, civils sous contrat comme militaires, qui vont faire le voyage. En me comptant, ça fait 256 personnes, soit 110 sièges de libres. Je recrute du monde pour en occuper 70 maxi, pour des raisons de sécurité, et je suis loin d'avoir fait le plein. Je vous mets sur la liste avec vos bagages ?

— Si Amy est d'accord, pas de problème.

— C'est prévu pour quand ce vol ? demandai-je.

— Le 6 juillet, afin de ne pas tomber en plein dans les pointes de trafic aérien de la fête nationale, expliqua Linda Patterson. Escale à Washington-Dulles, puis on continue direct vers Kansas City, on terminera le voyage par la route en direction de la base du 1138th Airborne, à Fort Leyton.

— Je prends si Jessie est d'accord.

— Tu nous mets deux sièges et la place pour nos bagages en soute et c'est bon. » conclut Jessica.

Et c'est donc par une belle journée ensoleillée d'été que nous avons quitté l'Allemagne, en direction de la base aérienne de Wright-Patterson, en partant depuis l'aéroport de Francfort sur le Main. Comme j'ai une formation de personnel de cabine, j'ai donné un coup de main aux personnel navigant commercial de la TWA pour faire monter les marines à bord du 747, les officiers chefs d'unité, le personnel administratif et les invités, autres militaires ou civils employés par les forces armées rentrant aux USA, sont montés en dernier. Je me suis chargée d'aller les chercher dans la salle d'attente de l'aéroport une fois le gros de l'embarquement réalisé :

« Staff Sergeant Riabnev au rapport Madame, effectifs du 1138th Airborne au complet, vos sièges vous attendent.

— Bon boulot sergent, et merci pour le coup de main donné au personnel de la TWA, remercia Linda Patterson. Bien, mesdames, messieurs, c'est à nous.

— T'as droit à la boisson alcoolisée de ta convenance, c'est moi qui offre, me dit Jessica.

— Merci... Mais faut pas oublier de remercier aussi le personnel de la TWA, ils ont fait un beau boulot pour caser tout le monde. »

Le gros porteur de la TWA avait un peu à attendre au sol le créneau qui lui avait été attribué avant le décollage, et l'équipage finissait la check-list et les pleins pendant ce temps-là. Jessica m'avait offert la place près du hublot à titre de récompense et, avant que nous ne décollions, elle m'a dit :



« Et voilà, la SARU est enfin reconnue comme unité ayant une certaine utilité. Et nous sommes déjà célèbres vu que tous les soucoupistes nous vouent aux gémonies.

— La preuve de notre efficacité Jessie... S'ils étaient contents de notre travail, ça prouverait notre incompétence.

— Tu as tout compris du boulot Amy, et je suis bien contente de t'avoir avec moi pour ce qui nous attend.

— Démonter des cas d'ovnis par l'analyse rationnelle, ça ne me disait rien au début mais, maintenant, ça me passionne !

— Eh oui, ce genre d'exercice d'imagination inversée, quand tu t'y mets, tu y prends goût : partir d'histoires fantastiques pour en retirer l'origine bien terre à terre.

— De ce que tu m'en montres, la science, c'est bien plus passionnant que les histoires à dormir debout. Rien que comprendre la réalité scientifique des choses, ça m'intéresse. Je n'ai pas une grande culture là-dedans, je sens que je vais en apprendre des choses.

— Je ne te le fais pas dire. Et j'ai besoin de gens comme toi pour avancer dans mon travail.

— Ah oui ?

— Parce que c'est très facile de faire compliqué en matière technique ou scientifique, quand on est à un niveau comme le mien, et que l'on ne fait pas attention au fait que l'on ne s'adresse pas exclusivement à des scientifiques de haut niveau. Quelqu'un proche du niveau de connaissance et de culture moyen de la population, c'est vital pour moi, afin de rester compréhensible par tous, et d'aller à l'essentiel.

— Ton engagement contre la désinformation qui ressort, je pense.

— Oui, et le fait que comme nous travaillons sur deniers publics, nous avons un devoir de clarté envers les contribuables qui payent nos soldes. S'il faut avoir un doctorat de physique pour comprendre les rapports que nous rendons, nous les volons. Si quelqu'un qui n'est pas allé plus loin que le lycée nous lit avec plaisir, et en apprend au passage sur la matière que nous traitons, notre mission est accomplie. C'est compliqué de faire simple, mais c'est tellement passionnant ! »

Les hôtesse de l'air de la TWA ont fait les démonstrations de sécurité avant le décollage, alors que les camions-citerne avaient fini de remplir les réservoirs de l'avion, et s'éloignaient pour laisser la place aux tracteurs de piste. Bizarrement, j'avais aussi facilement noté, dans un coin de ma mémoire, l'immatriculation de cet avion : N93119... Le décollage s'est ensuite déroulé sans anicroche et nous avons pris la direction des USA.

Pendant le vol, Jessica s'est endormie et, en regardant par le hublot, j'ai repensé à la philosophie générale de notre unité, tout en essayant de voir s'il n'y avait pas un ovni qui traînait dans les parages, au cas où... Seule une épaisse couche de nuages meublait le paysage, dommage. Et en réfléchissant à ce que nous avons fait, Jessica et moi, j'ai compris que l'essentiel en tout est souvent bien en vue, et que nous ne faisons souvent pas l'effort de le voir, comme avec les ovnis. En d'autres termes, inutile de chercher des vérités cachées, il suffit juste de se donner la peine de l'observer sans parti-pris. La réalité est ici...

*En dehors du train de marchandises pris pour un ovni, tous les cas de la vague belge de 1989-1990 reportés dans cette nouvelle sont authentiques. L'explication qui en est donnée est celle que les chercheurs sceptiques ont retenu pour l'origine de cette vague d'observations d'ovnis.*

\* \* \*

*CC Olivier Gabin, mai 2013, octobre 2015*

*Version 1.1*

*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 licence CC by-nc-nd sur [Creativecommons.org](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)*

Mis en page avec L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X

Distribution Texlive 2012.8 et éditeur Texmaker 3.5