

VIGILANT GUARDIAN

Le 11 septembre 2001, des avions de chasse sont partis à la poursuite des Boeings qui avaient été détournés par les pirates de l'air d'Al Qaïda. J'étais aux commandes de l'un de ces avions de chasse, mon indicatif était NEJER 282. Naturellement, nous n'avons rien pu faire, et nous n'aurions d'ailleurs rien pu faire. Dans l'histoire de l'aviation militaire des USA, il n'y a jamais eu d'ordre de tir donné contre un avion civil, et cela quel qu'en soit la motivation. Le 11 septembre 2001 n'a pas dérogé à la règle. Je m'appelle Shannon Mac Intyre, je suis pilote de ligne de profession, et officier de réserve dans l'Air National Guard du New Jersey. Ce récit est en partie celui de ce que j'ai fait le 11 septembre 2001, un jour qui a changé ma vie, et cela pour plusieurs raisons...

Je suis née en 1977 dans une famille d'aviateurs. Mon père est pilote de ligne, ma mère hôtesse de l'air, et mon frère aîné a entamé une carrière d'ingénieur en conception aéronautique pour General Electric, spécialité : "moteurs d'avion". Et moi, j'ai toujours voulu devenir pilote de ligne, encouragée par mes parents, mes excellents résultats à l'école et tout mon entourage. À 17 ans, en 1994, j'ai eu droit à mon brevet de pilote commercial payé par ma famille après le lycée. Avec les études de mon frère aîné à payer (Yale, ce n'est pas donné), j'ai choisi d'apprendre à piloter par la voie du terrain : les 250 heures requises par la FAA pour être pilote commercial, plus des petits boulots pour arriver aux 1.500 heures requises pour être pilote de ligne.

Mon père, ancien officier pilote de l'US Navy, qui avait commencé en étant pilote de chasse sur F 14 Tomcat, m'a conseillé de tenter ma chance auprès de l'Air National Guard de notre état, le New Jersey. Ma famille est de New Brunswick et mes parents décollent habituellement, pour leur travail, de Newark International. En toute franchise, je n'étais pas plus attirée que cela par la perspective d'une formation militaire. Sans être antimilitariste, le monde des casernes m'était relativement étranger. Mais quand j'ai vu à quel point je peinais pour avoir des heures de vol avec des petits boulots mal payés, j'ai vite compris qu'il allait falloir que je tente ma chance de ce côté là.

En juin 1995, j'avais péniblement réussi à gratter une centaine d'heures de vol depuis ma sortie de l'école de pilotage l'année précédente. C'était essentiellement des travaux aériens ingrats : du convoyage d'avions de tourisme entre les usines et leurs clients, un peu d'avion-taxi, du remorquage de banderoles publicitaires et même le pilotage de vieux T6 déguisés en Zéro pour un film de guerre parlant de l'attaque sur Pearl Harbor. Pas de quoi atteindre rapidement les 1 500

heures de vol nécessaires pour devenir pilote de ligne. Pas vraiment enthousiaste, je me suis présentée à Trenton au bureau de recrutement de l'Air National Guard du New Jersey. Visiblement, le recruteur qui m'a reçue avait déjà eu auparavant des demandes similaires à la mienne, et il a tout de suite compris en voyant ma situation :

« Moui, petite jeune en manque d'heures de vol, pas assez de boulot dans le civil, et toutes les options épuisées. Généralement, je mets un avis négatif à ceux qui tapent dans l'Air National Guard par opportunisme. Petite, va falloir me convaincre.

— Je savais en venant ici que ce ne serait pas facile. Bon, je pense que si je vous dis que mon père était officier pilote dans la Navy, ça ne suffira pas. C'est lui qui m'a conseillé de venir vous voir.

— Ça ne suffit pas, en effet, mais c'est un bon début.

— Hem... Ensuite, les qualités d'un pilote militaire, ponctualité, professionnalisme, sens du devoir, comme un pilote de ligne, je suis convaincue de les avoir et je ne serais pas venue vous voir si je n'avais pas été capable de prendre un tel engagement.

— C'est mieux, mais il en manque...

— Vous vous attendez à ce qu'on prenne au sérieux un engagement dans l'Air National Guard. Vous vous doutez bien que je ne suis pas venue à la légère. Cela fait plusieurs mois que je galère à piloter tout et n'importe quoi pour avoir mes 1 500 heures. Je ne compte pas lâcher prise comme ça, et ce sera pareil si vous me prenez. Même une fois que j'aurais mes 1 500 heures avec vous, je ne laisserai pas tomber l'ANG.

— Pas mal. On y est presque.

— Après, si je ne suis pas prise, tant pis, je continuerai autrement. Je suis née aviatrice et je suis prête à faire tout ce qu'il faut pour en faire mon métier. Tant pis si je dois galérer à piloter des coucous branlants ou faire le taxi. Je prends ce qu'il y a et je fais avec. Je suis capable d'apprendre vite et bien, et je peux m'adapter à toutes les situations.

— Bien, avis favorable. On cherche des copilotes pour des HH 60 pour le 454th air rescue squadron. Plus de 250 heures de vol, c'est un bon début... »

Je n'avais aucune expérience sur hélicoptère mais peu importe. J'ai été reçue à l'examen d'entrée et, peu après, j'ai entamé ma formation de pilote d'hélicoptère, début 1996. Pour mes premiers vols, la difficulté pour moi était d'intégrer le fait que j'étais aux commandes d'un engin qui se posait et décollait à la verticale, sans avoir besoin de 2 000 pieds de piste à chaque fois. Mon instructeur de pilotage, Mike "silent night" Cantrelli, surnommé ainsi du fait de son peu de conversation quand il était aux commandes d'un hélico, était un ancien pilote de AH 1 Cobra, l'hélicoptère de combat anti-char qui avait précédé le AH 64 Apache, et il avait monté son entreprise d'hélicoptères d'évacuation sanitaire à Atlantic City tout en continuant à servir dans la New Jersey ANG.

Son absence totale de la moindre remarque pendant les leçons glaçait habituellement ses élèves pilotes mais ça me convenait parfaitement. À la mi-1996, j'étais copilote de HH 60 au 454th air rescue squadron de Trenton. À la même époque, j'avais pu décrocher un emploi de pilote d'avion-taxi auprès de New Jersey Air Services à Camden. Un travail régulier, mais avec des horaires aléatoires du fait d'une clientèle qui nous demandait de voler pour elle à la demande. Cela allait des particuliers aisés qui nous prenaient pour se rendre dans des petits aérodromes, oubliés des lignes régulières, aux cadres de petites entreprises qui avaient ainsi des avions d'affaire pas trop chers. L'essentiel de nos services était fourni par des petits Cessna monomoteur, le modèle 172, quadriplace à train fixe, ou le modèle 210, six places et train rentrant.

Nous avons aussi deux Cessnas 208 Caravan, gros monomoteurs d'une capacité de 9 passagers. Afin de pouvoir être employés par des pilotes débutants, comme moi, en service commercial, leur capacité n'avait pas été portée à 14 places, comme le permet la Federal Aviation Rule 23, ce qui implique malheureusement un brevet de pilote de ligne pour ce type d'appareil et non un brevet de pilote commercial. New Jersey Air Services n'a pas de besoin de plus de capacité unitaire, ses Caravan sont limités à neuf places. Entre mon boulot et mes activités de pilote à l'Air National Guard du New Jersey, j'allais atteindre les 1 000 heures de vol pour le début de l'année de mes vingt ans, 1997. J'économisais tout ce que je pouvais pour me payer une licence de pilote commercial pour 1999 au plus tard, et être embauchée dans une compagnie aérienne avant l'an 2000. Tout allait bien pour moi à cette époque, mais c'était sans compter sur quelques imprévus d'ordre personnel...

Un an plus tard, à l'automne 1998, je me suis retrouvée mariée. Mon futur époux, John Dernhoe, cadre commercial dans une banque, avait été un de mes passagers de New Jersey Air Services. J'avais tout juste 21 ans (je suis du 18 août) et je ne me rendais pas compte que je venais de faire la plus belle connerie de ma vie. John était mon aîné de douze ans, divorcé d'une ex qu'il décrivait comme étant alcoolique et mentalement dérangée. Ne connaissant pas la personne en question, je m'en suis tenue à ce que mon futur mari m'a dit d'elle.

Un soir de la fin d'août 1996, John m'avait rencontrée en étant mon passager à bord du Cessna 172 avec pilote qu'il avait loué pour se rendre de Camden à Bangor, dans le Maine, le lendemain matin. Naturellement, entre ce brun de taille moyenne svelte et la grande blonde maigrichonne et timide que je suis, le courant est vite passé. Il voyageait souvent pour le compte de sa banque, dont il était un des chargés de clientèle. Je l'ai vu souvent comme passager, il m'a invitée un soir à dîner et, de fil en aiguille, nous nous sommes mariés. Naturellement, ses collègues m'avaient, à plusieurs reprises, avertie du fait qu'il était un coureur de jupons de compétition mais je n'en ai pas tenu compte, mettant ces commentaires sur le compte de la jalousie.

À vingt et un ans, on croit encore aux contes de fée... Surtout quand votre vie sentimentale n'avait été qu'une suite d'échecs lamentables avec des types tous plus minables les uns que les autres. J'en ai eu trois entre le lycée et mon mariage : un copain de classe fan de hard rock qui ne s'intéressait à moi que pour baiser (il se rappelait à peine de mon prénom), un abruti de je ne sais plus quelle secte religieuse qui ne m'a jamais touchée par principe idéologique, qui voulait me convertir et me proposer le mariage (je l'ai plaqué au bout de deux mois) et le dernier, un tordu qui s'en tapait deux autres en plus de moi. Bien évidemment, aucune des trois ne connaissait l'existence de l'autre jusqu'au jour où j'ai découvert le pot aux roses. Je l'ai plaqué après avoir appris la bonne nouvelle aux deux autres, tant qu'à faire...

Avec John, j'avais un homme attentionné qui s'occupait de moi, fait qui me changeait des nuls que j'avais eue jusqu'ici. Comme gourde qui se trompe tout le temps sur les hommes, je fais fort... Par contre, d'un point de vue professionnel, la situation se clarifiait pour moi. Mon travail à New Jersey Air Services me permettait de faire des économies, tout en accumulant de précieuses heures de vol, et mon service auprès de la New Jersey Air National Guard me permettait d'accumuler l'expérience nécessaire. Fin 1996, une opportunité majeure s'est présentée à moi.

En entrant dans l'Air National Guard, j'ai suivi l'entraînement militaire de base à Lackland AFB, Texas, huit semaines et demie de formation intensive au combat sans la moindre défaillance de tolérée. Je me suis accrochée et j'ai même terminé avec un excellent résultat : 32 tirs au but sur

les 40 avec un M16, et le mile et demi couru en 10 minutes 58 secondes, mieux que certains mecs qui ont été retenus pour une carrière d'officiers d'active.

Comme j'avais déjà une licence de pilote commercial avec le minimum FAA de 250 heures de vol et une qualification IFR vol et atterrissage en condition IIIc (c'est à dire, avec aucune visibilité verticale et horizontale), je suis directement passée, par dérogation, au pilotage d'hélicoptère à Fort Rucker, Alabama. Puis je suis retournée dans l'Air National Guard du New Jersey pour mon affectation au 454th air rescue squadron une fois ma formation terminée. Par une froide matinée de janvier 1997, je devais passer mon test médical d'aptitude annuel avec un médecin envoyé par l'Air Force. C'est à cette occasion que j'ai été orientée vers une voie qui allait devenir ma vocation en tant que pilote militaire.

Le docteur Serland, qui a le grade de colonel, a été surprise de voir qu'une jeune femme comme moi était pilote dans une escadrille où la moyenne d'âge des pilotes tourne habituellement autour de 45 ans. Les pilotes de chasse de plus de 43 ans sont affectés dans des unités comme le 454th rescue pour cause de limite d'âge, surtout dans les Air National Guards, et il est rare que des officiers de moins de 40 ans soient pilotes dans ces unités. Le docteur Serland a soigneusement examiné mon dossier, et il a été surpris de voir qu'avec mon bagage, je m'étais cantonnée au pilotage d'hélicoptères de secours :

« Sous-lieutenant Mac Intyre, Shannon Evelyn, née le 18 août 1977, l'âge de ma fille cadette, pilote commercial dans le civil avec licence FAA, 1 018 heures de vol... Vous avez une vocation particulière pour être pilote d'hélico ?

— Non, Monsieur... Pour être franche avec vous, je veux être pilote de ligne, et il me faut les 1 500 heures FAA pour pouvoir m'inscrire à la formation, sans compter les \$10 000 pour me la payer. J'avais une opportunité dans l'Air National Guard, j'ai sauté dessus.

— Et vous avez bien fait... Excellent dossier militaire, rigoureuse, disciplinée, et sait prendre rapidement des décisions réfléchies en situation de crise, vos supérieurs vous ont fait un dossier qui ferait envie à bien des pilotes d'active. Je vais être direct avec vous : vous valez mieux que pilote d'ambulance volante, gardez-vous cette vocation pour quand vous aurez atteint la limite d'âge. Vous gâchez votre talent. Vous avez largement le niveau, tant physique que professionnel, pour être pilote de chasse. En plus, quelques heures de vol sur F 15 ou F 16 dans votre CV feront pencher la balance en votre faveur quand vous chercherez un emploi dans une compagnie aérienne. Posez votre candidature, je vous fais une lettre de recommandation dès demain matin.

— Monsieur, avez vous dans vos affaires le formulaire adéquat afin que je puisse le remplir de suite ?

— Affirmatif. Il y a des pièces à fournir, vous le rapporterez demain matin à votre chef d'unité. Votre seul gros défaut, c'est que vous vous sous-estimez en permanence. Vu vos capacités, c'est dommage. »

Je n'ai pas hésité une seconde. L'idée d'être pilote de chasse comme mon père l'avait été dans la Navy ne m'avait jamais traversé l'esprit, mais que l'on me dise que j'ai le niveau avait suffi pour me décider. Ma demande a tout de suite été acceptée et, au vu de mon expérience de vol, je me suis vite retrouvée en formation à Randolph AFB, au Texas, pour une formation élémentaire au combat aérien sur AT 38 Talon. C'est là que j'ai découvert les manœuvres à haut facteur de charge, en prenant des G dans la figure lors de virages serrés. La première fois que j'ai eu le voile noir, une perte de la vision due au fait que le sang descend dans les jambes à cause de l'accélération latérale lors d'un virage serré, j'ai été surprise de ce qui m'arrivait et j'ai failli arrêter la manœuvre. Je savais pourtant très bien ce qui allait m'arriver, mais entre la description théorique et l'expérience pratique, il y a une nette différence...

Ma formation s'est ensuite continuée sur F 16 à Luke AFB, en Arizona. J'ai très vite aimé le côté acrobatie du combat aérien, et j'ai eu ma qualification de pilote de chasse, avec un nombre d'heures de vol sur jet significatif. À mon retour dans le New Jersey, j'ai eu une place de pilote dans le 611th Fighter Squadron, dans le coin nord-ouest de l'état, pas loin de la frontière entre la Pennsylvanie et l'état de New York, à la base de Strawberry Field AFB, en plein milieu des bois.

Naturellement, étant pilote commercial de profession, j'ai continué à voler sur Cessna pour New Jersey Air Services. Peu avant mon mariage avec John, j'ai enfin atteint la barre des 1 500 heures de vol réglementaires pour pouvoir être pilote de ligne. J'avais une expérience sur monomoteur léger, sur hélicoptère et, depuis peu, sur jet militaire. Après mon mariage, j'ai cherché une école de pilotage qui puisse me prendre pour une formation de pilote de ligne. J'en ai discuté avec mon époux un soir à la maison. Nous habitions Camden et il comptait déménager à Newark, officiellement pour une promotion, officieusement pour éviter quelques maris jaloux...

« John chéri, je pense continuer avec New Jersey Air Service jusqu'à ce que je puisse m'inscrire à une formation. J'ai envoyé plusieurs lettres de candidature, avec demande de dossier d'inscription, en précisant bien que j'ai des contraintes de service avec l'Air National Guard. Tant que je n'ai rien de concret, je reste à Camden.

— J'ai ma promotion à Newark qui prend effet en février Shannon. Sans vouloir te commander, nous sommes déjà en novembre et rien n'est prévu pour notre déménagement. Si tu dois rester en attente longtemps...

— Écoute, je ne pense pas qu'il faille traîner là-dessus. J'ai mon travail à Camden, mais ça ne va pas durer, je peux faire la route depuis Newark, surtout si nous n'aménageons là-bas qu'à partir de février. Avec un peu de chance, j'aurais mon inscription de confirmée pour janvier, et je pourrais démissionner de NJ Air Services rapidement.

— Tu seras longtemps en formation ?

— Comme j'ai les bases théoriques et des heures de vol sur jet, trois mois. Je devrais faire une cinquantaine d'heures sur multi moteur afin de décrocher ma licence. Après, ça dépendra de la compagnie aérienne qui pourra m'embaucher, je ne devrais avoir qu'une dizaine d'heures de formation de type d'avion en fonction de leur flotte. Une semaine de plus, mais à leurs frais cette fois ci.

— Avec ton expérience, ce serait dommage que personne ne t'embauche.

— Les grosses compagnies prennent toujours du monde, et les petites cherchent des pilotes avec un bon bagage professionnel. J'ai quelques idées en tête... »

J'ai finalement pu avoir une formation sur Beech 350 et Cessna Citation à la Southwestern Air School de Phoenix, Arizona. Début 1998, j'ai passé trois mois entre ma formation dans l'Arizona et mes périodes au 611th fighter squadron. Toutes mes économies allaient y passer, mais j'allais enfin pouvoir être ce que j'avais toujours rêvé d'être : un pilote de ligne. Avec mon expérience fraîche du F 16, plus mon expérience sur hélicoptère et celle du monde du travail dans l'aviation avec NJ Air Services, ma formation n'a été qu'une simple formalité. Et pendant ce temps-là, mon mari faisait la connaissance de sa nouvelle maîtresse...

Ma formation de pilote de ligne m'a rapidement été utile, d'un point de vue professionnel. Je n'ai pas intégré une grande compagnie aérienne tout de suite, j'ai eu avant une expérience du pilotage d'avion de ligne avec Coastal Airways, une compagnie régionale qui m'a pris en remplacement avec un contrat à durée limitée comme copilote sur EMBRAER EMB 120 Brasilia avec certification sur le type déduite de ma paye. Pour la première fois, je pilotais un véritable avion de ligne, certes un bimoteur à hélices de 30 places, mais un engin un peu plus gros que les Cessnas que j'avais eu jusqu'alors sous ma responsabilité.

Coastal Airways assure des vols au départ de Newark et à destination des petites villes de la côte est entre Norfolk et la frontière canadienne. À cette époque, Garrett Dowlings, son patron avait clairement vu qu'il n'y avait aucun avenir dans la desserte des grandes villes de la côte est entre elles pour cause d'arrivée prochaine de l'ACELA, le train à grande vitesse d'AMTRAK, et il redéployait ses vols vers les villes qui ne seraient pas desservies par ce train. Sa flotte d'une quinzaine de DC 9 était progressivement remplacée par des avions comme le Brasilia, plus adapté à des liaisons à faible capacité avec des villes comme Montpellier ou Bangor.

Sa compagnie rachetait des EMB 120 d'occasion et formait ses pilotes au pilotage des bimoteurs légers. Du fait des mouvements de formation et des départs à la retraite, il avait embauché une demi-douzaine de pilotes pour assurer les vols sur Brasilia en attendant que le reste de son personnel ait acquis la qualification de type sur cet appareil. Il avait trouvé cinq pilotes d'expérience en fin de carrière ayant déjà la certification sur ce type d'appareil et, faute de trouver un candidat correct, il m'avait pris pour faire la soudure pendant un an. Les autres pilotes étaient embauchés prorata temporis jusqu'à ce qu'ils aient l'âge de partir à la retraite, Coastal Airways ayant prévu de fermer toutes ses lignes entre Newark International, Boston, Washington, Philadelphie et New Haven entre octobre 2000 et juin 2002.

Outre la concurrence à venir du train, la situation dans le secteur des transports aériens était de plus en plus tendue. En cette fin des années 1990, il y avait un excédent d'offre dans cette activité économique, et Coastal Airways, petite compagnie indépendante, perdait des parts de marché sur la desserte des grandes villes de la côte est. Elle risquait de faire faillite si un changement radical de business model n'était pas effectué au plus vite. Coastal Airways avait entamé, en 1998, son virage vers le transport régional, et monté un plan de reconversion en abandonnant toutes ses liaisons entre grandes villes de la côte est en même temps que ses vieux DC 9.

Cela n'augurait guère des possibilités d'avenir dans ce secteur, mais il ne faut jurer de rien. Un beau jour d'automne 1998, peu après mon mariage, j'assurais un vol entre Bangor et Newark et j'étais en compagnie d'un futur retraité, Derek Mac Farlane, qui était mon commandant de bord. Ancien de la TWA, il avait démissionné pour finir sa carrière tranquillement près de chez lui, New York City, dès que le rachat de sa compagnie aérienne avait été finalisé par American Airlines. Ce jour là, alors que nous attendions le bulletin météo de la NOAA avant le décollage, il m'a guidée sur une piste intéressante pour mon avenir professionnel :

« Si tu n'as pas en tête de voyager à l'étranger avec ton boulot, je te conseille de viser les nouvelles compagnies low-cost qui se montent un peu partout en ce moment. Rien que sur New York et le New Jersey, tu as National Airways qui marche bien. Leur siège est à Newark, ils recrutent dur depuis la date de leur création, septembre 1993, et ils ont réussi à couvrir tous les USA continentaux l'année dernière. Mon fils cadet y a été embauché cette année, en février. Ils vont remplacer leurs vieux appareils et pas mal de monde chez eux va partir à la retraite entre 2000 et 2005. À ta place, je tenterai ma chance en commençant par eux en priorité. Pilote de l'Air National Guard sur jet, ils vont te faire un pont d'or.

— Je vais leur écrire. Avec mon engagement ici qui se termine en juin, je devrais les intéresser s'ils ont de l'embauche... »

À mon retour à mon domicile de Newark, je n'ai eu aucun mal à trouver leurs coordonnées dans l'annuaire. Je leur ai fait une lettre de motivation avec un CV, en leur précisant que j'étais libre au 1er juin 1999, et j'ai eu une réponse favorable avec, comme réserve, le fait qu'ils ne pourraient me prendre que début septembre 1999 si j'étais intéressée. J'ai donné suite en leur disant que j'acceptais leurs conditions et que je souhaitais passer un entretien d'embauche dès que possible. J'ai pu avoir un rendez-vous dès janvier 1999. j'ai pris un congé exprès pour aller les voir, et j'ai été reçue par le PDG de l'entreprise en personne, madame Cassandra Larkin. Grande femme mince et dynamique en milieu de trentaine, avec de longs cheveux châtain clairs et des yeux vert clairs, elle ressemble davantage à un top model qu'à un PDG d'une compagnie aérienne. Pourtant, comme chef d'entreprise, elle se défend bien. Elle était au téléphone en pleine négociation avec un de ses cadres quand elle m'a fait entrer dans son bureau :

« ...Pas question de lâcher plus de \$15 millions par avion, ils ont quand même plus de 11 500 heures chacun ses Bae 146... Entrez, asseyez vous, j'en ai pour deux minutes... Non, une candidate pilote que je dois auditionner pour un poste en septembre... Kyle, tu te démerde pour leur faire baisser leur putain de prix à ces bouseux de l'Arkansas, s'ils ne prennent pas notre offre à ce prix là, on repassera après le chapitre 7 pour racheter leurs taxis 50 % moins cher... Oui, tu le leur dis en face de ma part, j'ai une réputation de sale conne radine à entretenir... Début mars, après ce délai, on achète les six avions chez les italiens à \$18 millions l'unité, ils n'ont pas 5 000 heures, on fera une affaire... Non, tu m'appelle tout de suite avec ce qu'il t'auront dit, histoire que je puisse donner une réponse ferme aux italiens, qu'ils sachent si je prends tout leur lot ou seulement les quatre avions qui me manqueraient, à tout de suite... Bonjour madame, enchantée de vous connaître... Vous êtes Shannon Mac Intyre, épouse Dernhoe... Pilote dans l'Air National Guard du New Jersey sur F 16 et HH 60, pilote d'avion taxi chez NJ Air Services, un de mes prestataires de service cela dit en passant, pilote de ligne chez Coastal Airlines, bien ça, vous avez une expérience pratique du pilotage dans une compagnie aérienne.

— Sur EMB 120, ce n'est pas tout à fait pareil que sur jet commercial comme les vôtres.

— C'est déjà un excellent début avec votre contrat d'un an. Vous en êtes à combien d'heures de vol sur ce type d'appareil ?

— 557 à ce jour exactement, je devrais avoir atteint les 700 avant la fin de mon contrat.

— Très formateur, exactement ce qu'il me faut. J'ai monté cette compagnie aérienne à partir de rien quand je suis sortie de mon MBA spécialité management d'entreprises, faute de pouvoir être moi-même pilote comme vous à cause d'un problème de santé. Ne pouvant piloter à cause de ça, j'ai décidé de faire piloter les autres en devenant la patronne de National Airways. J'ai réussi à bouffer des parts de marché en faisant voler ce qu'on voulait bien me vendre comme avions d'occasion. Maintenant que j'ai une entreprise qui tourne, je vais passer à la vitesse supérieure en améliorant la qualité du service. Cela passe par l'achat de nouveaux avions neufs et le recrutement d'une nouvelle génération de pilotes, et c'est là que je vous propose de nous rejoindre.

— J'ai cru comprendre que vous étiez équipés en majorité de 737 Classic.

— 22 737-300 et 12 737-400 que j'ai pu acheter en revente d'occasion, plus 10 737-300 de plus que j'ai en location pour quatre ans depuis peu. Le reste de ma flotte est composé de 737-200, de 727-200 de MD 80, de 757-200 et, depuis peu, de Bae 146. Je compte tout passer en 737-NG dans les années qui suivent, mes premiers 737-700 seront livrés en 2002 pour remplacer les 727-200. Si vous acceptez le contrat, vous serez formée sur 737 Classic et, dès que l'on en aura d'opérationnels, 737 NG. La qualification par type est aux frais de l'entreprise.

— Mon contrat en septembre comprend la période de formation ?

— Oui, une semaine de formation sur type dès que vous êtes embauchée, avec votre travail qui débute dès que vous êtes certifiée. Si vous êtes d'accord avec les termes, je vous fait signer votre contrat la semaine prochaine. »

J'ai eu une copie de mon futur contrat de travail, et je l'ai signé la semaine suivante. J'avais un travail d'assuré comme pilote de ligne dans une compagnie aérienne à l'automne avec National Airways. En février, je suis montée en grade avec l'Air National Guard, passant de sous-lieutenant à lieutenant. J'ai aussi pris contact avec les services de formation de l'Air Force pour avoir une équivalence civile pour ma licence militaire de pilote d'hélicoptère, avec l'idée d'avoir un poste de pilote civil de ce type d'appareil pendant l'été en attendant mon embauche à National Airways. Bref, pour moi, jeune mariée, avec du travail et un bel appartement à Newark, tout allait pour le mieux. Mais ça n'allait pas durer bien longtemps...

Comme je ne voulais pas rester sans emploi, j'ai pris un poste de pilote d'hélicoptères d'évacuation sanitaire pendant l'été 1999, en attendant de pouvoir être embauchée chez National Airways. J'avais passé l'examen FAA pour avoir une équivalence civile de ma licence militaire et j'ai commencé mes trois mois de pilote d'Evasan civil en juin 1999 pour Hudson Valley Air Rescue. Un boulot très exigeant, mais qui m'a vite plu. Rien à voir avec mon activité de pilote d'avion taxi, mais cela ne me dérangeait pas. C'est pendant cet été que j'ai eu droit aux premiers signes de l'infidélité de mon époux.

Jeune fille parfaitement naïve, je n'avais strictement rien vu venir, et c'est par accident que j'ai pris connaissance de son infidélité. Un soir, je suis rentrée du travail plus tôt que d'habitude, ce qui n'était pas prévu. Il y avait des orages violents annoncés dans la région de New York City et tous les hélicoptères étaient cloués au sol par sécurité. Je me suis retrouvée libérée jusqu'à nouvel ordre et, comme je le faisais, je suis rentrée dans l'appartement de Newark que je partageais avec mon époux sans prévenir. Il était six heures du soir quand j'ai débarqué à l'improviste :

« Chéri, c'est moi !

— Shannon ? Mais qu'est ce que tu fais là ? Tu n'étais pas de permanence ?

— La météo John. Orages violents annoncés, tous les vols d'hélico interdits, Teterboro est en QGO jusqu'à nouvel ordre.

— QGO ?

— Interdiction de décoller et d'atterrir. Le contrôle m'a renvoyée chez moi, les urgences seront traitées par des ambulances sol.

— Si j'avais su, je t'aurais préparé quelque chose à dîner. Tu veux que je commande quelque chose pour nous deux ?

— Je m'en occupe, le chinois du coin a de bons plats, tu aimes bien sa cuisine et je n'ai pas encore goûté à son canard laqué.

— C'est pour deux, prends donc ça, nous aurons notre dîner... Je prends aussi des nouilles sautées avec.

— D'accord, je m'occupe de tout. Tu peux voir ce qu'il y a sur le câble ce soir, s'il te plaît ? Si tu trouves un classique qui te plaît, je te suis...

— J'y vais chérie... »

À ce moment là, le téléphone a sonné. J'ai décroché et j'ai eu, au bout du fil, une voix de femme que je ne connaissais pas. J'avais déjà parlé à son ex, Thelma Williamson, qui avait avec moi un ton chaleureux et amical, et que je n'avais pas encore vue. John disait pis que pendre d'elle,

Il n'y a pas eu d'autres alertes de ce genre cet été là. Je trouvais quand même curieux que mon époux me cache l'existence d'une de ses bonnes copines de cette façon... Quand on a tout juste 22 ans, on croit n'importe quoi, surtout venant d'un homme de dix ans votre aîné et qui vous a bien embobinée en profitant de votre inexpérience...

L'automne 1999 a marqué pour moi mon entrée dans la carrière de pilote de ligne. Enfin ! Je réalisais mon rêve d'enfance et j'ai vite aimé le quotidien de ce métier. Ce qu'il y a de bien en plus, du moins pour National Airways, c'est que l'on est entre passionnés, des hôtesses de l'air aux pilotes, en passant par les mécanos, et même le personnel de piste. Volant depuis Newark sur 737-300, 400 et 500, j'assurais des vols vers toutes les escales de la compagnie entre la côte est et le Mississippi, et en allant vers le sud jusqu'au golfe du Mexique. Low cost, National Airways équipe ses avions en classe unique en limitant la densité des passagers à l'encombrement standard. Sauf sur les 737-400, où la haute densité est employée pour permettre à 168 passagers de monter à bord, 4 de moins que les MD 83 équivalents.

Je me suis rapidement fait des amis parmi le personnel de National Airways. Petit à petit, on rencontre les mêmes têtes sur les mêmes destinations. Du fait du large panel de types d'avions utilisés par la compagnie, il y avait certains vols que je n'assurais pas. C'était tous ceux sur des vieux treuils, comme les 727 et les 737-200, les transcontinentaux, réservés aux 757-200, les seuls avions achetés neufs par la compagnie en 1996 et 1997, et les vols locaux assurés par les Bae 146. Je n'avais qu'une formation de type pour 737 Classic et, du fait des remplacements d'appareils prévus à terme, il n'était pas prévu de me former sur un autre type d'avion que les 737 NG que la compagnie avait commandés. À terme, entre les 737 Classic et les NG, la compagnie comptait éliminer tout ce qui n'était pas biréacteur Boeing récent.

De tous les commandants de bord, celui avec lequel j'aime le plus voler est Olga Semyonovna Vorotchkine. Grand brune, la trentaine, qui me dépasse en taille, je fais 5 pieds 8 pouces (*1m73*), elle en fait un de plus que moi (*soit 1m76*). D'origine russe, ancien pilote militaire sur bombardier Tupolev Tu 95 Badger, elle est très sympathique, mais parfaitement opaque sur tout ce qui relève de sa vie privée. Impossible de connaître son statut marital, de savoir si elle a des enfants, qu'est ce qu'elle fait après le travail, et autres détails triviaux. J'ai tout juste pu savoir qu'elle adorait la cuisine italienne et qu'elle était fan de Led Zeppelin... C'était un peu léger pour des conversations hors travail, sauf pour des échanges de recettes de pizza.

Une autre personnalité, c'est Dean "Havoc" Manzarelli, l'italien de New York type. Petit brun à moustache trapu, il se distingue par son art du gag et son comportement personnel quelque peu excentrique. Ancien pilote de A 10 pendant la guerre du Golfe, il est intraitable sur le café, en bon italien qui se respecte, au point de faire suivre sa cafetière italienne à pression avec lui quand il est en déplacement. Autant Olga est secrète, autant Dean est très volubile sur tout ce qui est sa vie privée. J'ai appris par lui que notre patronne voyageait souvent sur les sièges pliants des cockpits. Aviatrice frustrée, fille aînée d'un politicien, elle avait subi une opération cardiaque à l'âge de seize ans suite à une malformation congénitale, ce qui la clouait de fait au sol, même pour un brevet de pilote privé. National Airways était sa façon à elle de voler malgré tout.

D'un autre côté, avec l'Air National Guard, je continuais à piloter des F 16 au 611th fighter Squadron en alternance avec les hélicos du 454th air rescue. Fin octobre 1999, j'ai appris par le colonel Goldstein, le commandant du 611th FS, que j'allais avoir un nouvel ailier. Vance Mac Clusky, mon ailier actuel, venait d'atteindre l'âge limite pour être pilote de chasse, et il allait être

remplacé. Le colonel Goldstein m'a convoquée un matin dans son bureau pour m'annoncer la bonne nouvelle. Du moins, ce qu'on avait bien voulu lui en dire, au Pentagone :

« Lieutenant Mac Intyre à vos ordres colonel !

— Repos Shannon... Le DoD m'a donné des nouvelles concernant ton futur ailier. Ce serait un transfert depuis l'active, un officier de carrière qui a demandé une reconversion dans la réserve pour cause d'évolution vers une carrière civile. J'ai mis en avant le fait que Vance partait dans le transport pour cause de limite d'âge, ils m'ont dit qu'ils avaient déjà un candidat.

— Ça n'a pas traîné dis donc... On a son profil ?

— Non, et je n'ai même pas son nom. Ce serait quelqu'un de très capable avec une grande expérience d'après le peu qu'on a bien voulu me dire : guerre du Golfe, Deny Flight, opérations contre la Serbie cette année. Le DoD n'a pas voulu m'en dire plus.

— Mmmm... On ne se reconvertit pas dans le civil comme ça, sur un coup de tête. Généralement, les pilotes passent de l'active au civil après leurs huit ans de service. Là, depuis la guerre du Golfe, ça fait largement plus. Problème disciplinaire ?

— Possible. En tout cas, pour qu'il y ait une telle discrétion sur ce pilote, c'est que ça doit déranger pas mal de monde... »

Je n'ai pas eu à attendre longtemps pour connaître mon nouvel ailier. La semaine suivante, j'étais de service et, en arrivant à la base, je me suis garée à côté d'une Saab décapotable neuve immatriculée à New York City. Son occupante était en train de fouiller dans le coffre et elle en a sorti une valise. Me voyant en uniforme, elle m'a tout de suite demandé :

« Bonjour, je suppose que vous êtes pilote ici. Vous savez où je peux trouver le colonel Aaron Goldstein ?

— Oui, bien sûr, je vais le voir. Vous m'accompagnez ?

— Je vous suis... Je n'ai pas trop eu le temps de m'occuper de mes papiers, je suis à New York City depuis peu de temps. Je viens juste d'aménager dans un appartement que j'ai pu louer dans Manhattan, pas trop loin de mon lieu de travail, dans Midtown.

— Je connais, quand j'ai emménagé avec mon mari à Newark, ça a été un joli chantier pendant un mois, le temps que l'on mette tout en place... »

La femme à la Saab était une petite bonne femme à l'air sympathique, dans la trentaine, visiblement métisse d'afro-américain, à cause de ses cheveux noirs crépus et des traits de son visage typiquement africain. Par contre, elle était presque aussi blanche de peau que moi, et elle avait de magnifiques yeux bleus, ce qui m'a le plus marqué chez elle. Vêtue d'un tailleur noir sobre et sans fantaisie, avec un chemisier crème assorti, elle donnait vraiment l'impression d'être une cadre d'entreprise ou une agent de change de Wall Street. Et, vu son fort accent de Chicago, elle n'était clairement pas du coin :

« Vous êtes nouvelle dans la région il me semble.

— Oui. Je viens de Portland, Oregon, mais je suis née à Spokane et j'ai vécu à Chicago, ma famille est de cette ville. J'ai eu une opportunité professionnelle pour m'installer à New York City.

— Finance ? Direction d'entreprise ?

— Non, avocate. J'ai trouvé un cabinet dans Manhattan qui a bien voulu me prendre comme civiliste. Je partage mon bureau avec une spécialiste du droit des entreprises qui sort de Harvard, une fille très sympathique. Vous êtes pilote de profession ?

— Pilote de ligne depuis peu. National Airways, le hub de Newark. Qualification sur 737-300. Vous connaissez ?

— Oui, des clients du cabinet dans lequel je travaille... Et ici, vous êtes pilote de chasse dans le cadre de l'Air National Guard.

— Tout à fait. Je dois faire la connaissance de mon nouvel ailier, mon ancien a quitté la chasse pour cause de limite d'âge. Je n'ai appris qu'hier son nom avant de venir ici. Ce serait un certain capitaine Messerschmidt. C'est un nom allemand, ça doit être assez courant à Chicago, vous devez connaître vu que vous êtes de là bas.

— Sans être commun, ce n'est pas un nom extraordinaire. Cela signifie coutelier, en allemand. Vous avez pu voir le dossier de votre futur ailier ?

— Non, j'ai juste son nom. Il y a de fortes chances que ce soit un grand blond baraqué, de type germanique. S'il a fait la guerre du Golfe, ça doit être un pilote redoutable. Le genre de grand type impressionnant, un peu comme Clint Eastwood : sa présence suffit pour ramener le calme.

— Si vous le voyez comme ça...

— Vous avez quelque chose à voir avec le colonel Goldstein ? Si c'est privé, je vais vous laisser passer devant, je viens juste prendre mes ordres, j'assure la patrouille d'alerte cette nuit.

— Juste quelques affaires à régler, je n'en ai pas pour longtemps, passez en premier. J'ai des papiers pour lui dans ma valise, il va falloir que je les retrouve.

— Posez-vous sur l'une des tables du mess, le bureau du colonel Goldstein à l'étage, dans le même bâtiment. Je vous y conduirait après être sortie, si vous m'attendez au mess le temps que je prenne mes ordres.

— Merci, ce ne sera pas utile, je trouverais... »

J'ai laissé la petite bonne femme avec sa valise et je suis allé voir le colonel Goldstein. J'avais les documents habituels à remplir pour la patrouille, ordre de mission, livret de vol de l'avion, météo. La routine en d'autres termes. C'est ce jour-là que j'ai appris que mon ailier était arrivé :

« J'ai appris la nouvelle tout à l'heure, le DoD ne m'a évidemment rien dit : ton futur ailier, le capitaine Messerschmidt, vient d'arriver à la base. La sécurité m'a prévenu.

— On devrait le voir d'un instant à l'autre ? Joli ! J'ai parlé de lui à une visiteuse civile pas plus tard qu'il y a de cela dix minutes. Aaron, je peux rester pour faire sa connaissance ? Un pilote d'élite pareil, je ne veux pas rater ça !

— Tu as encore deux heures avant de prendre ton service, le capitaine ne devrait pas trop tarder... Tiens, qu'est ce que je disais... »

L'interphone du Colonel a sonné. Sa secrétaire lui annonçait la venue de l'officier en question :

« Colonel, le capitaine Messerschmidt vient d'arriver. J'attends que le lieutenant Mac Intyre soit sortie ?

— Non, vous pouvez l'envoyer... J'ai eu son dossier militaire ce matin même, et je pense que vous allez vous entendre toutes les deux... Entrez !... Bonjour Ayleen, je suis content de te revoir. Tu as bien retenu mes leçons à ce que je vois...

— Bonjour Aaron, j'ai eu un bon prof avec toi. Réviser ses classiques, ça marche toujours... Tiens, vous êtes encore là ?

— Shannon, je te présente ma meilleure élève du temps où j'étais instructeur à Luke AFB à la fin des années 1980, le capitaine Ayleen Messerschmidt. Leeny, je vois que tu as fait la connaissance de ton futur ailier, le lieutenant Shannon Mac Intyre... »

Pour le physique à la Clint Eastwood, c'était raté. Je suis vite devenue écarlate, pour le plus grand amusement du capitaine Messerschmidt, autoproclamée mètre étalon de l'Air Force, avec sa taille minimale réglementaire de 5 pieds 5 pouces (1m65)... Comme gourde, je me suis bien posée dans le genre ce jour là. Mais Ayleen Messerschmidt m'a vite révélé sa grande qualité à cette occasion : elle n'est pas du genre à se formaliser pour un oui ou un non...

Mon travail de jeune pilote de ligne débutante avait bien commencé. J'étais mariée, j'avais réussi à décrocher le travail que j'avais toujours rêvé de faire, mon expérience militaire me plaisait beaucoup, j'avais des collègues sympas aussi bien à mon travail qu'à la National Guard, j'avais potentiellement tout pour être heureuse. Sauf que mon mari me trompait et que j'étais suffisamment idiote pour ne pas le comprendre, et encore moins le voir. Et pourtant, j'avais eu droit à de nombreux signes. À la mi-novembre 1999, je me suis rendue à Cleveland pour le travail. J'avais assuré un vol Chicago-Cleveland et je devais repartir le lendemain pour un vol Cleveland-Newark. Officiellement, mon époux était à la maison.

Je me suis rendue ce soir-là dans un hôtel du centre de Cleveland, avec vue sur le lac Erie. La compagnie s'occupe de tout ce qui est réservations pour nos escales, nous n'avons que notre nom à donner à la réception pour confirmation. Petite anecdote qui explique beaucoup de choses : dans le cadre de mon travail et pendant mes périodes dans l'Air National Guard, je donne toujours mon nom de jeune fille, Mac Intyre, qui est celui qui figure sur mes licences FAA. Pour l'état-civil, je suis miss Dernhoe, et c'est le nom qui figure sur mon chéquier et ma carte de crédit, pour cause de compte commun avec mon époux.

Ce soir là, j'étais avec un de mes collègues, Tony Bratt, un grand black fils de militaire qui a eu la chance d'avoir des parents suffisamment friqués pour lui payer une école de pilotage professionnelle. Pas spécialement expansif, un peu distant mais très pédagogue. J'ai beaucoup appris avec lui pour le boulot. Nous devons faire voler un 737-400 à sa charge maximale de pax, 168 personnes, avec décollage prévu sur la piste 24 L à cause des vents, qui soufflaient de l'ouest-sud ouest le lendemain. Pour une fois que l'on n'aurait pas de vents de travers au décollage, c'était une chance, d'autant plus que le 737-400 n'était réputé pour être facile à piloter à pleine charge. Tony me l'expliquait quand nous sommes entrés à l'hôtel :

« Le 734¹ est un veau à pleine charge. Il manque de puissance par conception, les séries NG ont des réacteurs plus puissants, tu n'auras pas ce problème avec quand on mettra les premiers de cette série en service. On n'aura que six nœuds de vent dans le nez, autrement dit pas grand-chose.

— Pourtant, on n'aura pas les pleins, juste les deux heures de vol vers EWR² et la réserve IFR, le tiers de la capacité des réservoirs en Jet A-1, ça ne devrait pas être critique pour le décollage.

— Le problème, c'est qu'on a une arrière saison tiède. On aurait un temps bien froid, genre 40-45 ° F (5-7° C), comme c'est courant en cette saison, nous aurions de la portance avec l'air dense. Par contre, ils annoncent 57 °F (14° C) demain à neuf heures EST, l'heure de notre décollage...

— Tu préconises quoi ?

— Par précaution, la procédure pour temps chaud : moteurs à fond freins bloqués et on lâche tout quand les turbos seront à 100 %, avec deux crans de volets. Je n'ai pas trop envie de voir de près à quoi ressemble l'extrémité de la 24 L de Cleveland-Hopkins... Bonsoir, Anthony Bratt et Shannon Mac Intyre, de National Airways, nous avons deux chambres à nos noms...

— Bratt et Mac Intyre... fit le réceptionniste en examinant son registre. J'ai bien votre nom, monsieur, mais je n'ai pas de Miss Mac Intyre...

— Encore un coup de Drewley au service du personnel ! fulminai-je. Ça fait trois fois que je lui dis de ne jamais employer mon nom d'épouse pour les réservations de chambres d'hôtel ! Regardez à Shannon Dernhoe si vous n'avez pas quelque chose...

1 *Dénomination du contrôle aérien pour le 737-400.*

2 *Code de désignation de l'Association Internationale du Transport Aérien de Newark International Airport, devenu Newark Liberty International Airport après le 11 septembre 2001.*

— Dernhoe, Dernhoe... Si, j'ai votre nom, Dernhoe Shannon, Newark, NJ... Tiens, un de vos homonymes a réservé une chambre... Dites moi Dernhoe, c'est un nom courant dans le New Jersey ?

— Hem... Pas spécialement. Il vient aussi du New Jersey celui là ?

— Dernhoe John Elliott, de Newark, NJ. Quelqu'un que vous connaissez ? »

Les mêmes prénoms et nom que ceux de mon époux, et de Newark en plus. Comme John m'avait dit qu'il ne bougeait pas de la maison, ça ne pouvait pas être lui, d'autant plus qu'il était accompagné, comme me l'a dit le réceptionniste :

« Il était en compagnie d'une autre dame que vous, une miss Lisa Baynes. Ce doit être son épouse, ils ont pris une chambre ensemble en partageant les frais. Un nom qui vous dit quelque chose ?

— Non, pas du tout. Remarquez, si c'est un homonyme... »

Gourde jusqu'au bout, je n'ai pas pensé un seul moment que mon époux pouvait profiter de mes trois jours de déplacement, et du fait qu'il voyage beaucoup dans le cadre de sa profession, pour profiter d'une de ses escales pour se taper en douce une maîtresse. De retour à Newark, je n'ai même pas parlé de cet incident à mon époux, que j'ai bien trouvé à la maison. Pourtant, quand je l'ai épousé, John avait déjà une réputation de coureur de jupons avéré, selon son entourage, mais il m'avait assuré que c'était une rumeur malveillante créée et entretenue par son ex. Et j'avais été assez conne pour gober ça sans chercher à vérifier la véracité de ses dires...

Par contre, du côté de l'Air National Guard, les choses allaient pour le mieux. À l'occasion de la fin de l'année, notre escadrille avait été retenue pour jouer le rôle de ligne de défense ennemie dans le cadre d'un FIX, code militaire pour Field eXercice (*exercice de terrain*), des manœuvres en conditions opérationnelles réelles. L'exercice s'appelait Intruder Warrior, il simulait pour le compte de la Navy et des Marines, une opération amphibie en conditions hivernales sur les côtes du New Jersey. Le 611th Fighter Squadron devait simuler une force aérienne d'opposition ennemie chargée de défendre le secteur contre le débarquement des forces combinées de la Navy et des Marines. D'autres unités de la Garde Nationale étaient chargées de contrer les forces ennemies au sol, et nous devions aussi leur assurer une couverture aérienne.

C'est à cette occasion que j'ai pu prendre toute la mesure de la compétence de mon nouvel ailier, Ayleen Messerschmidt. D'apparence placide et plutôt inoffensive, elle s'est révélée être une redoutable menace pour nos ennemis. Pendant la semaine durant laquelle Intruder Warrior a eu lieu, elle a virtuellement abattu sept F 18 de la Navy en combat aérien, et j'en ai eu deux. L'aviation que nous étions censées simuler comportait 45 chasseurs-bombardier légers, simulés par les F 16 du 611th et de deux autres escadrilles. En face, deux porte-avions de la classe Nimitz, l'USS *Roosevelt* et l'USS *Truman*, avec leurs 150 avions de combat. Le premier jour, deux des escadrilles qui devaient simuler la force ennemie ont été purement et simplement éliminées lors d'attaques surprises de leurs aérodromes respectifs par la Navy. Mais le 611th s'est défendu jusqu'au bout. L'escadrille a été virtuellement éliminée en combat aérien, à l'exception de cinq avions, Red Scum un et deux, Ayleen et moi, Red Scum 7, Red Scum 8 et Red Scum 11.

Red Scum 8 a ensuite été virtuellement abattu par un missile Stinger lors d'une attaque au sol simulée contre une compagnie des Marines le lendemain. Strawberry Field AFB, situé tout au nord-ouest du New Jersey, simulait le QG ennemi et était un objectif prioritaire. Notre escadrille n'avait plus que quatre avions censés être en état de vol, les avions virtuellement abattus en combat étaient rangés dans les hangars. Nous avons encore "perdu" deux avions lors d'une attaque aérienne de notre base, non sans infliger des pertes à la Navy au passage, trois F 18 avaient été virtuellement abattus. Logiquement, pour le dernier jour de combat simulé, il ne nous restait plus qu'à nous

rendre. Les troupes ennemies progressaient vers notre aérodrome et nous n'avions plus rien à mettre en face d'eux. C'était sans compter sur la hargne d'Ayleen. Lors du briefing final, avec le colonel Goldstein, elle a rapidement fait le point sur la situation :

« Nos dernières troupes terrestres ne tiendront pas longtemps : nous avons perdu tous nos blindés, et nos fantassins sont à court de munitions. Nous n'avons plus que quatre avions à leur opposer. Aaron, est ce qu'il nous reste des bombes classiques ?

— T'as une idée derrière la tête pour finir en beauté, toi.

— Si nous représentons une puissance ennemie coincée par l'armée US, je serais d'avis de leur faire payer notre reddition au prix fort, afin de pouvoir en obtenir des avantages politiques plus tard. Faut faire vite, dans une heure, l'ennemi est là.

— Tu proposes quoi ? demandai-je.

— Une attaque suicide contre la flotte. Nous simulerons des kamikazes qui iront s'écraser avec des avions chargés de bombes sur des navires ennemis. Deux appareils serviront de diversion et combattront tant qu'ils le pourront, les deux autres passeront au ras du sol pour une attaque suicide. Je suis volontaire pour la partie suicide, je prends un ailier volontaire pour venir avec moi.

— Je te suis Ayleen... proposai-je. Sauf si tu trouves que je ne suis pas assez expérimentée pour l'opération.

— T'es retenue pour l'aller simple vers le Yasukuni³ Shannon... Aaron, dis aux rampants de me coller sans délai des bombes... »

À ce moment là, un bruit d'hélicoptères lourds retentit. C'était une compagnie des Marines qui venait prendre d'assaut notre aérodrome. Ayleen a rapidement réagi :

« Aaron ! Tu dis aux commandos de l'air de résister jusqu'à ce que nos deux taxis aient décollé, Shannon et moi ! On n'a plus le temps de faire mieux !

— Hé ! Leeny, c'est plus la peine, dans un quart d'heure, on est foutus !

— Aaron, la simulation prévoyait notre résistance jusqu'au bout, plus le temps de discuter, Shannon, tu me suis !

— À vos ordres m'dame !

— Vous êtes complètement cinglées toutes les deux...

— Si tous les conflits étaient réglés de façon raisonnable, les armées n'existeraient pas... Aaron, dis à Pete de se battre jusqu'au bout, on décolle ! »

Il nous a fallu à peine cinq minutes pour atteindre nos avions, avec les pleins de faits. Les rampants n'en revenaient pas, alors que nos commandos de l'air retardaient tant qu'ils pouvaient les Marines qui venaient prendre notre base d'assaut :

« Les filles, vous n'allez quand même pas nous faire votre Fort Alamo personnel !

— Au point où on en est, autant finir en beauté, Shannon et moi. On y va pour un dernier tour de piste ! Mieux vaut s'embraser plutôt que de dépérir !

— Vous êtes complètement cinglées toutes les deux !

— Je sais Kyle, c'est ce qui fait notre charme... Shannon, on n'aura pas le temps d'atteindre la piste, on décolle sur les taxiways ! »

Ce genre de manœuvre est particulièrement risquée, les taxiways sont des voies de circulation donnant accès aux pistes, plus étroites et plus courtes que ces dernières... Nous avons pu démarrer alors que les combats simulés faisaient rage autour de nous. À la radio, la tour de contrôle, prise d'assaut, a été surprise de notre initiative :

« Vous êtes complètement cinglées toutes les deux ! La tour de contrôle est prise d'assaut en ce moment même, on va se rendre, annulez votre décollage !

³ Sanctuaire japonais dédié aux militaires tombés au combat pour l'Empereur.

— *Négatif Red Nest, de Red Scum One, on décolle maintenant ! Scum Two, tu me suis ?*

— *Affirmatif leader !*

— *Leader à deux, décollage ! »*

Un peloton de Marines venait d'envahir les hangars au moment où nous avons décollé, nos mécanos avaient préféré se rendre. Pendant que les contrôleurs de la tour faisaient de même, nous avons décollé en catastrophe en prenant le taxiway au lieu de la piste, barrée in extremis par deux transports de troupes blindés. Nous avons immédiatement pris la direction de la mer afin de causer des dégâts virtuels conséquents à la flotte d'invasion. En l'air, Ayleen m'a briefée pour la suite des opérations, c'était on ne peut plus simple :

« *Scum leader à deux : on va attaquer la flotte par le nord. Je ne pense pas qu'on pourra atteindre les porte-avions, on n'aura pour cible que les destroyers et les frégates d'escorte.*

— *Attaque au ras des vagues leader ?*

— *Affirmatif. Dès que tu vois un navire, tu fonces dessus et tu simules une attaque kamikaze. Même si tu es touchée par un tir de Phalanx⁴, on leur aura mis la pétoche aux matelots, c'est ce qui compte.*

— *Compris. Dès qu'on est sur site, chacun pour soi et on fait ce qu'on peut.*

— *Affirmatif. Les navires doivent être prévenus. On va attaquer à vue pour ne pas se faire repérer avec notre radar... »*

Nous avons traversé tout le New Jersey au ras du sol à pleine vitesse en direction de la mer sans rencontrer la moindre opposition. Sauf à la radio, au contrôle de la simulation :

« *Red Scum One et Two de Fix control, c'est fini, annulez votre opération. C'est bien joli de vouloir jouer les héros, mais la récré est finie ! Retournez à votre base.*

— *De Red Scum One : négatif. C'était avant que l'on ne puisse décoller qu'il fallait nous empêcher d'agir. ETA sur objectif : plus dix minutes. En conditions réelles, les desperados, c'est toujours possible. La Navy doit s'attendre à ce genre de situations en condition de combat, s'ils n'ont pas prévu notre initiative, c'est tant pis pour eux. De Red Scum One : over and out... »*

Ayleen avait froidement répondu au contrôle de la simulation alors que nous passions la côte avant de voler au ras des vagues en direction du sud, afin de mener notre attaque suicide simulée contre la flotte d'invasion. La difficulté, c'était de repérer à vue des navires en volant au ras des vagues. Les capteurs de nos F 16 n'indiquaient aucune détection par les radars adverses, une situation anormale. Quasiment au dernier moment, le RWR⁵ de mon F 16 a indiqué que j'étais accrochée par un Hawkeye de la Navy :

« *Deux à leader : je suis accrochée par un AWACS ! C'est cuit pour nous !*

— *Pas encore, mais va falloir qu'ils fassent vite s'ils veulent nous avoir. Navires à midi !*

— *Deux à leader, gros navire à dix heures, il est pour moi, GERONIMO ! »*

J'ai viré droit sur un gros bâtiment qui était visible à moins de cinq nautiques de ma position et j'ai foncé sur lui à plein pot, avec la postcombustion allumée. Mon RWR ne m'ayant pas indiqué

4 *Système de canons automatiques à guidage radar destiné à la défense finale des bâtiments de surface contre les tirs de missiles. Efficace aussi contre les attaques d'avions à basse altitude.*

5 *Radar Warning Receiver, appareil indiquant au pilote que son avion est détecté par un radar ennemi.*

que son Phalanx était actif, je suis passé au-dessus de lui au ras de sa cheminée pour simuler une attaque suicide. Pendant ce temps, Ayleen faisait de même avec un autre bâtiment. J'ai prévenu mon leader que j'avais réussi la manœuvre :

« Red Scum deux à leader : un bâtiment ennemi touché. Et toi ?

— *Un bâtiment adverse touché, aucune réaction... Ici patrouille Red Scum à Navy, impact sur deux de vos navires, je rassemble avec mon ailier au-dessus du Truman et on rentre à Atlantic City. Fix terminé pour nous, je répète, fix terminé pour nous...*

— *Navy control à Red Scum : vous avez démoli l'USS Gettysburg et l'USS Mac Faul... J'en connais certains qui ne vont pas apprécier.*

— *Scum Two à leader : Truman en vue, j'orbite au niveau 10 à la verticale du Truman en t'attendant pour retour.*

— *Scum leader à deux, je t'ai en visuel. Truman contrôle, vous me recevez ?*

— *Affirmatif, je vous ai en visuel toutes les deux... Vous êtes autorisées à orbiter avant retour vers Atlantic City, Attendez ma confirmation avant de prendre votre cap de retour.*

— *De Scum leader, on attend votre confirmation. Shan, on orbite en vitesse économique, formation standard.*

— *Compris leader, je te suis... »*

À notre retour à Atlantic City, nous avons eu un appel de la part de notre colonel qui nous a prévenu que les officiers de la Navy étaient furieux de voir que notre attaque n'avait pas été contrée. Lors du débriefing qui a eu lieu le lendemain à Strawberry Field AFB, Ayleen et moi avons dû nous expliquer sur notre manœuvre auprès de l'amiral Kohlenburgh, qui supervisait le FIX. D'un commun accord, je laissais Ayleen présenter la situation, et c'est à cette occasion que j'ai pu l'imaginer dans son métier d'avocate : parlant d'une voix claire et posée, sans émotion apparente, elle restait toujours au plus près des faits et elle répondait de façon brève et précise à toutes les questions qui lui étaient posées. Quand à moi, j'étais mal à l'aise :

« Donc, vous avez effectué un décollage en catastrophe sans avoir d'autre opposition que le M113 qui a tenté de vous barrer la route.

— *Affirmatif Monsieur. Dans l'éventualité d'un décollage d'urgence, mon F 16 et celui de mon ailier avaient été réapprovisionnés en carburant au retour de notre précédente mission. Il nous a fallu moins de dix minutes pour prendre l'air à partir du moment où les premiers CH 53 des Marines ont été en vue de notre base.*

— *Vous êtes prévoyante capitaine... Je me suis permis de me faire communiquer vos états de service, cela explique beaucoup de choses. Vous avez visiblement l'habitude des situations de conflit, si j'en juge par votre participation à Desert Storm et à Deny Flight, plus la Serbie cette année... Vous étiez déjà très bien notée à l'Air Force Academy, et vous devez être excellente avocate si j'en juge vos notes dans l'option droit de votre formation d'officier... Lieutenant, vous êtes nouvelle dans le métier de pilote de chasse, et vous n'avez pas l'expérience du capitaine Messerschmidt, d'autant plus que vous êtes pilote civil de profession si j'en crois votre dossier. Qu'est ce qui vous a permis de juger du fait que l'initiative de votre leader était pertinente.*

— *Monsieur, Eh bien, heu... Comment dire... Je suis rentrée dans le jeu et il m'a paru vraisemblable que si, en tant qu'ennemi, nous devons demander l'armistice au gouvernement américain, il fallait tout faire pour ne pas arriver à la table des négociations les mains vides. Et donc, montrer que l'on avait toujours des moyens de nuisance malgré le fait que nous étions militairement*

écrasés. L'attaque suicide contre des navires était, d'un point de vue... heu... politique, quelque chose de cohérent, il me semble.

— Oui Brett ?

— J'ai aussi le dossier militaire du lieutenant... répondit un des officiers de la Navy à l'amiral Kohlenburgh. Très bien notée lors de sa formation militaire, en plus d'être un excellent pilote militaire. L'adjectif qui revient le plus souvent pour la qualifier, dans ses états de service, est "enthousiaste"...

— Ça lui va bien... Passons à votre attaque. Capitaine, vous avez attaqué suivant la méthode "vite et bas", le classique de toute école de combat aérien. Vous n'avez pas rencontré d'opposition de quelque manière que ce soit.

— Ce n'est pas tout à fait exact Monsieur. Quelques instants avant l'impact, mon ailier, le lieutenant Mac Intyre, a été accroché par un E 2. Mais il n'y a pas eu d'autre opposition de la part des navires attaqués.

— Vous voulez dire : pas d'activation constatée du système Phalanx, ou de tout autre moyen de défense antiaérienne, y compris des tourelles de canon ou de mitrailleuses à commande manuelle ?

— Aucune activation de systèmes automatiques constatée Monsieur, je vous le confirme. Pour les équipements à commande manuelle, je ne suis pas en mesure de vous le confirmer, mon survol de ma cible après l'impact simulé ne m'a pas permis de voir de servants actifs sur les pièces d'artillerie qui auraient pu faire échouer mon attaque.

— Ce sera tout mesdames, vous pouvez disposer... »

Peu de temps après, il y a eu pas mal de remontage de bretelles dans la Navy. Ayleen a des amis au Pentagone et elle m'a confirmé que l'attitude des officiers de marine qui avaient planifié l'exercice était souvent qualifiée de négligente et peu professionnelle. Entre autres, l'ordre avait été donné de désactiver toutes les défenses des navires à l'heure prévue pour la fin de l'exercice, sans qu'une confirmation de la défaite complète de la force ennemie n'ait été faite... Un gros rapport avec tous les dysfonctionnements constatés ce jour là a été fait par la Navy, mais il a vite été classifié, inutile de demander pour quel motif...

Le début de l'année 2000 a été marqué par le fameux bogue de l'an 2000, du moins les précautions prises pour l'éviter... Autant vous le dire tout de suite : on s'est bien foutus de vous avec cette histoire. Pour des raisons tenant purement et simplement à la paranoïa entretenue par les médias dans le grand public, nos vols commerciaux, ainsi que ceux des autres compagnies aériennes, ont été arrêtés dans la nuit du 31 décembre 1999 au 1er janvier 2000. La FAA et Boeing, notre fournisseur d'avions (Mc Donnell Douglas, qui a fabriqué les MD 83 que nous utilisions à l'époque, avait été racheté par Boeing en 1997) nous ont assurés que nous ne craignons rien. Et, en effet, des avions cargo civils ont bien volé cette nuit là, en plus des vols militaires habituels. Le tout sans le moindre incident, aux USA comme à l'étranger...

D'un point de vue privé, j'avais complètement occulté ce qui aurait dû m'alerter sur le comportement extra-conjugal de mon mari. Pourtant, il y avait de quoi faire : comme nous avions un compte en banque commun, je pouvais voir toutes ses dépenses. Comme des restaurants avec des notes trop élevées pour un repas seul, des achats dans des boutiques de lingerie ou de parfums qui ne correspondaient à aucun cadeau qui m'avait été fait, des achats de billets de transports pour deux personnes au lieu d'une. Et, en face, des remboursements de notes de frais sur la base d'une

personne qui ne couvraient que la moitié de certains frais prétendument professionnels, genre chambre d'hôtel pour deux remboursée pour une personne...

Mais je restais aveugle à tout cela. D'autant plus que d'autres considérations aéronautiques allaient bien m'occuper. Par une froide matinée de la fin janvier 2000, je suis allée chercher Ayleen sur son lieu de travail. Nous étions samedi matin et nous devons partir pour Strawberry Field. Comme j'habite Newark, j'ai proposé à mon leader de venir la chercher à son travail pour que nous fassions la route ensemble. Elle avait comme obligation professionnelle celle d'assurer des commissions d'office au tribunal local, en alternance avec certains de ses collègues. Ce matin là, je suis arrivée plus tôt que ce qu'elle m'avait dit pour la voir au travail dans le cadre de sa profession, par pure curiosité. Ça m'a fait tout drôle de la voir en civil, plaider devant un tribunal pour défendre son client, dans le même tailleur sobre qu'elle portait le jour où je l'ai vue pour la première fois. À la sortie du tribunal, j'ai eu l'occasion de parler avec elle de son métier :

« Dis moi, tu en fais souvent des dossiers comme ça ? Cela ne doit pas être marrant de devoir défendre un type bourré qui a plié un réverbère, comme ton client...

— C'est formateur, je débute dans la profession, je dois encore faire mes gammes. À la base, je suis plutôt civiliste, tout ce qui est contentieux sur des contrats entre entreprises ou particuliers, comme les divorces, les ventes, les actes administratifs... Dans le cabinet où je travaille, on a des permanences à assurer pour les comparutions immédiates. Comme je débute en droit, j'y suis affectée en priorité. C'est une bonne école.

— C'est quand même incroyable que tu sois passée de l'USAF à un emploi civil. Normalement, une reconversion dans le civil, ça se fait si tu as des problèmes de santé.

— Moi, c'est un problème d'éthique professionnelle... L'ambassade de la République Populaire de Chine à Belgrade, ça te dit quelque chose ?

— Elle a soi-disant été bombardée par erreur.

— L'erreur, c'était moi. »

Ayleen n'en a pas dit davantage. J'ai appris par la suite que la CIA lui avait sorti cette thèse de l'erreur de définition d'objectif et que, en tant que leader de la formation, les morts civils et les mensonges sur ordre que le Pentagone lui avaient fait avaler n'étaient pas du tout passés. Et ce jour là, avant que nous ne prenions notre tour de permanence en patrouille d'alerte, nous avons eu droit à une présentation des prochaines manœuvres prévues au printemps, et où nous serions participants. Le colonel Goldstein a présenté à toute l'escadrille un scénario nouveau, à l'occasion d'un briefing spécial dédié aux manœuvres de printemps :

« Dans le cadre du prochain FIX intitulé Amalgam Warrior, qui aura lieu courant avril, un nouveau scénario a été mis en place pour tenir compte de l'évolution des menaces après la chute du mur de Berlin. Selon ce scénario, des terroristes se seront emparés d'un avion de ligne et le dirigeront vers New York City pour le faire exploser au-dessus de la ville afin qu'il y répande sa cargaison de gaz toxique. Le dispositif de défense n'est pas encore élaboré par le Pentagone mais le 611th fighter squadron aura pour rôle d'assurer la dernière ligne de défense pour New York et le New Jersey, comme cela a toujours été sa vocation depuis son affectation à Strawberry Field à la fin des années 1940. Cette fois ci, la difficulté sera de détecter et intercepter un avion civil au milieu du trafic habituel, et de le neutraliser en suivant en temps réel la procédure que vous connaissez tous. Pour des raisons pratique, notre Président sera simulé par un officier supérieur du DoD situé au Pentagone... »

Pour précision, les Air National Guards de chacun des états qui composent les USA ont pour affectation tout ce qui est police de l'air en temps de paix, en plus de la sécurité de l'espace aérien national en temps de guerre ou en cas d'attaque. De ce fait, les ANG assurent les patrouilles d'alerte

en permanence. Depuis la fin de la guerre froide, il suffit de garder 12 à 20 avions en alerte pour surveiller tout le territoire. Une patrouille d'alerte, c'est un leader et son ailier qui attendent, à deux pas de leurs avions, en combinaison de vol, qu'on les fasse décoller en urgence. Le plus souvent, c'est pour retrouver un avion qui ne répond plus au contrôle aérien, ou qui s'est égaré, ou qui a un problème technique en vol.

Très important : si, pour une raison quelconque, un avion devrait être abattu en temps de paix, seul le chef de l'exécutif peut donner personnellement l'ordre aux pilotes engagés à sa poursuite. Avec une procédure spéciale qui comprend un code à confirmer à la radio, les pilotes ont sur eux une enveloppe avec le code du jour qui les autorise à prendre l'ordre et à le considérer comme authentique et recevable. L'ouverture du tir ne peut se faire qu'avec la cible en vue, et c'est une *autorisation de tir*, non un ordre formel d'ouvrir le feu immédiatement. La décision finale appartient au chef de patrouille qui, quelles qu'en soient les conséquences, n'est passible d'aucune poursuite s'il décide de ne pas tirer.

L'exercice prévu dans le cadre des manœuvres de printemps pour Amalgam Warrior 2000-4 prévoyait la simulation du détournement d'un avion de ligne qui serait employé comme vecteur de gaz de combat sur la ville de New York. Depuis l'attentat contre le métro de Tokyo en 1995, les simulations comprenant l'emploi d'armes chimiques par des terroristes se multipliaient, aussi bien dans les forces armées que parmi les agences civiles de maintien de l'ordre ou de réponse aux situations d'urgence relevant de la sécurité civile, comme la FEMA à l'échelle fédérale ou l'Office of Emergency Management (*Bureau de la Gestion des Urgences*) de la mairie de New York City. Après que le colonel Goldstein ait briefé toute l'escadrille, nous sommes allées prendre notre place en salle d'alerte, Ayleen et moi. Alors que nous nous apprêtions à passer 24 heures en attendant une éventuelle alerte, Ayleen m'a fait part de son scepticisme quand au scénario choisi :

« Ce n'est pas un cas impossible mais je lui trouve beaucoup d'in vraisemblance, pour tout dire, par rapport à ce que serait l'action d'un groupe terroriste. Trop cher, trop compliqué, trop risqué. C'est un scénario militaire qu'ils nous pondent là, pas celui d'une attaque terroriste.

— Que veux tu dire ?

— Ceci, tout simplement : les terroristes n'ont pas les moyens matériels et logistiques d'un état qui nous déclarerait la guerre. Fabriquer une quantité de gaz de combat suffisante pour tuer toute la population de New York City et obtenir un avion de ligne pour le répandre en le faisant exploser au-dessus de la ville, c'est une vision d'experts du Pentagone, pas de terroristes de base.

— Et quelle quantité de gaz de combat peut contenir un avion civil, du genre de ceux que je pilote, les 737-400 ou, plutôt, les 757-200 de ma compagnie.

— Visons large et prenons un 747 Cargo. Comptons 150 tonnes métriques nettes de sarin, tabun ou soman. D'ores et déjà, tu ne passes pas une quantité pareille de gaz en douce au fond d'une valise. Il faut la charger à partir d'un aéroport équipé de matériel de manutention, et d'une piste de plus de 10 000 pieds pour que l'avion puisse décoller à pleine charge. Même en prenant un avion plus petit, comme les 737 que tu pilotes, et moins de gaz, les aéroports susceptibles de permettre à un avion commercial de décoller ne sont pas camouflables au fin fond d'un coin désertique, sauf si tu as un état disposant des moyens adéquats avec toi. Ce qui n'est plus le cas depuis la chute du mur de Berlin.

— On peut toujours piquer un avion...

— Oui, mais pour l'emmener où ? Sans parler du pilotage, il y a la maintenance, la mise en condition de vol, sans parler du fait qu'il faut l'amener sur cible. Soit tu fais ça depuis un pays qui est dans notre collimateur, et tu te fais repérer et abattre avant même d'avoir décollé, soit tu fais ça sur notre territoire, et un vol d'avion, c'est tellement gros que le FBI et la FAA t'auront retrouvée

avant que tu fasses quoi que ce soit. Sans parler du gaz : en fabriquer plus que quelques onces sur un coin de cuisine, cela demande d'avoir une usine à disposition, avec les ingénieurs chimistes et le matériel qui vont avec. Pas vraiment le genre d'équipement que l'on peut planquer dans un garage...

— Encore une fois, on en revient à l'infrastructure d'un état.

— Infrastructure trop facilement repérable et neutralisable par nos forces armées. Et puis, le problème, c'est combien tout cela va coûter ? Là, même en supposant que tu aies déjà l'infrastructure sous le coude, rien que la fabrication de la quantité de gaz de combat nécessaire va nécessiter plusieurs millions de dollars. Incompatible avec les méthodes élémentaires d'un groupe terroriste : simple, pas cher, et avec le moins de personnes possibles.

— Pourtant, la secte Aum machinchose a réussi à faire une attaque au gaz sarin dans le métro de Tokyo...

— Pour un coût total estimé de \$3 millions, en faisant six tués et quelques centaines de personnes atteintes, la plupart avec une gravité allant de moyenne à faible. On a ici un cas d'espèce et, par un copain que j'ai connu à l'Air Force Academy et qui travaille maintenant pour la CIA, je peux te dire que cette secte a probablement bénéficié de l'appui clandestin des russes, qui voulaient faire pression sur le gouvernement japonais au sujet du différend territorial portant sur les îles Kouriles⁶. Cette secte, qui avait pignon sur rue au Japon, a bénéficié des moyens considérables que lui fournissaient l'argent de ses disciples et l'infrastructure industrielle du pays dans lequel ils avaient leur siège social et leurs lieux de culte. Sans parler de la complaisance des officiels japonais vis à vis de ce mouvement, qui a bien facilité l'absence de surveillance par la police locale... Malgré tout cela, ils n'ont été capable que de faire un peu moins d'un gallon (3,78 litres) de sarin de très mauvaise qualité, produit dont la létalité a été diminuée par un mode d'épandage inefficace : diffusion à partir de poches de plastique crevées dissimulées dans des parapluies... Et tout cela aurait coûté \$3 millions... Avec le même budget, Timothy Mac Veigh aurait pu faire l'équivalent de son attentat d'Oklahoma City dans chacun des 50 états de notre pays...

— Rien n'empêche une secte apocalyptique, et ce n'est pas ce qui manque chez nous, de refaire la même chose en pire chez nous.

— En théorie, oui. En pratique... Même avec ses moyens considérables, Aum Shinrikyo n'a pu faire mieux que ce qu'ils ont fait dans le métro de Tokyo. Si tu veux faire ça bien, tôt ou tard, tu te feras repérer par le FBI et arrêté : fabrication du gaz de combat, achat ou vol de l'avion, recrutement des pilotes... Tu auras tellement de monde sur le coup que ça attirera obligatoirement l'attention des fédéraux, ton groupe sera infiltré, voire un de tes complices balancera tout, et tu auras droit à une descente de police la veille du jour J. En tant qu'avocate, je vois ça en droit pénal pour des affaires de trafic : devant un tribunal, c'est extrêmement difficile à plaider et je conseille à mon client de plaider coupable et de balancer tout ce qu'il sait pour pouvoir négocier une peine réduite avec le juge. C'est quasiment du flagrant délit, surtout quand tu t'es fait coffrer par des agences comme la DEA, en ayant été balancé par un de tes complices dans 80 % des cas. Les fédéraux ne se déplacent que quand ils sont sûrs de trouver les criminels et les preuves indiscutables de la préparation de leur complot sous le même toit. Si tu te fais avoir par le FBI avec un avion de ligne et plusieurs tonnes de sarin sous le même hangar, tu as le choix entre balancer tout ce que tu sais pour avoir entre quinze et vingt ans, ou te taire et gagner la prison à vie. Pareil si tu fais ça depuis l'étranger, les polices des autres pays ne sont pas tendre avec ce genre de terroristes. Reste l'état complice et là, il sera tellement surveillé par nos forces armées que ta bombe volante sera détruite par un missile de croisière avant même d'avoir pu être testée en vol...

— Bref, le scénario choisi pour Amalgam Warrior ne sert à rien...

⁶ Hypothèse avancée par certains analystes et, à ce jour, restant à confirmer.

— Dans l'absolu, il n'est pas impossible, mais il est lourdement invraisemblable comme scénario d'attaque terroriste. De plus, un état qui se livrerait à ce genre de forfait serait vitrifié à l'arme nucléaire dans l'heure qui suit, avec les applaudissements du monde entier. Je suis convaincue que si des terroristes veulent s'emparer d'un avion pour commettre un attentat, ils ne vont pas se donner tout ce mal et ils iront au plus simple.

— Qui est, selon toi ?

— Se servir de l'avion lui-même comme missile piloté dans le cadre d'une attaque-suicide. Un avion de ligne au décollage, c'est plusieurs centaines de gallons de Jet A-1 qui en font une formidable bombe incendiaire en cas de crash provoqué. Il suffit de le détourner pour l'envoyer percuter une cible peu ou pas protégée, comme un immeuble de grande hauteur. Et ce n'est pas ce qui manque dans notre pays. »

Avec un an et demi d'avance, Ayleen avait parfaitement compris la logique qui allait conduire aux attentats du 11 septembre 2001. Malheureusement, elle n'était qu'un petit officier pilote en délicatesse avec le DoD, et non secrétaire d'état à la défense... Et je ne pouvais qu'aller dans le sens de son analyse, au vu de mon expérience de pilote de ligne :

« Je ne sais pas si tu en as entendu parler, mais en 1994, un pilote de Federal Express, sur le point d'être licencié pour faute, a tenté de détourner un avion cargo de sa compagnie pour s'écraser avec sur le centre logistique de Fedex à Memphis. Ma patronne veut équiper de portes de cockpit blindées les avions neufs que nous allons acheter à partir de 2002. Les pilotes de la compagnie sont tous d'accord.

— Et la FAA fait tout pour vous dissuader de monter vos portes en vous disant que ça sert à rien, que ça empêcherait les secours d'entrer dans le cockpit en cas de crash, et autres arguments en carton du même genre...

— Tu connais ?

— USA Express, compagnie dont mon cabinet assure la représentation légale, va faire la même chose. Même discours de la FAA qu'ils ont menacé de traîner en justice pour négligence criminelle. Ils ont déjà eu le cas d'un passager bourré qui est entré dans le cockpit d'un de leurs avions en plein vol. Avec ta compagnie, ça en fait deux qui ont le bon sens de protéger leurs pilotes, leurs avions, leurs passagers et les gens au sol en appliquant une mesure simple mise en œuvre par El Al depuis les années 1960...

— Cassandra, ma patronne, m'a dit qu'elle est allée jusqu'à engueuler Jane Garvey, la directrice de la FAA, en lui disant qu'elle était l'actionnaire principale de National Airways et qu'elle faisait ce qu'elle voulait comme investissements sans avoir à lui en rendre compte quand c'était légal en dehors des cadres réglementaires prévus par les FAR⁷...

— C'est pas Cassandra Larkin ta patronne ?

— Si, tu la connaît ?

— Personnellement et professionnellement, non. Par contre, sa sœur cadette Amanda, Mandy pour les intimes, professeur de philosophie à Columbia et psychanalyste, est la compagne de ma collègue de bureau. Nous avons déjà eu l'occasion de parler d'elle en privé, ma collègue Sarah Jane et moi, et...

— **PATROUILLE NEJER 4, DÉCOLLAGE IMMÉDIAT ! JE RÉPÈTE, PATROUILLE NEJER 4...**

— C'est pour nous Shannon ! »

Nous avons eu une alerte ce soir là pour retrouver un avion privé qui avait envoyé un mayday suite à une panne de moteur et avait dû faire un atterrissage d'urgence en pleine campagne. Nous

⁷ *Federal Aviation Rules (Règles Fédérales de l'Aviation), textes de lois réglementant l'aviation civile aux USA.*

avons pu le localiser une heure plus tard dans les montagnes du nord-est de la Pennsylvanie. Par chance, le pilote avait pu trouver un endroit plat et dégagé sur un plateau, entre deux forêts, et se poser sur le ventre avec son bimoteur à hélice sans trop de dégâts. Les trois occupants de l'appareil n'étaient pas blessés et, une demi-heure après, un hélicoptère de l'armée est venu à leur secours.

La semaine suivante, j'avais repris le travail avec National Airways et, après avoir assuré un vol Newark-Chicago puis un vol Chicago-Dallas, je me suis retrouvée passager sur le Dallas-Miami avant de finir ma journée en assurant le pilotage du 737-400 qui faisait le vol du soir Miami-Newark. Ces mouvements sont habituels dans la vie d'un pilote de ligne travaillant pour une compagnie aérienne intérieure. J'avais ensuite une journée où j'assurais un aller-retour Newark-Denver sur 737-300 et un troisième jour avec un vol vers Atlanta, un transfert à Saint Louis, un vol vers Chicago et un retour à Newark comme passager, puis un jour de repos. C'est à l'occasion de ce transfert que j'ai fait la connaissance de la maîtresse de mon mari.

Le vol Dallas-Miami n'était pas particulièrement chargé, et j'ai pu prendre une place près d'un hublot. Normalement, la consigne de la compagnie est, pour le personnel en transit, de laisser les meilleures places aux passagers, ce qui inclut celles près des hublots. Personne ne venant prendre celle de la rangée près de l'aile, je me la suis appropriée. Une jeune femme brune mince, qui devait avoir mon âge, est venue s'asseoir sur le siège à côté du mien. Je me suis levée pour lui proposer ma place mais elle l'a poliment refusée :

« Laissez, je ne vais pas profiter du paysage pendant le vol, je vais essayer de dormir un peu. Merci de votre attention.

— Mais c'est tout à fait normal, je suis en transit et je dois laisser la priorité aux passagers pour les places près des hublots.

— Vous savez accueillir la clientèle chez vous, on en a pour son argent. Vous êtes pilote à ce que je vois.

— Oui, je débute, je suis copilote sur 737 Classic et je suis en transit vers Miami. Je dois assurer le vol de la soirée vers Newark.

— Ça alors, une compatriote du New Jersey ! Vous y êtes née ou vous êtes une émigrée, comme moi ?

— J'y suis née, à Trenton plus précisément.

— Toute ma famille est du Wyoming, j'ai dû déménager à Seattle pour faire mes études à l'université, et je n'ai pas trouvé d'emploi ailleurs qu'à Newark. Je m'y suis vite fait, j'aime bien les villes, ça me change du trou où je suis née... Lisa Baynes, de Business Services Incorporated. Je m'occupe de finances chez eux.

— Shannon Mac Intyre, copilote débutante chez National Airways. J'ai une qualification pour piloter des 737 comme celui là... »

J'ai du mal à l'avouer, mais Lisa m'a tout de suite charmée. Petite brune aux cheveux longs mince, souriante, avec un charmant visage ovale aux traits fins et de splendides yeux noirs, je l'ai tout de suite trouvée craquante dans sa petite robe noire toute simple. Elle a tout de suite accroché avec moi parce que son employeur avait un contrat avec le mien :

« Vous allez sûrement entendre beaucoup parler de Business Services parce que votre patronne, miss Larkin, a un contrat avec nous pour la partie financement de votre nouveau siège social. C'est même moi qui suis chargée du dossier.

— Ce n'est pas possible ! Je me suis portée volontaire comme chargée de mission pour tout ce qui est préparation des acquisitions foncières. Comme j'habite à Newark, je me suis proposée pour faire une petite étude sur les terrains disponible. Miss Larkin, ma patronne, veut quelque chose de bien desservi par les transports en commun, avec entre un et quatre acres de superficie.

— Il y a des entrepôts à démolir près de la gare d'Amtrak si ça t'intéresse. Je le tiens par une autre de nos clientes, miss Waddington, qui a racheté pour une bouchée de pain trois blocks et qui va les proposer à la vente. Je ne pensais pas que les pilotes de cette compagnie avaient aussi comme activité celle de trouver des terrains à bâtir.

— Et tu fais la partie financement ?

— C'est dans le cadre de nos services aux entreprises : pour tout ce qui est investissements, nous proposons notre expertise pour l'élaboration des budgets, les appels d'offre, le montage du financement avec la négociation des prêts bancaires... Nous faisons aussi de la comptabilité pour les entreprises qui ne veulent pas avoir un service comptable en interne, de l'affacturage, de la gestion de payes, de commandes, et cetera. Nous avons aussi des services logistiques comme tout ce qui est organisations d'événements de promotion, de salons professionnels, de séminaires, un service d'archivage pour les entreprises, et même un département qui s'occupe des transferts de sièges sociaux.

— Je ne savais pas que ce genre de services était vendu aux entreprises. Je pensais que tout cela se faisait en interne.

— De moins en moins pour des raisons de coût. Les petites entreprises dépensent moins en faisant appel à nous pour des services comme l'affacturage par exemple, du fait de la mutualisation des coûts entre plusieurs entreprises pour diminuer le coût réel par client, ce que nous proposons. De plus, il y a des avantages fiscaux à passer en sous-traitance pour certaines opérations. Notre prestation est complète et elle est facturée comme fourniture de services sur le compte de résultat, au lieu de voir le matériel nécessaire au même service apparaître au passif du bilan de l'entreprise, ce qui n'est pas compté pareil pour les impôts. Plus le fait que nous pouvons absorber les variations de volume de travail plus facilement et à moindre coût qu'un service interne d'une entreprise. Sans parler des missions ponctuelles sur lesquelles nous sommes imbattables.

— Comme tout ce qui concerne la mise en place d'un nouveau siège social.

— Exactement. Une entreprise ne peut pas mobiliser du personnel pour une mission de ce genre, qui n'arrive qu'une fois tous les 20-30 ans. Ils font appel à nous avec un contrat de prestation de service et nous leur vendons le service clefs en mains... »

Pendant les deux heures de vol qui ont suivi, nous avons eu une conversation à bâtons rompus, elle et moi. Bien évidemment, nous avons parlé de notre travail puis, de fil en aiguille, nous nous sommes découvert des passions communes : le jardinage, le théâtre de Shakespeare et les promenades en forêt, la seule chose qui lui manque du Wyoming. J'ai aussi appris qu'elle avait un petit ami, plus âgé qu'elle, qui travaillait dans la banque à Newark et qu'elle trouvait un peu trop distant. Elle a été surprise que je sois mariée si jeune :

« Même pas 23 ans et déjà mariée, ça devient rare de nos jours. Tu aurais été de la génération de ma mère, ça n'aurait pas été étonnant, mais aujourd'hui... Pas une seule de mes amies ne s'est mariée à la sortie de l'université, la plus jeune mariée que je connaît a 26 ans. Enfin, tu me diras, je sors de mon MBA, j'ai un an de moins que toi, j'ai le temps de voir venir, d'autant plus que ma mère ne s'est mariée qu'à l'âge de 25 ans, après avoir repris la scierie de son père en association avec son frère aîné.

— Ma mère s'est mariée à 19 ans, pendant que mon père était dans la Navy, dès sa sortie d'Annapolis. Mon frère aîné est né l'année d'après, et j'ai suivi trois ans plus tard. Déjà, dans les années 1970, ça commençait à faire jeune, 19 ans, pour se marier. Maman n'avait pas trouvé son travail d'hôtesse de l'air à l'époque, elle n'a travaillé qu'après ma naissance, quand j'ai été assez grande pour qu'elle n'ait plus à s'occuper de moi...

— Et toi tu n'as pas d'enfants et tu as un boulot, c'est quand même surprenant de se marier comme ça sur un coup de tête.

— Je t'avoue que je ne sais pas pourquoi j'ai fait ça, John était là, ça a collé entre nous, et nous nous sommes mariés...

— Lui aussi, il s'appelle John ?

— Oui. Et avec le tien, tu n'envisages rien de ce côté là ? Enfin, tu me l'as dit, tu as tout juste 22 ans et le temps de voir venir.

— À vrai dire, on n'en parle pas. Il est cadre dans une banque, et il voyage beaucoup dans tout le pays, nous nous voyons en coup de vent, il n'est pas souvent à Newark... Je ne suis d'ailleurs jamais allée chez lui d'ailleurs. Il m'a dit qu'il était divorcé et que son ex était un dragon invivable, et qu'il lui fallait encore un peu de temps pour se poser. C'est pour cela qu'il a un emploi qui fait qu'il est souvent en déplacements.

— Ça doit être courant dans les divorces, le mien m'a dit la même chose de son ex. J'ai eu la personne en question au téléphone, elle n'est pas du genre marrante d'après le ton de sa voix. Mais bon, avoir l'actuelle de son ex au bout du fil, ça ne doit pas être ce qu'il y a de plus agréable...

— Franchement, les divorces, ce n'est pas ce qu'il y a de plus marrant... Enfin, je n'en parle que de façon théorique, je n'ai encore jamais vécu en couple. Mon père est avocat à Casper et c'est son fond de commerce, c'est toujours sordide ce genre d'histoire, genre le mari qui épouse la maîtresse en plaquant son ex... »

Le message de Mindy Harrelson, la chef de cabine sur ce vol, nous a prévenu de regagner nos fauteuils et d'attacher nos ceintures pour l'atterrissage à Miami. Nous avons échangé nos numéros de portables, Lisa et moi, en nous promettant de nous revoir un week-end pour une promenade dans les forêts du sud du New Jersey. Sans le savoir, je détenais désormais un élément qui allait me permettre de ne plus douter de l'infidélité de mon époux...

Au printemps, ma principale activité militaire a consisté en la préparation de l'exercice de terrain Amalgam Warrior 2000-4, celui où le fameux avion chargé de gaz chimiques devait être abattu. À Strawberry Field, nous avons soigneusement préparé la simulation. Afin de reproduire au plus près les conditions réelles d'une possible attaque de ce genre, les contrôleurs civils des ARTCC de Boston et New York avaient été associés à la manœuvre, avec les contrôleurs du NEADS, le North East Air Defense Sector (*Secteur de Défense du Nord-Est*), la division du NORAD chargé de la défense des grandes villes de la côte est, de Boston à Washington. Un briefing avait lieu à Strawberry Field afin d'expliquer les grandes lignes du FIX, et un représentant du Pentagone, le général Shaugnessy, nous a détaillé la manœuvre :

« Le 611th Fighter Squadron et le 102th Fighter Wing sont retenus du fait de leur rôle habituels de piquets d'alerte pour le secteur nord-est. Pendant la semaine retenue pour la manœuvre, le jour d'alerte sera tiré au sort sans préavis afin de recréer une véritable attaque. Les deux escadrilles étant d'alerte en alternance, l'une d'entre elle enverra sa patrouille et l'autre devra effectuer une mobilisation d'urgence afin d'être en situation de porter assistance à l'autre unité le plus vite possible. Le fonctionnement en condition réelles simulées de la procédure de tir sur autorisation présidentielle sera testé en grandeur réelle sur un scénario impliquant une attaque terroriste. L'armement de la patrouille d'alerte sera standard : deux missiles à courte portée Sidewinder et approvisionnement du canon de bord. La cible sera un C 9 de la Navy qui simulera un avion civil détourné pour servir de bombardier chimique avec, comme objectif, une attaque sur New York City. Tout le dispositif, tant civil que militaire, sera testé à l'occasion. Madame Thelma

Williamson, de l'ARTCC de New York, va vous présenter le rôle de son centre de contrôle, qui dépend de la FAA, à l'occasion de ce FIX... »

Ce jour là, j'ai fait la connaissance de l'ex de mon mari... Thelma Williamson est une petite brune ronde à l'air sévère, son visage rond, son regard perçant et sa coiffure courte quasiment militaire ne lui donnent pas un air particulièrement avenant. D'après sa fiche dans les documents de préparation de l'exercice, elle a dix ans de plus que moi. D'un professionnalisme impeccable, elle a présenté le rôle de l'ARTCC (*Air Route Traffic Control Center, Centre de Contrôle du Trafic des Routes Aériennes*) dans la détection et la notification de l'incident au contrôle aérien. Dans le ton, elle ne semblait pas plus convaincue qu'Ayleen de la pertinence de l'exercice. Toutefois, elle a bien mis en avant l'intérêt pratique de la simulation du côté de son administration, la FAA :

« Les circuits d'alerte doivent être testés afin qu'un incident grave, de type détournement d'avion, soit pris en compte de façon optimale par la défense aérienne. Le contrôle aérien civil est le premier maillon de la chaîne de sécurité, surtout quand il s'agit de détecter, analyser et reporter un incident aérien pouvant avoir des conséquences graves sur la sécurité nationale. De ce point de vue, à ce jour, aucun exercice grandeur nature n'a été mené en impliquant conjointement le contrôle aérien civil et la défense aérienne militaire. L'époque où on pouvait arrêter complètement le trafic civil en cas de menace d'attaque par des flottes de bombardiers ennemis est révolue. C'est désormais en temps de paix, sans préavis, et au milieu des activités aériennes quotidiennes les plus banales que la prochaine attaque surviendra. Et, pour cela, la FAA doit être aussi prête que l'Air Force pour faire face à cette éventualité. »

Ayleen m'avait dit que l'intérêt de l'exercice, plus que son scénario discutable, était de voir comment allaient réagir les différents éléments de la chaîne de commandement, et quelles devaient être les maillons faibles à repérer. Selon elle, le premier maillon faible, c'était de ne pas avoir prévu un détournement d'avion civil à des fins d'attaque contre des objectifs au sol depuis le territoire des USA. Le scénario qui allait être mis en place lors d'Amalgam Warrior prévoyait un avion venant de l'étranger et ayant un comportement suspect. Le scénario le plus favorable pour le NORAD parce qu'il permettait d'avoir un long préavis pour analyser la situation et intervenir. À la fin de la présentation, Ayleen et Thelma ont discuté à part de certains détails qui pouvaient coïncider, et ce n'était pas vraiment des points secondaires d'importance négligeable :

« Plusieurs exercices de simulation de transmission de l'information ont déjà eu lieu et ce n'est pas vraiment encourageant... expliquait Thelma à Ayleen. C'étaient les exercices Blankshot I à IV, qui devaient valider l'analyse et la transmission de l'information entre l'ARTCC, le NORAD, la Présidence et les escadrilles. La série Blankshot I, qui devait comporter deux exercices, en a comporté douze au final vu les problèmes de transmission de l'information entre l'ARTCC et le NORAD...

— Je sais que pour la validation de la chaîne complète, l'exercice Blankshot IV, trois étaient prévus, il a fallu en faire quatre de plus, pointa Ayleen. J'ai l'info par des relations personnelles au Pentagone, du genre bien informées. C'est le genre de détail que l'on ne transmettra pas aux unités...

— J'étais sur tous les exercices Blankshot I, et nous ne sommes pas arrivés à descendre en dessous de 10 minutes pour une détection/analyse/transmission des informations au NORAD. En comptant la transmission à la présidence pour une éventuelle autorisation de tir sur cibles civiles errantes et la transmission de l'ordre aux escadrilles, il est impossible d'avoir une activation d'urgence en deçà de 25/30 minutes de bout en bout. Deux fois trop de temps...

— C'est bien ce qui a été constaté avec Blankshot IV. Sauf à revoir de fond en comble la totalité du dispositif et des procédures, nous n'arriverons pas à obtenir des temps de réaction

inférieurs, largement au-dessus de ce qui serait nécessaire en cas de menace domestique, bizarrement jamais évoquée... Shannon, tu as quelque chose à me demander ? J'ai fini avec miss Williamson...

— Heu... Oui, quelque chose à voir avec elle... C'est de nature privée...

— Je te laisse. On se revoit tout à l'heure pour le briefing d'escadrille... »

Bien que n'ayant eu de moi rien de mieux que ma voix au téléphone comme élément d'identification, Thelma Williamson a tout de suite compris à qui elle avait à faire, et pour quel motif je souhaitais lui parler en privé :

« Ça a été un peu long les doutes sur ton mariage avec John. Je pensais qu'au bout de six mois, tu aurais compris à qui tu avais à faire.

— Je n'en suis pas encore là et, à vrai dire, je n'ai rien de formel...

— John sait s'y prendre. Ne le prends pas mal, mais il n'a pas épousé une gamine naïve comme toi pour rien. J'y suis passé pendant les sept ans où j'ai été son épouse : les dépenses sur le compte commun qui ne correspondaient à rien, les appels téléphoniques à des domiciles privés passés dans mon dos, les frais de déplacement qui ne collent pas avec la réalité de ses obligations professionnelles... Sept ans, trois maîtresses. Ça n'a pas été compliqué pour le juge de les faire témoigner à charge pour que j'obtienne le divorce à ses torts. Et il n'a mis que trois mois pour se remarier...

— Et... Je veux dire... John ne peut quand même pas avoir remis ça après m'avoir épousée... Il a sûrement dû se calmer après avoir divorcé de toi, \$15 000 de pension alimentaire annuelle, ce n'est pas rien, c'est le tiers de ma paye !

— John est un cavaleur pathologique, désolée de jouer à l'ex rancunière en te disant ça, mais c'est la vérité. Tu peux être sûr qu'il en a au moins une en cours en ce moment en plus de toi. Il ne t'a pas prise comme épouse au hasard, il se doutait bien que tu gèrerais tout ce qu'il dit sans vérifier.

— Quand même... Je... Je veux dire, John est tout à fait charmant avec moi, je n'ai pas de problèmes de couple avec lui, à tous points de vue...

— C'était mon cas aussi. Et pour sa première maîtresse, je n'ai rien voulu voir jusqu'à ce que je le trouve au lit avec elle un soir en rentrant du travail à l'improviste. Après la scène de ménage qui allait avec ce genre de situation, il m'a dit que ce n'était qu'un accident. Il y en a eu deux de suite dans le même genre pendant les cinq années qui ont suivi, et le troisième a été le dernier. Tant que tu n'es pas trop coincée avec lui, je te conseille de prendre un bon avocat et de divorcer. Plus tu traînes, plus ça fait mal... Vérifie tout ce que je t'ai dit par toi-même en commençant par les factures d'hôtel et de téléphone, c'est très instructif... »

Pour moi, Thelma ne pouvait que se tromper sur le compte de mon mari, et j'allais le lui prouver en vérifiant soigneusement tous les comptes du ménage. Comme je l'ai déjà dit, mon époux et moi faisons compte commun, et j'avais accès à tous les relevés. Je n'y ai plus pensé pendant le week-end, le premier de ce printemps 2000 où, par chance, il faisait un temps magnifique bien que franchement froid. J'avais prévu une sortie en forêt avec ma grande copine Lisa Baynes. Elle est adorable et nous sommes vite devenues grandes amies.

À chaque fois que nous étions ensemble à Newark, nous trouvions l'occasion de passer un moment ensemble. Quand elle n'était pas là, elle me manquait et je ne passais pas une semaine sans l'appeler deux ou trois fois. Ce week-end là, j'avais autre chose en tête que de parler de mes problèmes conjugaux. Ma compagnie aérienne avait obtenu à l'arrachée les fonds nécessaires pour son nouveau siège social, Amalgam Warrior était prévu pour la troisième semaine d'avril et des travaux de réfection sur les pistes allaient débiter à Newark International, notre hub pour la côte est,

travaux qui perturberaient gravement le trafic aérien. Avec les premiers bourgeons du printemps, nous profitons du calme de la forêt, Lisa et moi :

« J'adore les forêts qu'il y a ici, ça me change des sapins du Wyoming ! J'ai pu obtenir des réservations pour le festival de la rose de printemps de Boston, tu m'as dit que tu avais pu obtenir d'y être dans le cadre de ton travail.

— J'ai arrangé ça avec le dispatching. Je ferais le vol direct Chicago-Boston et j'aurais ma période de repos qui commencera à Boston. Je serais au Seashore, l'hôtel qui a un contrat avec la compagnie.

— Tu m'as laissé l'adresse, je vais m'arranger pour y être. Nous avons un client là bas, je vais m'arranger pour avoir une mission. Tu es à l'armée la semaine qui vient ?

— Non, je fais la boucle Chicago-Denver-Houston-Atlanta-Newark, avec une escale à Los Angeles depuis Denver. National Airways monte en puissance et il nous faut des sous pour payer nos nouveaux avions. Tu sais, j'ai parlé de toi à John, ça ne l'a pas intéressé nos histoires de fleurs. Et ton mari ?

— Tu sais, sorti de sa banque, il s'occupe surtout des résultats sportifs. Il m'a dit que c'était bien pour notre couple que je voie quelqu'un d'autre en dehors du travail. Dans son entreprise, il ont des conseillers qui leur filent des tuyaux pour lutter contre le stress professionnel, et c'est par l'un d'eux qu'il a eu cette idée des week-ends individuels au sein du couple afin de maintenir l'équilibre en n'étant pas tous les deux l'un sur l'autre en permanence. Ça permet de renforcer harmonieusement nos individualités, à ce qu'il paraît, une théorie de la dynamique du couple...

— Tu as de la chance de vivre avec quelqu'un... Je vois mon ami entre deux avions, il est tout le temps occupé par son travail...

— Tu sais, moi, avec mon métier, c'est un peu pareil. Enfin, mon mari, ça ne le dérange pas, il savait à quoi s'attendre avant de m'épouser, entre la National Guard et ma compagnie aérienne...

— Heureusement que je t'ai, toi. Je passe plus de temps avec toi qu'avec mon ami, c'est paradoxal, tu ne trouves pas ? Je ne demande qu'à vivre en couple et toi, qui est mariée, tu as un époux qui ne te pose aucune question quand tu vas voir une copine... »

Le lendemain, j'étais à la maison en disponibilité pendant que mon époux travaillait au siège de sa banque à Newark. J'ai repensé à Lisa, que le refus d'engagement de son ami chagrinait, et j'ai fait le parallèle avec mon époux, volage compulsif selon son ex. J'avais reçu les factures téléphoniques du mois et j'ai voulu compter le nombre de fois où j'ai appelé Lisa depuis la maison. Je l'appelle toujours sur son portable et son numéro, attribué par T Mobile avec l'indicatif de Casper, Wyoming, est facile à repérer au milieu des autres appels entrants et sortants, entre ma famille, celle de John, sa banque, la National Guard, National Airways... Les numéros en provenance de Manhattan, indicatif 202, sont des appels d'Ayleen pour faire voiture ou avion commun vers Strawberry Field.

En repérant le numéro de Lisa, j'ai tout de suite vu qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas : il y avait des appels en provenance et à destination de son portable qui ne correspondaient pas à des périodes où j'étais à la maison. Et c'était facile à repérer entre mes déplacements pour le boulot et les périodes de service dans l'Air National Guard. Quelque chose ne collait pas, ce n'était pas possible. Qui d'autre que mon époux Lisa pouvait elle appeler à la maison quand je n'étais pas là ? Surtout que je l'appelais exclusivement de mon portable, en dehors de rare cas où je passais par le fixe pour cause de batterie ou de forfait épuisé...

28 appels pour le portable de Lisa depuis notre fixe alors que je n'étais pas à la maison... C'était trop évident pour que je ne puisse pas l'admettre... J'ai repris les relevés de compte et les relevés de mon portable, et j'ai comparé les dépenses d'hôtel avec les appels que j'ai passé en escale

vers le portable de Lisa. Douze coïncidences entre des réservations de chambres d'hôtel pour deux par mon époux dans le cadre de son travail et des appels à destination de Lisa, qui étaient dans la même ville qu'elle... AT & T me fournit des factures avec la référence du relais GSM vers lequel j'ai passé les appels, et ils correspondaient à chaque fois à des relais qui desservaient des quartiers où se situaient les hôtels dans lesquels, au même moment, mon époux avait réservé une chambre...

L'ami absentéiste de Lisa se prénomme John, il est divorcé, il habite Newark et il travaille dans la banque... Bien qu'elle ne m'en ait jamais donné de description, et encore moins montré de photo de lui, cela aurait été extraordinaire que cela ne puisse être mon époux. Surtout avec tous ces appels depuis mon domicile vers le portable de Lisa, appels que je n'ai jamais passés... La situation était des plus simples : j'avais fait de la maîtresse de mon mari ma meilleure amie, tout cela sans le savoir... Restait désormais un point en suspens : comment allais-je pouvoir me sortir d'une situation pareille ? Et comment ne pas perdre l'amitié qui me liait à Lisa ?

L'exercice Amalgam Warrior s'est bien déroulé, surtout parce que les délais concernant les alertes depuis les ARTCC ont été pris en compte, et la procédure d'alerte entièrement revue. Le tirage au sort nous avait donné de patrouille d'alerte le jour de la simulation, Ayleen et moi. Les instructions étaient de rattraper l'avion suspect en vol pour une identification à vue et de procéder à sa destruction en vol une fois l'ordre présidentiel donné, le tout avec notre armement de bord habituel : deux missiles AIM 9 Sidewinder à courte portée et notre canon de 20 mm M20 Vulcan. Naturellement, tout cela était simulé. Nous avons réussi à intercepter le C 9, avion de transport de la Navy qui est une version militaire du Mc Donnell Douglas DC 9, à une trentaine de nautiques à l'est de Long Island. Restait à obtenir le code présidentiel qui nous autoriserait à ouvrir le feu, ce que mon leader a fait :

« NEJER 91 à NORAD, je suis en vue de la cible, à deux nautiques derrière. Je demande l'ouverture d'une procédure de tir présidentiel, je répète : demande d'ouverture de procédure de tir présidentiel.

— De NORAD stand-by NEJER 91. Je vous passe la Maison Blanche...

— Deux à leader, faudrait qu'ils se dépêchent, on est bientôt en vue de Long Island.

— Ça ne devrait plus traîner maintenant, ne t'en fais pas...

— NEJER 91, ici Number One, veuillez procéder aux échanges de codes...

— Compris Number One. Voici le code pour NEJER 91 : Alpha, Bravo ; Hotel, neuf, sept, trois, huit, Echo, Sierra, je répète Alpha, Bravo, Hotel, neuf, sept, trois, huit, Echo, Sierra... Leader à deux, à toi !

— Compris, Number One de NEJER 92, voici mon code : Charlie, Xray, Papa, un, zéro, quatre, deux, sept, Roméo, Golf, je répète Charlie, Xray, Papa, un, zéro, quatre, deux, sept, Roméo, Golf, stand-by pour confirmation.

— De Number One à NEJER 91 et 92 : codes individuels confirmés, code présidentiel d'autorisation : Lima, Écho, Québec, sept, un, quatre, trois, Kilo, Victor, je répète Lima, Écho, Québec, sept, un, quatre, trois, Kilo, Victor.

— NEJER 91, code confirmé.

— NEJER 92, code confirmé.

— De Number One : autorisation de tir accordée sur bandit, je répète, autorisation de tir accordée sur bandit.

— *Compris Number One. Leader à deux, Fox ready, tir à mon ordre.*

— Deux à leader, Fox ready, stand-by pour tir.

— *De NEJER 91 : Fox two, Fox two !*

— De NEJER 92 : Fox two, Fox two ! »

En code radio, Fox two désigne un tir ami de missile à guidage infrarouge. Sur les écrans du NORAD, nos quatre Sidewinder simulés avaient atteint le C 9, qui avait été virtuellement détruit en vol à 25 nautiques à l'est de Long Island. L'équipage du C 9 était virtuellement abattu :

« *Toxic à NEJER 91, joli kill les filles ! J'ai mon simulateur qui m'indique que j'ai pris vos quatre Sidewinder dans le cul sans que vous en mettiez un à côté. NORAD de Toxic, on rentre à la nage les gars !*

— *Toxic de NORAD, prenez le cap deux neuf cinq à votre niveau actuel pour retour à Otis, mission terminée. NEJER 91 et 92, prenez au deux six zéro même niveau pour retour à la base, le contrôle civil vous reprendra quand vous serez en vue de la côte.*

— *Compris NORAD, de Toxic, deux neuf cinq même niveau.*

— *De NEJER 91, deux six zéro même niveau, je garde la fréquence, terminé. Shannon, la choucroute, c'est pour moi !*

— Reçu leader, je te suis... »

De retour à Strawberry Field, Ayleen m'a offert une authentique choucroute à l'allemande, recette d'un véritable traiteur de Chicago dont elle avait pu trouver une boutique à New York City. Le cuisinier du mess nous avait fait réchauffer le plat et, devant notre succulent déjeuner, nous avons fait le point du FIX. Ayleen était plus que sceptique quand à la pertinence de l'exercice :

« Nous avons intercepté un avion qui volait en palier au-dessus de la mer et qui était visible sur les radars comme le nez au milieu de la figure. Si j'étais un terroriste, je ne commettrais jamais une erreur aussi grossière. Shannon, les transpondeurs sur les avions civils, tu peux bien les couper en vol à volonté, non ?

— C'est le cas sur nos 737. Nous avons standardisé notre flotte avec un modèle de chez Collins que nous installons en remplacement des vieux Honeywell au fur et à mesure que nos taxis passent en check C ou D. On peut couper les transpondeurs en cas de nécessité, notre procédure prévoit un modèle principal et un modèle de secours dont l'utilisation doit être alternée pour limiter les pannes par répartition de l'usure. Il va de soi que l'on peut allumer et couper ces engins à volonté au sol comme en vol.

— Tu peux voler avec tous tes transpondeurs muets, c'est possible ?

— Oui, mais ce n'est toléré qu'en cas de panne simultanée des deux engins, avec obligation de les changer à la prochaine escale. Aucun avion civil ne vole avec un transpondeur muet, ça le rendrait impossible à identifier par le contrôle aérien.

— Et en faisant un vol tactique, un avion de ligne serait impossible à repérer.

— Oui, et si on ne veut pas jouer les experts, un vol à 1 000 pieds au-dessus du relief est parfaitement à la portée d'un débutant. Et c'est impossible à détecter, surtout si tu as le transpondeur coupé. Les trafiquants de drogue font ça dans les caraïbes avec des avions aussi gros que des DC 6, on peut s'amuser à ça avec un 737, voire plus gros. Toi, tu as une idée derrière la tête.

— Cette histoire d'avions civils détournés par des terroristes est récurrente depuis quatre ou cinq ans dans tous les FIX auxquels j'ai participé, aux USA comme à Aviano, ou lors de mon séjour à Misawa. Les japonais étaient très intéressés par nos simulations.

— Tu as été en garnison au Japon ?

— Après les accords de Dayton, une place de pilote s'est libérée à Misawa AFB. J'y ai postulé, les candidats n'étant pas nombreux pour aller s'enterrer dans le nord du Japon, tout le monde demande Okinawa à cause des plages et du climat tropical. J'ai eu la place et j'y ai été entre 1996 et début 1999 avant de retourner à Aviano, en Italie.

— Tu as pas mal voyagé dis moi...

— J'ai le goût à ça... Pour en revenir au sujet, toutes ces simulations m'ont intéressée, et j'en ai parlé à mes contacts au Pentagone. Je ne te cites pas les noms, ce sont des copains à moi que j'ai connu entre l'Air Force Academy, la guerre du Golfe, Deny Flight et toutes mes affectations pendant ma carrière d'active, et certains sont haut placés. Cet emploi d'avions civils pour mener des attaques terroristes aurait été envisagé par certains groupes terroristes en guerre contre nous, et la menace est prise au sérieux. Seul problème, les scénarios retenus ne sont pas réalistes, à mon avis. Je l'ai fait savoir au Pentagone et ça n'a pas vraiment été du goût de tout le monde...

— Ta réaffectation après la guerre en Serbie a joué, je suppose...

— Plus mon militantisme politique au Socialist Workers Party, mes nombreux articles critiques dans la presse et mon rapport à destination de la commission Gore en 1997. Après l'explosion en vol du Boeing 747-200 de la TWA, cette commission s'est réunie pour examiner les différents aspects de la sécurité aérienne. En résumé : c'est calamiteux à tous points de vue. J'ai rédigé un rapport complémentaire dans lequel je parlais d'un scénario d'attaque terroriste par détournement d'un avion de ligne d'une de nos lignes intérieures, avion qui serait employé comme missile piloté pour attaquer une cible d'importance sur notre territoire national. La FAA a rigolé en disant que mon séjour au Japon m'avait donné des idées tordues, le DoD ne m'a pas appuyée en disant que je m'exprimais exclusivement à titre personnel, et l'Air Force a bien rappelé que je n'étais qu'un petit officier pilote qui s'emmerdait le soir seule chez elle dans ce qui a été présenté comme étant le trou du cul de l'Empire du Soleil Levant...

— Le pire, c'est que ton scénario est tout à fait possible. Tu décolles, mettons, de Newark. Une fois l'avion en l'air, tu en prends le contrôle, l'équipage a pour ordre de ne pas jouer les héros et de te laisser les commandes si tu le leur demandes, et tu peux aller te planter n'importe où avec. Un Boeing 767-200, c'est 23 980 US gallons (*90 770 litres*) de Jet A-1 au décollage. Tu as l'équivalent en puissance explosive d'une belle bombe incendiaire ! Même la moitié de cette quantité serait suffisante pour faire de sérieux dégâts à n'importe quelle cible au sol !

— Plus l'énergie cinétique... Un avion comme celui-là, lancé à sa vitesse de croisière, c'est pire qu'un obus perforant.

— Poids maximal au décollage : dans les 150 tonnes métriques... Dans ton scénario, tout est plié en moins d'une demi-heure : impossible de rattraper l'avion, de connaître les intentions de l'équipage et de faire quoi que ce soit. Tu as vu, il nous a fallu, en tout et pour tout, trois quarts d'heure entre notre décollage et l'autorisation de tir présidentielle. Et dans des conditions extrêmement favorables !

— J'ai poussé à la roue le DoD et la FAA pour que ce scénario soit étudié. J'ai encore mis une simulation dans ce genre dans les tuyaux : un avion de ligne détourné depuis Kennedy Airport ou Newark et qui irait s'écraser sur le Pentagone à Washington DC. La FAA m'a répondu pour le moment en me disant que je ferais mieux d'arrêter de les emmerder avec mes idées nazes. Et qu'il serait souhaitable pour mon équilibre personnel que je me trouve un mari ou un animal domestique pour occuper mes temps de loisirs, au lieu de passer mon temps à leur écrire des rapports à la con dans ce genre, texto en provenance directe du Pentagone... »

Il faut dire que la FAA était entièrement noyauté par les grandes compagnies aériennes de ce pays, qui poussaient à la roue pour que rien ne soit fait de trop onéreux en matière de sécurité

aérienne... L'initiative de National Airways d'équiper ses avions de portes de cockpit blindées avait suscité des sarcasmes parmi les journalistes aux ordres des grandes compagnies aériennes, qui avaient traité ma patronne de folle, en résumé. Il faut dire que tous les syndicats de personnel navigant poussaient tous à la roue pour que cette mesure soit obligatoire, et seul le lobbying des compagnies aériennes, qui s'étaient payé la FAA à leur profit, empêchait que cette mesure de bon sens soit mise en œuvre...

Peu de temps après, début juin, j'ai été victime en vol d'un incident relatif à ce que l'on qualifie de rage aérienne. Pour rappel, ma compagnie avait décidé, ou plutôt Cassandra Larkin, son actionnaire principale, de doter les avions neufs, qu'elle achèterai à partir de 2002, de portes de cockpit blindées. Le parc d'appareils de la compagnie étant à l'époque très hétérogène, avec des avions très âgés comme les 737-200 et les 727 prévus pour être remplacés en priorité, il n'était pas possible d'envisager l'équipement complet de tout le parc du jour au lendemain avec des portes blindées.

Il était prévu de se limiter, en toute logique, aux avions achetés neufs qui devaient remplacer petit à petit les appareils anciens, ainsi que la dizaine de 737-300 que nous avions pris en location pour compléter la flotte. Les autres actionnaires de la compagnie, Cassandra n'ayant que 55 % des parts, avaient tout fait pour que la dépense ne soit pas faite mais l'actionnaire principale avait barré leur opposition en échange de l'ajournement de son plan d'équiper en plus certains avions, que nous devions garder longtemps, de ce type de portes de sécurité. Cela comprenait les 737-300 dont nous étions propriétaires, les 737-400 et 500, les 757, les MD 83 et les nouveaux Bae 146 achetés d'occasion pour desservir des destinations à faible volume de trafic.

D'un point de vue logistique, il était tout à fait possible d'équiper ces avions lors des check C, qui sont des passages en atelier qui ont lieu tous les 18 mois pour une vérification approfondie des appareils. Cela ne demandait que cinq heures de travail supplémentaire de la part des mécanos une fois les pièces commandées, à savoir un cadre de porte anti-arrachement, la porte blindée en question avec sa serrure électrique de sécurité (fermée par défaut en vol, elle se déverrouille seule quand elle n'est plus alimentée en courant, comme cela peut se produire lors d'un crash) et l'interphone cabine cockpit. En commande en série, une porte blindée pare-balles en kevlar d'un pouce d'épaisseur avec son appareillage complet revenait à \$450 000 l'unité, plus les heures supplémentaires du personnel de maintenance pour poser et tester tout cela.

Les 45 % d'actionnaires restants, un pool de divers investisseurs, dont une minorité conséquente de particuliers (15 % des parts) ne voulaient pas entendre parler de ce genre de mesures de sécurité, qui coûteraient plusieurs millions de dollars qui n'iraient pas dans leur poche sous forme de dividendes. Ils avaient pu obtenir que seuls les avions neufs seraient équipés sur les chaînes d'assemblage de Boeing à Seattle, et pas les appareils déjà en service qui n'étaient pas prévus pour être retirés de la flotte dans moins de cinq ans. Cassandra voulait au départ faire équiper tous les avions de la compagnie, sauf les 737-200 et les 727, pour cause de départ à la casse prévu rapidement, et les 737-300 que nous avions en location.

Un statut quo avait été négocié durement et Cassandra avait obtenu l'équipement des seuls avions neufs. Elle réinvestissait tous ses dividendes dans le remboursement du prêt qu'elle avait contracté pour constituer le capital de sa compagnie lors de sa fondation et elle ne pouvait pas, financièrement parlant, se permettre de racheter les 45 % du capital restant faute de liquidités. À terme, elle voulait faire racheter le plus de parts possible par sa famille et ses proches pour pouvoir dégager les 45 % d'extérieurs restants au capital de National Airways et faire rentrer ses employés dans le capital de la compagnie avec une confortable minorité de blocage. Pour arriver à ses fins, pour ce qui est de la restructuration du capital, Cassandra ne pouvait pas se permettre de trop se

mettre les 45 % d'actionnaires restants à dos. Surtout que ces derniers voulaient la dégager de son rôle d'actionnaire majoritaire afin de lui racheter ses parts et de faire ce qu'ils voulaient de la compagnie.

C'est dans cette ambiance de lutte fratricide des actionnaires que j'ai eu droit à un incident en vol qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. J'assurais un vol direct Detroit-Newark à bord d'un des 737-300 de la compagnie, en étant sur le siège de droite, celui du copilote. L'avion n'était pas équipé de porte de cockpit blindée et n'importe qui, en provenance de la cabine passager, pouvait entrer à n'importe quel moment dans le cockpit. Depuis mes récents débuts dans ma carrière de pilote de ligne, je n'avais pas été confrontée à un cas de rage aérienne. Fait intéressant, j'avais eu une formation à ce sujet non pas par la FAA ou mon école de pilotage, mais par le service du personnel de la compagnie. Une dépense jugée superflue par les 45 % d'actionnaires minoritaires...

C'était par une magnifique journée de printemps, à la météo estivale, que l'incident en question s'est produit. Je faisais équipe avec Olga et nous étions en vol le long des grands lacs. Nous avons passé Cleveland et nous nous apprêtions à prévenir l'ARTCC de New York quand nous avons été confrontées à un cas de rage aérienne :

« *National 781 de New York Contrôle, vous êtes autorisé à monter au niveau 310, même cap. Rappelez après Slate Run pour votre changement de route.*

— Niveau 310 pour National 781, on vous rappelle après Slate Run. De National 781, terminé... C'est vraiment une chance d'avoir un temps pareil, j'ai prévu d'aller passer l'après-midi à Brooklyn avec Lisa. On a prévu de voir l'exposition des orchidées à Prospect Park et de visiter Little Odessa et Coney Island avant de finir la soirée par un dîner dans un restaurant russe.

— Beau programme, si tu n'as pas prévu pour le restaurant, je te laisserai quelques bonnes adresses.

— Volontiers ! J'ai peur de mal tomber si je prends un restaurant au hasard sur l'annuaire. Tu me diras, les bonnes surprises sont toujours possibles...

— Les mauvaises sont plus fréquentes... Tu peux me vérifier la quantité de carburant restante, s'il te plaît ?

— Affirmatif, on était dans la norme au dernier pointage, je vais voir ça... »

Petit élément en apparence insignifiant, mais qui allait s'avérer primordial par la suite : sur les 737 Classic, les jauges de carburant, des débitmètres différentiels qui comptent le volume de carburant mis dans les réservoirs par les bondes de remplissage sous pression et soustraient en temps réel celui qui est consommé par les réacteurs, sont situées sur le panneau supérieur du cockpit, au-dessus des sièges de l'équipage. Pour y avoir accès afin de manipuler aisément les commandes du système électronique qui garde en mémoire le volume net consommé par les réacteurs et le compare avec le volume total du carburant contenu dans les réservoirs, il est préférable de se lever de son siège afin d'être plus à l'aise pour manipuler les boutons, bien que le système soit conçu pour être lisible depuis la position assise.

J'ai défait mon harnais et reculé le siège électrique du copilote pour pouvoir me lever et m'occuper des jauges électroniques. Contrairement à l'imagerie répandue dans le grand public, un cockpit d'avion de ligne est un espace très exigü. Et cela pour des raisons évidentes de conception des avions, le nez de l'appareil devant être le plus fin possible pour des raisons d'ordre aérodynamique. De ce fait, la taille du cockpit est réduite au strict nécessaire. Les sièges des membres de l'équipage sont au ras du sol, avec la console des manettes des gaz, volets et commandes du train d'atterrissage entre les deux sièges. Ces derniers doivent être reculés vers

l'arrière avec une commande électrique, débrayable en manuel en cas de nécessité, pour que leur occupant puisse s'y installer et en sortir.

Une fois assis, le personnel navigant technique qui assure le pilotage de l'appareil doit glisser ses jambes sous la console du tableau de bord pour poser ses pieds sur les pédales du palonnier, tout en ayant le volant qui assure la manœuvre de l'appareil en roulis et en tangage entre les jambes, au niveau du ventre afin de dégager la vue sur les instruments de bord. Une personne qui entre dans le cockpit a les pilotes à ses pieds, les appuie-têtes des pilotes étant à la hauteur de la ceinture d'une personne de taille moyenne, à peu de choses près. Dans ces conditions, un pilote sanglé sur son siège, avec ses jambes coincées sous le tableau de bord, est extrêmement vulnérable à une agression physique en provenance de la cabine passagers, située juste derrière lui.

C'est ce qui s'est passé ce jour-là et je ne serais sûrement plus là pour en parler si je n'avais pas eu à me lever pour vérifier les jauges de carburant, inaccessibles à toute vérification poussée autrement qu'en se levant sur son siège. J'allais commander le calcul du débit instantané des moteurs par le calculateur électronique des jauges quand j'ai entendu la porte du cockpit s'ouvrir. Normalement, la procédure de la compagnie prévoit que tout personnel navigant commercial doit frapper avant d'entrer, et ce n'était visiblement pas un de nos membres d'équipage qui venait nous voir. Une jeune femme brune, qui devait avoir au plus 25 ans, est entrée dans la cabine. Elle était visiblement mentalement perturbée, et elle nous a tenu un discours délirant :

« Mesdames bonjour, je viens vous voir parce qu'il est impératif que vous preniez la direction d'Halifax. New York a été envahie par les normalisateurs mentaux, ils m'attendent à l'aéroport et nous allons tous être lobotomisés si vous continuez vers Newark. Il n'y a que les canadiens qui ont résisté, et il faut que vous preniez la direction d'Halifax tout de suite...

— Hem... Madame... repris je, gênée. Nous allons tenir compte de votre... hem... remarque et prendre tout de suite la direction d'Halifax. Vous savez, nous ne pouvons pas changer de cap comme ça, il nous faut prévenir le contrôle aérien...

— Ne le faites surtout pas ! Ils vont lancer des dragons à notre poursuite et nous serons grillés avant d'avoir franchi la frontière ! Vous devez prendre la direction du Canada maintenant ! C'est vital !

— Boljémoï !... reprit Olga, visiblement agacée. Nous savons faire notre métier madame, et nous allons vous conduire au Canada, c'est promis... En attendant, si vous pouviez regagner votre siège et vous asseoir, ça nous permettrait de faire notre travail correctement. Ne vous inquiétez pas pour ça, nous contrôlons la situation, ma collègue et moi... Faites nous confiance... »

Voyant que la situation devenait critique, Josh Harshner, notre chef de cabine, était venu voir ce qui se passait afin d'intervenir le cas échéant. Je parle de lui parce que cet ancien Marine a le physique de son ancienne profession : six pieds quatre pouces, 200 livres sans un poil de graisse et une pratique régulière du taekwondo pendant ses temps de loisir. Il était dans l'encadrement de la porte, barrant la sortie et il était prêt à intervenir. Je tentais une dernière fois de raisonner la forcenée quand un élément a priori insignifiant a déclenché sa crise de violence :

« Madame, nous allons tout de suite prendre la direction du Canada, mais nous ne pouvons rien faire si vous ne regagnez pas votre siège. S'il vous plaît, retournez vous asseoir, ce serait dommage que nous soyons obligés d'employer la force.

— *New York Contrôle à National 781, qu'est ce qui vous arrive ? Vous avez passé Slate Run, répondez National 781, à vous !*

— ILS ONT LÂCHÉ LES DRAGONS ! NOUS SOMMES PERDUS ! »

Dès que le message du contrôle aérien est passé sur notre radio de bord, la forcenée s'est jetée sur Olga, sanglée sur son siège, et a tenté de l'étrangler avant que nous ayons eu le temps de faire

quoi que ce soit, Josh et moi. Sans hésiter, ayant confiance dans ma formation militaire de close-combat, je me suis levée pour neutraliser l'assaillante à mains nues. Olga, surprise, a tiré sur le manche en mettant l'avion en plein cabré pendant que son assaillante l'étranglait. Josh est tombé à la renverse dans l'allée centrale de l'avion et je suis allée me fracasser contre la cloison du fond du cockpit. D'une main, Olga tentait de ramener l'avion en vol stable tandis qu'elle tentait de faire lâcher prise à son assaillante avec l'autre, entraînant notre avion dans une série de mouvements erratiques soigneusement notifiés par l'alarme vocale du système de sécurité de pilotage :

« *Angle de roulis... Angle de roulis... Poussez sur le manche... Angle de roulis... Tirez sur le manche... Angle de roulis... Tirez sur le manche... Angle de roulis... Poussez sur le manche... Angle de roulis... Angle de roulis...* »

— JOSH ! JE L'AI ! VIENS VITE !
— J'ARRIVE SHANNON, TIENS-LA !
— LÂCHEZ-MOI ! ON VA TOUS MOURIR...
— AAAAAAAAAAAHHH ! »

La forcenée, que j'avais pu agripper, s'est retournée contre moi et tentait de m'étrangler à mon tour, lâchant Olga, à demi inconsciente, qui a remis l'avion en ligne de vol. La démente m'a mordue au bras quand elle a vu que j'étais de taille à lutter et elle a commencé à me frapper. J'ai répliqué en lui collant un direct du droit en plein figure, suivi d'un crochet du gauche, d'un autre crochet du droit et d'un direct du gauche qui l'ont presque mise KO quand Josh s'est jetée sur elle pour la plaquer au sol et la neutraliser. Voyant qu'Olga avait mis le pilote automatique avant de perdre conscience, j'ai vite pris le contrôle de la situation une fois la forcenée neutralisée :

« Mayday ! Mayday ! Mayday ! National 781 à contrôle, j'ai une intrusion cockpit avec mon commandant qui vient d'être agressée ! Donnez moi un cap direct pour un atterrissage immédiat à l'aéroport le plus proche ! »

— *Compris National 781, Buffalo est l'aéroport le plus proche de votre destination, vous pouvez l'atteindre ?*

— Affirmatif, mon commandant de bord a été étranglée, elle aurait besoin de soins, notre assaillante a été neutralisée par nos PNC. Prévenez le FBI, il faut coffrer l'assaillante, elle est visiblement mentalement perturbée...

— JE VOUS EMMERDE, JE N'AI JAMAIS ÉTÉ MALADE !

— *National 781, descendez au 280, cap 340, je vais vous guider vers Buffalo pour une approche directe, je fais prévenir les autorités pour votre assaillante.*

— 280 cap 340 de National 781, je garde la fréquence pour un atterrissage d'urgence... Olga, ça va ?

— Mmmffff... Peut aller... Continue, t'as le manche...

— Merci... »

Les avions récents, comme les 737 Classic, sont conçus pour pouvoir être pilotés par un seul Personnel Navigant Technique en cas d'urgence. J'ai posé ce jour-là le 737-300 avec ses 117 passagers, ses quatre Personnels Navigants Commerciaux et ma collègue commandant de bord Olga. Ma collègue a été hospitalisée le temps qu'elle se remette et j'ai moi-même été arrêtée une semaine et examinée avant d'être autorisée à voler de nouveau du fait que j'avais pris des coups par notre assaillante. Trois semaines plus tard, Cassandra a présenté la facture à son assemblée d'actionnaires :

- 117 passagers à rembourser avec un prix du billet de \$175 : \$20 475 ;

- Les mêmes à qui il a fallu payer une nuit à l'hôtel, \$120 la chambre : \$14 040 ;
- Location le lendemain de trois autobus avec chauffeur pour les ramener à New York City, à \$1 547 HT l'autobus : \$4 641 ;
- Perte nette d'une semaine de salaire d'un commandant de bord confirmée à \$7 500/mois et d'un copilote débutante à \$3 500/mois : $\$1\,875 + \$875 = \$2\,750$, + 30 % de charges patronales et de taxes = \$3 575 ;
- Frais médicaux à la charge de l'entreprise pour deux pilotes et un chef de cabine : \$1 500, l'hôpital nous a fait un compte rond en arrondissant la facture à la centaine de dollars inférieure ;
- 4 heures de vérification technique d'urgence de notre avion par notre équipe de maintenance de Buffalo, payées en heures sup pour toute l'équipe, avant que l'avion ne soit autorisé à redécoller : \$1 875 de forfait horaire net avec un surcoût de \$545 par heure pour cause d'heures supplémentaires de l'équipe = $(\$875 + \$545) \times 4 : \$9\,680$;
- Visite de conformité de la FAA après la maintenance : \$750, forfait obligatoire pour avoir l'autorisation de faire voler l'avion après une séance d'acrobaties aériennes involontaires non prévues par le constructeur ;
- Ramener l'avion à vide à Newark, 1h30 de vol à \$4 000 l'heure plus un équipage en heures sup à \$150 de l'heure de vol : \$6 450...

Plus les frais légaux pour poursuite de notre assaillante, une certaine Dana Heddine, libérée par la suite par un juge complaisant vu qu'il n'y avait pas eu de morts, plus divers frais administratifs supplémentaires induits par cet incident. Rien que pour les frais directs, on en est à \$ 61.111. Une porte de cockpit blindée coûtait à l'époque \$500 000 avec la pose, une fois pour toute pendant toute la vie de l'avion, soit 20 à 30 ans. Et un avion perdu avec son équipage et ses passagers, c'est nettement plus cher. Rien que le remplacement de l'avion, il faut compter dans les \$70 millions pour un 737-700...

En comptant notre incident, il y a eu 30 intrusions de passagers en cabine pendant l'année 2000... Par chance, il n'y a pas eu de blessés en dehors des personnes qui ont neutralisé l'assaillante. Un an et demi avant le 11 septembre 2001, Cassandra a arraché à ses actionnaires minoritaires le financement de portes de sécurité blindées sur les avions que nous devons garder après 2007, en plus de ceux que nous comptions acheter. La pose des portes se faisait lors des vérifications C et D. Un mois avant le 11 septembre 2001, seuls nos vieux coucous, qui devaient partir à la ferraille sous peu, n'étaient pas équipés de portes de sécurité blindées. Les opposants les plus farouches à cette mesure, qui voulaient dégager Cassandra de son poste de PDG de National Airways, se sont fait discrets après le 11 septembre 2001, il valait mieux pour eux...

— 2 —

En cet été 2000, mes relations avec Lisa Baynes devenaient compliquées, du moins pour moi. Je la voyais autant que mon époux pendant tous mes temps libres, et elle me parlait de moins en moins de son amant, qui était parfaitement distant. John et moi avons convenu de passer nos vacances d'été dans le Maine, du côté de Greenville, afin de prendre un peu l'air en ne restant pas l'été à Newark.

Autant vous le dire tout de suite, ce qui m'a manqué le plus, c'est la présence de Lisa. Elle rentrait dans sa famille au Wyoming pendant l'été, et nous nous sommes croisés à Newark, elle et moi. Elle partait pendant les deux dernières semaines de juillet, tandis que je prenais les deux premières semaines d'août. Malgré les magnifiques paysages des Appalaches autour du Moosehead Lake, et les splendides fleurs sauvages des forêts, je n'avais pas vraiment la tête à profiter de mes vacances. C'était parfaitement idiot, Lisa n'était guère plus qu'une amie, et elle était la maîtresse de mon époux, en plus. Pourquoi est ce que je n'arrivais pas à penser à autre chose qu'à sa présence ?

Pendant mes vacances, j'ai eu la surprise de tomber sur une des ex de mon époux que je ne connaissais que de voix. J'étais allée faire des achats dans un magasin de Greenville pour le repas du soir et, alors que je payais à la caisse, une femme, derrière moi, m'observait attentivement. Dès que je me suis retournée pour partir avec mes commissions, elle m'a barré le passage. C'était une petite femme châtain foncé, frisée, de taille et de corpulence moyenne, la trentaine, qui n'avait pas un physique extraordinaire, ni dans un sens, ni dans l'autre. Elle me connaissait alors que je ne l'avais jamais vue auparavant :

« Excusez moi, vous êtes sûrement l'épouse de John Dernhoe, de Newark, vous vous prénommez Shannon, il me semble.

— Heu... Oui, c'est bien moi, comment est ce que vous me connaissez ?

— Je vous ai reconnue à la voix. Nous ne nous sommes jamais vues, mais je vous ai eue au téléphone. Tamara Weintraub, ex maîtresse de votre époux, probablement déjà remplacée par une autre à l'heure qu'il est... »

Là, c'est le genre de situation franchement délicate, où vous regrettez de ne pas être ailleurs à ce moment là... Tamara Weintraub m'a tout de suite expliqué le pourquoi de sa présence en ces lieux, et c'était on ne peut plus banal : elle était venue en vacances en famille :

« Je suis ici avec mon compagnon et nos enfants respectifs pour les vacances et, dans ce magasin, j'ai été surprise d'entendre une voix que j'ai immédiatement reconnue.

— Tu travailles pour la FAA, ou pour l'armée ?

— Ni l'une, ni l'autre, je suis une collègue de ton mari. Ma mère est policier à la retraite, et elle parle comme toi. Avec l'habitude de devoir s'exprimer au quotidien dans une radio pour les besoins de leur travail, les gens qui font ça prennent un phrasé particulier, ils ont une façon d'articuler les syllabes et de prononcer les mots qui leur permet d'être intelligibles en toutes circonstances. Je connais ce ton, tu travailles dans une radio ou une télévision locale ?

— Ni l'un, ni l'autre, je suis pilote de ligne.

— Mmmmm, tu as un physique très télégénique, une excellente présentation et une élégance naturelle incontestable, en plus d'une voix très posée et très agréable. Je serais patronne d'une chaîne de télévision, je te mettrais tout de suite à l'antenne pour présenter une émission culturelle, genre saison lyrique à New York City, premières au Met avec interview des artistes ou critique littéraire...

— Hem... Je n'ai pas tout à fait le niveau culturel pour ça... Je sais que Mozart est un musicien autrichien de la fin du XVIIIe siècle et que Milos Forman a fait un film sur lui. Film que j'ai vu et trouvé magnifique d'ailleurs.

— Tu as nettement plus de culture et de goût que beaucoup de gens que je connais, et qui prennent Rossini pour une marque de pâtes. L'art lyrique, c'est mon dada... Et tu es l'épouse de John, quel gâchis pour toi !

— Hem... J'ai cru comprendre que mon époux et toi... heu...

— Quand il a divorcé de son ex, une charmante femme d'ailleurs, il n'a trouvé de cesse que de me draguer. Je travaille pour la même banque que lui, je m'occupe de tout ce qui est prêts aux particuliers. Comme les services qui s'occupent des particuliers et ceux qui ont en charge les entreprises sont très séparés, je n'ai pas appris pour son mariage. Désolé de te l'apprendre, mais il a couché avec moi pendant les trois premiers mois de ta vie de femme mariée. Et il doit continuer.

— C'est malheureusement le cas, et je connais bien sa maîtresse.

— Ah...

— Accidentellement, elle est devenue ma meilleure amie, et elle ne sait pas que je suis l'épouse de son amant.

— Tu ne fais pas dans la complication, toi...

— Là, je ne sais plus où j'en suis... Je ne veux pas perdre Lisa, c'est son prénom, c'est une amie à laquelle je tiens beaucoup.

— Là, c'est grave... Je t'aurais bien conseillée de tout balancer à ton mari le même jour où tu lui demanderas le divorce, mais perdre aussi une excellente amie, ça fait mal. J'ai connu le cas.

— Toi aussi, tu étais la meilleure copine de la maîtresse de ton mari ?

— Oui, mais cela ne s'est pas fait pareil. Mon ex époux et moi avons divorcé parce qu'il ne supportait plus le fait que je me consacre beaucoup trop au travail, selon ses dires. En fait, comme mon ex est un gros branleur, je faisais tout à la maison et quand je suis devenue la patronne à cause de sa paresse, il ne l'a plus supporté. Ma meilleure amie s'est mise avec lui après notre divorce et nous sommes fâchées à cause de ça.

— Moi, ma meilleure amie se tape déjà mon mari, et je ne veux pas la perdre à cause de ça... Si je lui dis tout, ça va faire mal...

— Je ne prétends pas être de bon conseil, mais essaye de lui faire passer le message à petites touches et vois donc ce que ça donne... »

Je ne sais pas comment je me débrouille mais je me suis fait ce jour là une amie d'une des ex de mon époux. Ce qu'il y a de bien avec Tammy, outre sa culture conséquente dans tout le domaine de l'art lyrique, c'est son sens de la psychologie et son indiscutable capacité d'analyse. En rentrant à Newark, j'ai retrouvé Lisa et nous nous sommes offert une après-midi aux roses d'automne à Flushing Meadows Park. Nous avons parlé de tout et de rien et j'avais en tête de lui faire passer l'idée que ma vie de couple, ce n'est pas vraiment l'idéal. J'ai abordé mes vacances dans le Maine alors que nous étions devant une magnifique Red Explosion, une variété de rose aux pétales rouges ourlés de blanc :

« J'ai beaucoup pensé à toi en me baladant en forêt cet été, il y avait tout le temps des pensées sauvages dans les bois des Appalaches, là où nous étions, mon époux et moi. C'est un peu dommage qu'il n'apprécie pas la flore quand nous nous baladons en forêt. Les plantes, ça l'emmerde, comme il me le dit souvent. C'est quand même dommage de ne pas avoir les mêmes goûts à ce sujet...

— J'ai un peu le même problème avec mon ami. Il ne vient jamais avec moi aux floralies. Les fleurs, ça le barbe, dixit l'intéressé... Heureusement que j'ai quelqu'un qui sait apprécier leur beauté avec toi.

— Merci... Il est toujours aussi occupé, ton ami ?

— Oui et, franchement, j'en viens à me demander ce que nous faisons ensemble... Pas les mêmes goûts, jamais ensemble plus d'une nuit de temps à autre... Franchement, ce n'est pas une vie Toi, au moins, tu as ton mari... »

Est ce qu'elle n'est pas en train de me faire un appel du pied pour me dire qu'elle sait que je suis l'épouse de son amant ? Non, ce n'est pas envisageable, elle ne peut pas se douter de la situation, j'ai tout fait pour ne rien lui dire, et John fait tout pour ne pas que l'on sache qu'il est mon époux... Mais ce n'était que l'un des premiers petits signaux que Lisa m'a envoyé pour me faire comprendre qu'elle n'était pas dupe de la situation. Calmement, à petites touches, elle préparait la suite. Et elle aussi, elle avait ses raisons pour ne pas me perdre comme amie...

En ce mois de septembre 2000, un autre événement important allait marquer ma carrière militaire. En allant assurer une de mes permanences à Strawberry field dans le cadre de mon engagement dans la Garde Nationale, Ayleen Messerschmidt, mon ailier, m'a parlé de sa participation active à un projet du Department of Defense, celui de l'évaluation des risques d'attaque terroriste. Alors que, vêtues de nos combinaisons de vol, nous étions confortablement allongées sur les chaises longue de la salle d'alerte, prêtes à sauter aux commandes de nos F 16 qui attendaient, prêts à décollage, dans le hangar d'à côté. Ayleen avait pris comme lecture le dernier numéro du *Socialist Worker*, et elle a profité de la nuit qui s'annonçait longue pour me parler de sa participation au groupe d'évaluation des menaces du DoD :

« Mon idée d'un avion de ligne civil détourné par des terroristes, pour être utilisé pour une attaque-suicide contre une cible de grande valeur symbolique sur notre territoire national, a été rejetée comme scénario de FIX au motif que les têtes pensantes du Pentagone l'ont jugée irréaliste... Pourtant, tu m'as dit toi-même que ton commandant de bord avait été étranglée par une folle il y a de cela quelques temps...

— Oui, c'était en mai de cette année... C'est le genre de catastrophe qui nous pend au nez, Cassandra a réussi à faire poser des portes blindées sur quasiment tous nos avions, mais il nous restera les vieux 737-200, les 727 et les dix 737 de location qui ne seront pas équipés pour cause de remplacement par du neuf dans les années qui suivent.

— Au moins, vous avez un minimum vital de bon sens, chez National Airways. USA Express, votre concurrent, fait pareil.

— La compagnie autogérée ? Ça marche cette entreprise ?

— Du tonnerre. Je ne sais pas si je t'ai parlé de ma nouvelle collègue, une militaire comme moi.

— La grande rouquine irlandaise de Denver, celle qui est du corps de Marines. Elle a quelque chose à voir avec cette compagnie ?

— Sa sœur travaille comme pilote pour USA Express, et son beau-frère y est mécano. Leur Comité de Gestion a voté la pose de portes et de sas blindés sur tous les avions de la compagnie où c'était possible. Ils ont commencé avec leurs avions neufs, leurs Airbus sont équipés de sas de

sécurité dès la chaîne d'assemblage, et leurs autres avions ont des portes blindées installées en check C et D, comme chez toi.

— Ça ne fait que deux compagnies aériennes dans ce pays qui prennent des mesures de sécurité sérieuses. Et les autres ?

— Elles financent la campagne électorale du Parti Républicain pour ne pas avoir à prendre la même décision, au détriment des dividendes versées à leurs actionnaires... »

Avec, en tête, les deux plus importantes en terme de flotte en service, celles qui ont fourni gracieusement des missiles pilotés à Al Qaïda un an plus tard... Ayleen m'a alors parlé de ce qu'elle comptait faire après le refus inepte du DoD de considérer sa proposition de scénario de type 11 septembre comme étant réaliste :

« Il y a un exercice de simulation d'un crash d'avion civil sur le Pentagone début décembre de cette année, j'ai réussi à m'y faire inviter comme observatrice. Je peux prendre une assistante si ça t'intéresse, toi qui est pilote commercial dans le civil. Il y aura du beau monde : FAA, NTSB, pompiers de Washington, FEMA...

— Mmmmm... Ça me tente, on a des vols qui partent de Reagan Regional Airport, juste à côté du Pentagone. Bae 146 vers Norfolk et Raleigh pour tout te dire. Ça aura lieu quand, cet exercice ?

— Le premier dimanche de décembre, sauf contretemps. Je t'y inscris ?

— Là, au débotté, je ne peux pas te dire si je serais libre.

— Je dois donner ma réponse dans deux semaines, appelle moi au bureau dès que tu es fixée sur tes disponibilités.

— On voit le planning des vols au siège social dans le courant de la semaine, je pourrais te dire ça avant vendredi. Premier dimanche de décembre, c'est bien ça ?

— Oui, et j'offre le vol vers Washington. J'ai un avion privé, ce serait dommage de ne pas en faire profiter quelqu'un... »

J'ai pris la date pour le principe, intéressée par ce genre de simulation. Rétrospectivement, le fait que l'analyse d'Ayleen ait été jugée irréaliste ne me surprend pas. Si cela n'avait pas été le cas, toutes les compagnies aériennes du pays auraient été obligées par la FAA de faire la même chose que National Airways et USA Express : installer des portes blindées à leurs frais pour barrer l'accès aux cockpits de leurs avions... Coût : entre \$300 000 et \$ 1 million par avion. Si vous avez une flotte de 400 à 500 avions, c'est conséquent comme dépense... Malheureusement, tout le monde n'a pas la chance d'avoir une chieuse pointilleuse sur la sécurité qui détient 55 % du capital de la compagnie qu'elle dirige aux commandes de son transporteur aérien préféré...

La fin de l'année 2000 a été marquée pour moi, d'un point de vue personnel, par mon rapprochement avec les deux ex de mon époux : ex épouse et ex maîtresse. Et le maintien de mes relations intenses avec Lisa. Il ne se passait pas une semaine sans que je fasse une sortie avec elle, et j'attendais avec impatience le jour où nous devions nous revoir. En parallèle, je me suis fait des amies au boulot. En pleine phase d'expansion, National Airways recrutait des pilotes sur 737 classic. C'est ainsi que j'ai fait la connaissance de Fanny Carter, une grande noire athlétique de 35 ans, ex pilote de combat du corps des Marines, divorcée avec deux enfants, ancien copilote pour la TWA qui avait pris un poste de commandant de bord chez nous.

Je l'ai connue sur les vols moyen-courrier sur 737-400 vers Miami, Chicago et Dallas. Entre militaires, nous nous sommes vite entendues, même si l'Air National Guard fait un peu aviation de second rang par rapport à un corps d'élite comme les Marines. En tout cas, ça nous fait de la

conversation pendant le boulot, comme ce jour de début octobre où nous avons, pour la première fois, parlé d'autre chose que d'avions et de forces armées. National Airways avait aussi recruté des hôtesses de l'air et, parmi elles, une petite blonde d'à peine vingt ans, Melinda Farnell, qui avait eu le poste grâce à sa cousine, Hellen Keller, une chef de cabine que je connais bien : elle habite Newark dans le même quartier que moi, et nous nous voyons parfois en dehors du travail. Ce jour là, Hellen était PNC sur le vol sur lequel j'étais copilote et Melinda hôtesse en cabine.

Fait important : ce 737-400 avait été équipé d'une porte blindée à l'occasion de son passage en check C, un point accueilli favorablement par Fanny. Il fallait désormais passer par un interphone pour entrer dans le cockpit en venant depuis la cabine passagers, et ce n'était pas moi qui allais m'en plaindre. Fanny était du même avis et, de par son expérience dans une autre compagnie aérienne avant d'entrer chez nous, elle en avait de bonnes à nous raconter. Ce jour-là, nous étions en vol entre Saint Louis et Newark, et nous allions passer une balise importante avec un changement de cap au-dessus du Tennessee :

« *National 442 de Cleveland contrôle, vous êtes autorisé à monter au 350 cap 083 après Louisville. La route est libre, c'est à vous !*

— Cleveland contrôle de National 442, je monte au 350 cap 083, je viens de passer Louisville, mon VOR est positif et mon DME à zéro. Je vous rappelle quand j'y suis, à vous !

— *Compris National 442, j'attends votre réponse, terminé...*

— Shannon, on brûle plus de kérosène à tribord, du lanceras la pompe de transfert quand on sera en palier au 350. Faudra prévenir la maintenance, ils n'ont pas réglé les FADEC correctement la dernière fois ?

— Je crois que le CFM 56 a été remplacé lors de la vérification C suite à un FOD⁸, ils n'ont pas eu le temps d'étalonner sa conso, l'avion devant partir en vol le lendemain. C'est à dire aujourd'hui. Je peux placer un message pour la maintenance sur l'ACARS à ce sujet.

— Quand on sera au niveau 350, tu fais ça en priorité. Il reste la nuit sur le tarmac avant de repartir à Houston, autant qu'ils s'en chargent.

— Tu fais ce vol ?

— Mouais. National 357, et je rentre chez moi à Chicago depuis Houston... Niveau 350, je préviens le contrôle. Je prends un café, appelle les hôtesses... National 442 à Cleveland contrôle, je suis au 350 cap 083. Rien à signaler, terminé.

— *Merci National 442. De Cleveland contrôle, Terminé...*

— *Hellen bonjour.*

— C'est Shannon à l'appareil, si les pax n'ont pas tout bu, tu nous apporte deux cafés. Noir sans sucre pour moi, et deux dosettes de sucre à part pour le commandant.

— *Je t'envoie Melinda, ça lui évitera de trop chialer pendant le service. Tu sais s'il y a un psy parmi les passagers ?*

— Négatif, j'ai bien un médecin, spécialité cardiologie, qui s'est déclaré avant le décollage, mais c'est tout...

— *Bon, on va faire avec, Melinda arrive... »*

Avec ses airs de délicate poupée en porcelaine, la petite Melinda faisait peine à voir avec ses yeux rougis par les larmes. D'après ce que j'avais compris, elle avait une peine de cœur et cela lui était plutôt difficile à vivre. Avec mon histoire insensée d'être la meilleure amie des ex et de mon mari, sans parler de sa maîtresse, je ne me sentais pas être de bon conseil pour lui être utile. Par

8 Abréviation de Foreign Object Damage (Dommage par Objet Étranger) : désignation technique de l'ingestion d'un objet solide par un réacteur d'avion.

chance, Fanny, avec son divorce récent et sa large décennie de plus que moi, était à même de donner des conseils à la pauvre petite. Sur l'interphone, elle m'a demandé, d'une voix timide, de lui ouvrir la porte. J'ai actionné la commande de la serrure électrique et je l'ai laissée entrer, les cafés à la main. Nous avons un peu de tranquillité entre deux waypoints après avoir passé Louisville, et Fanny a entrepris de tenter d'apaiser la jeune hôtesse désespérée :

« Alors Melinda, c'est pas la grande forme à ce que je vois... Pas trop le moral ?

— Fanny, dis moi pourquoi est ce que ça ne marche jamais avec moi quand je veux me trouver une copine ? Soit elles sont racistes, soit elles détestent des homos !

— Hem... Fanny, je n'étais pas au courant que Melinda... Hem...

— La pauvre petite ne le crie pas sur les toits, c'est sa vie privée quand même... La dernière qui t'a plaquée, raciste anti blanc ou homophobe ?

— Ni l'un, ni l'autre, elle préférerait les mexicaines !... En plus, je peux même pas la détester parce que c'est une fille géniale...

— C'est quand même pas Pat Carpenter que tu as draguée...

— T'es déjà au courant ?

— Hem... C'est qui déjà, cette miss Carpenter ? demandai-je.

— Chef de cabine à Miami, grande black de mon âge, ex-flic, répondit Fanny. Je savais pas que les latinas c'était son genre. J'ai une copine guatémaltèque que ça intéresserait...

— Et pour moi, tu en as une qui ne détesterait pas les blanches homo ?

— Hem... Melinda, Fanny, je suis assez mal placée pour ce genre de considérations mais... Hem... Ce n'est pas un peu choisir la difficulté pour Melinda ?

— Les sentiments, ça ne se commande pas Shannon...

— Aaaaaaaah ! Mais j'y suis ! Shannon, c'est bien toi qui est la meilleure amie de la maîtresse de ton mari, ou quelque chose comme ça, non ?

— Tu peux rajouter à la liste son ex épouse et son ex maîtresse...

— C'était donc vrai ça aussi ? pointa Fanny. Enfin, Melinda, c'est pas évident, mais des belles blacks bien foutues qui ont un faible pour les petites poupées blondes comme toi, tu n'auras pas trop de mal à en trouver. J'ai une belle-sœur qui correspond à cette description, et elle n'a eu aucun mal à faire partie de ma famille. Plus noir que nous chez les Carter, t'as que le charbon de Pennsylvanie.

— Et puis, tu as la chance de ne pas être tombée sur une qui soit à la fois raciste et homophobe. J'avais le modèle en blanc au lycée, Becky Thorsten de son petit nom. À côté d'elle, les membres du Ku Klux Klan faisaient figure de joyeux hippies...

— Encore une qui fantasme sur les belles nanas black et qui ne veut pas se l'avouer, comme toutes celles dans ce cas... Melinda, je passe souvent à Newark pour le boulot, je pense qu'on peut se voir pour en parler si tu es d'accord. Je ne te promets pas de te trouver la femme de ta vie, mais si ça peut t'aider...

— Merci Fanny, tu es géniale... J'y retourne ! »

Mon commandant de bord avait répondu avec simplicité et spontanéité, ce qui m'a surpris. Surtout que je ne me doutais pas qu'elle avait une idée derrière la tête... Voyant que j'étais plutôt perplexe face à son expérience dans ce domaine, elle m'a expliqué sa position :

« Ma belle-sœur, la blonde dont je t'ai parlé, qui a épousé mon frère aîné, elle a une cousine qui vit avec une black. La black en question est ma meilleure amie, on s'est connues chez les Marines. De fil en aiguille, j'ai connu la cousine de sa copine, qui a rencontré mon frère, et tu connais la suite...

— Moi, c'est les ex de mon mari qui deviennent mes meilleures amies. Le pire, c'est avec l'actuelle. C'est vraiment la meilleure amie que je n'ai jamais eue de toute ma vie, et je suis coincée.

Je voudrais lui dire que je sais qu'elle est la maîtresse de mon époux, mais je ne veux surtout pas un vaudeville à cause de ça.

— Tu ne veux pas la perdre en tant qu'amie, je te comprends. À mon avis, elle est déjà au courant pour ton mari et toi.

— Non, c'est quand même pas possible, John s'est bien abstenu de lui dire qu'il était marié, et je ne lui ai rien dit non plus !

— Mmmmm... Je ne parierais pas cher là-dessus... »

L'ARTCC de Cleveland nous a appelés pour un changement de cap à ce moment là. J'ai retenu ce que m'a dit Fanny mais je ne voyais pas du tout en quoi cela me concernait. J'ai toujours fait preuve d'un manque de lucidité considérable en matière sentimentale, et d'une profonde naïveté... Je ne voyais toujours pas comment me sortir de la situation dans laquelle j'étais avec Lisa, et je cherchais désespérément une idée pour débloquer tout ça. Sans le savoir, d'autres personnes avaient eu la même idée, et œuvraient en douce pour me changer la vie, au bon sens du terme...

Depuis l'automne 2000, Lisa me parlait de plus en plus de sa relation insatisfaisante avec son amant. Elle lui reprochait son indifférence, et son manque d'engagement. Habile, elle ne parlait pas encore de le plaquer, elle attendait que ce soit moi qui aborde ce sujet. Ce qui est arrivé alors que nous prenions notre petit-déjeuner ensemble dans le même hôtel, à Boston, où nous étions toutes les deux pour des raisons professionnelles. Lisa m'a amenée à lui faire cette proposition, innocemment, au fil de la conversation :

« C'est vrai que j'ai toujours cherché, comme relation avec un homme, autre chose que me faire sauter entre deux rendez-vous d'affaire, et je n'ai pas ça avec John. Ça lui convient, mais moi, pas du tout. Je t'avoue que je suis sentimentale, et que j'aurais aimé pouvoir bâtir quelque chose de sérieux avec lui mais... Je suis sûre que maintenant, ce ne sera pas possible avec lui... »

— Je vais peut être dire quelque chose d'idiot mais... Si cette relation ne te satisfait pas, tu pourrais envisager d'y mettre un terme, non ? Si ça ne t'apporte rien, pourquoi continuer ? C'est un peu dommage de t'accrocher... »

Lisa marqua une pause puis elle me regarda droit dans les yeux avant de me répondre, d'un air à la fois détaché et faussement innocent :

« C'est une idée à laquelle il faut que je réfléchisse... »

Du 24 au 26 octobre 2000, un exercice de traitement de victimes en masse a eu lieu au Pentagone, exercice impliquant un crash d'avion sur le bâtiment. J'y ai participé en temps qu'observateur avec Ayleen. C'était une semaine après ma conversation ambivalente avec Lisa à Boston. Ayleen m'avait offert le voyage en avion depuis Teterboro à bord de son petit avion privé. De son séjour en Italie dans le cadre de l'opération Deny Flight, elle avait ramené un petit biplace à hélice de fabrication italienne datant des années 1950. C'était un Fiat G 46, petit biplace en tandem fin et élégant, facile à piloter selon Ayleen. Elle l'avait récupéré dans une grange à l'état d'épave et entièrement remis en état de vol, plus quelques modifications pour le rendre plus à jour :

« J'ai récupéré deux VOR/DME sur des épaves de F8 de la Navy pour qu'il soit utilisable en IFR, et j'ai modifié le moteur pour qu'il tourne avec de l'essence aviation sans plomb : injection électronique Bosch et soupapes à lubrification zéro plomb usinées sur mesure pour l'emploi de sans plomb aviation. Au passage, j'ai 25 % de consommation de moins par rapport au Gypsy Queen à carburateur d'origine, plus de problème de calage en vol inversé prolongé et les félicitations de l'EPA pour le taux d'oxydes d'azote proche du néant grâce à l'injection, sans parler de l'absence d'émission de plomb... »

— Et tu n’as pas eu de problèmes avec la FAA pour la certification ?

— Avion de collection, j’ai eu mon immatriculation en deux temps trois mouvements... En tout cas, ça me fait une jolie seconde voiture. Avec ma profession d’avocat, comme je dois souvent aller voir des clients...

— *Fiat Novembre 42875 de Reagan Contrôle, me recevez vous ?*

— Affirmatif Reagan Contrôle, je suis en vue de vos pistes et je demande l’autorisation d’être mise en attente dans votre espace contrôlé, à vous ! »

Il y a quelque chose de très important que tous les théoriciens de la conspiration oublient quand ils parlent du Pentagone : ce bâtiment est situé à moins de trois stations de métro du Pentagone, soit deux miles nautiques, un peu plus de deux miles (*environ 3,6 km*). Une telle distance pour un avion de ligne, c’est quinze à vingt secondes de vol à pleine vitesse... Si on avion rate son décollage depuis Ronald Reagan Washington Regional Airport, il est impossible de faire quoi que ce soit s’il se dirige sur le Pentagone, à part ramasser les morceaux une fois qu’il s’est écrasé. 15/20 secondes, c’est à peine le temps qu’il faut pour s’apercevoir qu’il y a un problème.

Et même en ne prenant que les vitesses minimales pour les atterrissages et décollages de jets commerciaux, cela laisse, dans le meilleur des cas, deux minutes pour agir. À peine le temps de déclencher les alarmes dans le bâtiment... C’est pour cela que les exercices de crash prévoyaient que l’avion ne pouvait pas être arrêté une fois lancé, et que la seule chose à faire était la gestion des dégâts au sol...

Ayleen m’a présentée à l’occasion le général Halston, un de ses amis, fils d’un des pilotes avec lequel son grand-père avait combattu en Corée. Représentant de l’Air Force au Pentagone, il occupait à l’époque des fonctions présentées par Ayleen comme étant celles de “consultant technique”. J’avais compris à demi-mot qu’il était officier de renseignement... En coordination avec les pompiers de Washington, les équipes de sécurité du Pentagone simulaient le traitement sur place et l’évacuation des victimes, suivant un plan bien coordonné et bien au point. Nous avons observé attentivement toutes les opérations simulées qui étaient en cours et Ayleen a fait remarquer au général Halston que cela était indispensable pour un scénario d’attaque terroriste :

« Quoi que l’on fasse, il ne faut pas exclure, contrairement à ce que les ânes du DoD et du Département d’État s’acharnent à croire, que l’emploi d’un avion de ligne détourné comme missile piloté aura lieu, et qu’il faut y penser avec le Pentagone comme cible, parmi d’autres. La seule inconnue, c’est la date. Je sais Charlie, tu vas encore dire que c’est une de mes lubies, voire me conseiller de voir un psy, mais quand on a fait cet exercice classifié peu après la révélation de l’existence de l’opération Bojinka, j’ai tout de suite compris que le prochain scénario d’attaque terroriste viserait l’aviation civile.

— Hem... intervins-je, gênée. Je ne suis pas trop au courant de tout cela. Dans la limite de ce que vous pouvez me dire de non classifié, pouvez vous m’expliquer en deux mots de quoi vous parlez ?

— C’est relativement simple... reprit le général Halston. Fin 1994/début 1995, des terroristes fondamentalistes islamistes ont mis au point une opération terroriste visant à faire sauter en vol simultanément douze avions de ligne américains survolant le Pacifique. Ils ont été découverts accidentellement par la police de Manille, la ville depuis laquelle ils comptaient mener leur attaque, et certains d’entre eux ont pris la fuite. Leur chef, Ramzy Youssef, a été arrêté au Pakistan en 1997. Il a été ensuite extradé chez nous et il a révélé, lors de son procès, qu’il avait prévu d’employer un avion de ligne détourné employé comme missile piloté pour détruire le quartier général de la CIA à Langley. Depuis, Ayleen cogite là-dessus.

— Pas mal de monde au DoD dit plutôt que je délire à ce sujet, merci de me soutenir Charlie. Shannon est pilote de ligne dans le civil, elle pourra te confirmer que des terroristes n'auraient aucune difficulté pour prendre contrôle d'un avion en vol...

— Tout à fait... repris je. S'ils accèdent au cockpit, ils peuvent faire ce qu'ils veulent, on a ordre de leur obéir sans discuter dans l'intérêt des passagers et des autres membres d'équipage, directive OACI reprise par la FAA... Chez nous, on barre l'entrée des cockpits avec des portes blindées infranchissables depuis la cabine, et une autre compagnie aérienne fait pareil. À part ça, rien...

— L'autre compagnie, c'est USA Express, un low-cost comme National Airways, l'employeur de Shannon... précisa Ayleen. Ils reprennent le système introduit à partir du milieu des années 1960 par El Al, la compagnie national israélienne : aucun accès au cockpit depuis la cabine passagers, grâce à une porte blindée. C'est comme ça qu'un de leurs 707 n'a pas été détourné lors de septembre noir, en 1970.

— Les quatre avions détournés par les palestiniens, simultanément, vers un aéroport désaffecté situé dans le désert, je m'en souviens, reprit le général. Je rejoins l'avis d'Ayleen parce que la simulation faite en conditions réelles à une date classifiée a montré qu'un avion de ligne détourné et employé dans une attaque-suicide était impossible à intercepter.

— L'avion que nous avons employé, un appareil ordinaire d'une compagnie aérienne loué pour l'occasion par le DoD avec un équipage militaire, a simulé un détournement au-dessus de l'Ohio. L'avion a été indétectable dès qu'il a coupé son transpondeur et qu'il a volé à basse altitude, précisa Ayleen. Quand des terroristes feront ça, nous serons foutus. Je ne peux pas révéler les détails mais rien, dans toute notre chaîne de commandement, ne nous permet de réagir correctement face à ce scénario.

— Mais c'est catastrophique ! repris-je. Tous les pilotes que ma compagnie a embauchée et qui viennent d'autres transporteurs m'ont dit que leur syndicat avait fait pression pour que des portes blindées barrant l'accès au cockpit soient imposées par la FAA à toutes les compagnies aériennes, et que personne ne bougeait ! Pourtant, c'est le seul moyen d'arrêter des intrus qui voudraient s'emparer de l'avion !

— Shannon, je connais le problème, mon beau-frère est agent du FBI, et il m'a rapporté que des tests faits par son agence sur la sécurité aérienne dans ce pays étaient catastrophiques. Quand tu peux introduire un pistolet-mitrailleur à bord d'un avion de ligne quasiment à toutes tes tentatives sans que personne ne bronche, c'est qu'il y a de sérieux problèmes de ce côté là. Et Ayleen ne me contredira pas...

— Récemment, Shannon a dû calmer à mains nues une timbrée qui a tenté d'étrangler le commandant de bord de l'avion où elle était copilote...

— C'était donc pas une légende, cette histoire d'aéroports qui sont de véritables passoires point de vue sécurité, repris je. Tout le monde me le dit, et je n'ai jamais voulu le croire. Surtout ici, aux USA, où on est sensés être un pays développé... Et sinon, rien ne peut être fait autrement qu'en barrant l'accès aux cockpits et en renforçant la sécurité aux aéroports, et tout le monde s'en fiche ! Trop cher à ce qu'il paraît...

— Et ça ne va pas s'améliorer, reprit le général. Le candidat républicain a plusieurs grandes compagnies aériennes parmi les mécènes de sa campagne électorale pour les présidentielles de cette année. S'il est élu, il ne changera rien.

— Et la FAA est entièrement noyauté par ces mêmes gens, précisai-je. Ils veulent que l'on fasse quoi, par exemple, pour protéger une cible comme le Pentagone ? Si on y collait des canons et des missiles, avec Reagan Regional à côté, les faux positifs seraient nombreux. Et une attaque

suicide à basse altitude serait, de toutes façons, imparable : trop vite, trop bas, impossible à identifier à temps et à viser. Et des cibles comme le Pentagone, il y en a des centaines dans tout le pays !

— Autant un bâtiment comme celui là est prévu pour être perdu en temps de guerre, ce n'est qu'un centre administratif parfaitement remplaçable, autant des immeubles civils, comme l'Empire State Building où je travaille, ne sont pas prévus pour être défendus en cas d'attaque, indiqua Ayleen. Rien que leur évacuation complète en cas d'incendie n'est pas prévue. En 1993, il a fallu sept heures pour évacuer complètement les Twins à New York après l'attentat à la camionnette piégée mené par des fondamentalistes islamistes. Si un immeuble dans ce genre est percuté par un avion de ligne lancé dans une attaque suicide, ça va être un véritable massacre ! »

Le tout moins d'un an avant le 11 septembre 2001... La situation de la sécurité de l'aviation civile aux USA était calamiteuse et personne ne s'en préoccupait pour des raisons de gros sous... Une jeune femme de la Navy est venue nous voir pour la suite de la visite :

« Second maître Kiranoshi, je suis la secrétaire de l'amiral Sinkfaste. Il m'a dit que vous seriez intéressés par une visite de l'aile de la Navy, actuellement en cours de rénovation.

— Tout à fait... répondit poliment Ayleen. Je me suis laissée dire qu'il y avait des innovations techniques intéressantes.

— C'est le cas, mais je préfère que ce soit le chef de chantier qui vous l'explique... Par ici, je vous prie... »

Les travaux de rénovation du Pentagone, le centre administratif de la défense des USA, venaient d'être entamés avec, comme objectif, de protéger le bâtiment contre une attaque terroriste type à la voiture piégée. Cela peut paraître dérisoire à première vue mais l'Alfred P. Murrah Building à Oklahoma City s'était effondré en trois secondes en 1995 lors de l'attentat à la camionnette piégée mené par Timothy Mac Veight, tuant quasiment tous ses occupants suite à ce type d'attentat aggravé par un défaut de conception. Donc, une série de mesures de protection contre une attaque terroriste à l'explosif sert toujours avec d'autres modes d'attentats. C'est ce que nous a expliqué Rufus Smithfield, le chef de chantier, dans l'aile de la Navy du bâtiment, en pleine rénovation :

« Si on voulait vraiment protéger ce bâtiment contre toutes les attaques possibles, on l'aurait construit à 1 000 pieds sous terre. Dès sa conception, en 1940, il était évident que cet immeuble serait une cible stratégique vite perdue en cas d'attaque ennemie. Typiquement, à l'époque, cela aurait pu être un bombardement aérien depuis un porte-avion lançant ses avions depuis l'Atlantique. Avec la guerre froide, les bombardiers stratégiques et les missiles nucléaires, la protection du bâtiment a été limitée à des plans prévoyant son évacuation totale le plus rapidement possible en cas de conflit armé. Les menaces ayant évolué, ce sont les protections contre les attaques terroristes qui ont été repensées. Pour cela, il a été entrepris de limiter les conséquences d'une explosion criminelle en réduisant les facteurs d'aggravation de l'arme employée. Vous voyez ici l'équipe en train de poser un filet autour d'un des piliers de support de la structure. C'est du kevlar, et le rôle de ce filet est d'éviter d'avoir des projections de blocs de béton en cas d'explosion... »

— Il y a aussi les vitres qui ont été remplacées, pointa le général Halston. C'est un matériau composite d'un pouce d'épaisseur (2,54 cm) qui est résistant au souffle d'une explosion. Non seulement, il n'y aura pas d'éclats de verres projetés, mais les vitres absorberont une partie de l'énergie d'une éventuelle explosion, limitant les atteintes aux occupants de l'immeuble... »

Et tout le reste était revu soigneusement dans cette optique : systèmes d'asperseurs redondants et sectorisés, climatisation pouvant servir au désenfumage des locaux, circuits d'évacuation repensés... Le 11 septembre 2001, toutes ces révisions ont permis de limiter le nombre des victimes

lors du crash du vol American Airlines 77. Et l'exercice qui avait eu lieu l'année précédente, avec le crash accidentel d'un avion civil sur le bâtiment comme scénario, avait permis de mettre au point le plan de secours qui a été utilisé pour faire face à l'attaque d'Al Qaïda. Par contre, les précautions pour empêcher un terroriste de prendre le contrôle d'un avion en vol, personne n'en parlait. C'est vrai que les armes de destruction massive, c'est plus vendeur, même si leur emploi par des groupes terroristes relève plus de l'hypothèse que de la possibilité pratique réelle...

La situation particulière entre mon époux, Lisa et moi s'est finalement débloquée de façon inattendue fin 2000, à l'occasion d'un incident météo comme il s'en produit parfois dans le monde de l'aviation. C'était deux semaines avant Noël. Je devais assurer le pilotage d'un 737-300 à destination de Saint Louis depuis Newark, et le temps était à la tempête de neige. En principe, dans ces conditions là, les décollages sont annulés pour des raisons de sécurité, entre les vents violents, la neige et la visibilité de zéro, il vaut mieux rester au sol...

Comme la trajectoire de la tempête de neige était, au moment où je suis partie de chez moi, pas encore clairement définie, le dispatching avait maintenu les vols en espérant pouvoir au moins faire décoller ceux de la matinée, dont mon vol vers Saint Louis, décollage prévu à 7h45. J'ai assuré le service ce matin là mais, alors que je faisais la cockpit-check avec Dean Manzarelli, l'ACARS de notre appareil nous a envoyé un message du dispatching nous informant que Newark International avait finalement été mis en QGO par l'ARTCC de New York à cause de la dégradation des conditions météo. Notre vol était annulé de fait, et nous pouvions rentrer chez nous dans l'attente de nouvelles instructions de la part du dispatching. Alors que nous faisons descendre les passagers et que la visibilité dehors était d'à peine dix pieds, un officiel de l'aéroport de Newark est venu nous confirmer le QGO.

La compagnie a demandé aux pilotes de rentrer chez eux et d'appeler le dispatching afin d'être répertoriés pour pouvoir prendre l'air dès que les conditions météo le permettraient. En rentrant chez moi, je voyais à peine plus loin que le capot de ma voiture tellement la tempête de neige était intense. Elle était arrivée d'un coup sur la région de New York City et tout le trafic routier était fortement perturbé. Il m'a fallu deux heures pour rentrer chez moi à cause des embouteillages, au lieu des 35 à 40 minutes habituelles. Et une surprise fort désagréable m'attendait à la maison... Nous étions un dimanche matin et mon époux, John, avait prévu de passer la journée dans notre appartement, entre la télévision et soi-disant un repas avec des amis à lui.

Je suis rentrée à l'improviste sans avoir prévenue auparavant. C'était onze heures du matin, je n'ai pas entendu mon époux. Je n'avais qu'une hâte, me faire un café chaud, et j'ai mis en marche la cafetière dans la cuisine juste après être entrée dans l'appartement. Je suis ensuite allée voir mon époux et j'ai failli lui rentrer dedans en sortant de la cuisine. Il était vêtu d'une simple robe de chambre et il a semblé très paniqué de me voir revenir du travail :

« Chérie, tu ne devais pas être à Saint Louis aujourd'hui ? »

— Mon vol a été annulé au dernier moment à cause de la météo et il m'a fallu deux heures pour rentrer de l'aéroport. Je n'ai pas prévenu avec mon portable pour ne pas te déranger, vu que de toutes façons...

— John chéri, s'il te plaît, si tu es dans la cuisine, est ce que tu peux... »

Et là, ce qui devait arriver arriva. Lisa, nue, est entrée dans la cuisine et elle m'a surprise en compagnie de mon époux. La situation qui me pendait au nez depuis plus d'un an est survenue. John ne savait plus quoi dire tandis que Lisa, d'un air détaché, a résumé la situation :

« John, tu l'avais oubliée, celle-là... »

— Heu... Shannon, mon épouse, Lisa, une... amie... tu sais... enfin... Ce n'est pas du tout ce que vous pensez...

— Shannon s'il te plaît, est ce que tu peux me laisser quelques instants avec ton époux, j'ai quelques détails à régler...

— Heu... Oui, bien sûr... »

John garde une bouteille de bourbon au frigo pour ses connaissances. Je ne bois quasiment jamais d'alcool par goût, mais là, j'avais besoin d'un petit remontant. Pendant que Lisa faisait une scène de rupture à mon époux, je me tapais la bouteille de bourbon. J'entendais mon amie l'engueuler dans la chambre et, petit à petit, j'ai fini la bouteille... Lisa est partie en claquant la porte et mon époux est revenu me voir dans la cuisine, piteusement :

« Shannon, je... hem... c'était juste une aventure sans lendemain, une simple erreur... Je... Tu sais, Lisa a rompu...

— J'ai tout entendu John... Tu es lamentable... »

J'ai essayé de me lever et c'est alors que j'ai pris conscience de la dose de bourbon que j'avais avalée. Je me suis sentie tomber en avant, dans les bras de mon époux, puis il y a eu un noir et je ne me souviens pas de la suite. Je me suis réveillée quatre heures plus tard dans mon lit avec l'impression d'avoir un concert de Rammstein à la place du cerveau, et un gallon d'huile de vidange dans l'estomac. Il m'a bien fallu une nuit de sommeil pour rattraper mon abus de bourbon, et arrêter d'entendre en permanence deux JT 8 D tourner à plein régime à moins d'un pied de mes oreilles... La tempête de neige s'était calmée et le dispatching me faisait finalement repartir vers Chicago pour assurer le vol du soir le lendemain. J'ai eu un message de Lisa sur mon portable : elle m'avait envoyé un SMS pour me demander de la rappeler. J'ai laissé un message sur son répondeur :

« *Bonjour, vous êtes bien chez Lisa. Je suis actuellement indisponible, vous pouvez laisser un message après le bip si vous le souhaitez, je vous rappellerai dès que possible... TUUUUUUUUUUUUT !*

— Lisa, c'est Shannon... Je pars demain matin à Chicago, si on peut se voir ce soir, est ce qu'on peut se rencontrer à notre deli habituel vers sept huit heures, s'il te plaît ? Merci de me le confirmer, j'y serais de toutes façons, j'ai besoin de prendre l'air... »

Nous avons l'habitude de prendre nos repas dans la même delicatessen de la 55e rue est à Manhattan quand nous sommes de sortie à New York City, Lisa et moi. Je m'y suis rendue sans trop savoir à quoi m'attendre. La situation insensée que j'avais entretenue par ma démission venait de m'éclater à la figure. J'avais gardé mon époux, mais je m'attendais à perdre mon amie. Lisa est arrivée à sept heures et demie, alors que je venais de m'attabler. Elle m'a fait signe qu'elle passait une commande et elle est venue me rejoindre quelques minutes plus tard, une fois son bagel à la confiture de groseilles servi avec une tasse de son thé vert favori. Plutôt guillerette, elle m'a tout de suite mise à l'aise concernant John :

« Shannon, si ça peut te rassurer, ton mari et moi, c'est fini. Ce genre de situation, ce n'est pas du tout ce qui m'intéresse dans la vie. Et toi, tu as pu recoller les morceaux avec ton époux ? Pas évident pour lui de voir d'un coup son plus beau mensonge voler en éclats, sans qu'il aie la moindre possibilité de nier la réalité.

— Heu... Lisa, tu sais, je ne t'ai rien dit parce que je ne voulais pas que toi et moi, nous cessions d'être amies... Je savais pour mon époux et toi...

— T'en fais pas, j'avais compris que tu étais du genre timide, et je ne voulais pas t'embarrasser avec une situation pareille... »

Lisa a sorti de son sac à main une photo qu'elle m'a tendue. C'était un duplicata de notre photo de mariage, John et moi, une excellente photocopie couleur de celle qu'il a tout le temps sur lui. Voyant que je rougissais de confusion, Lisa m'a expliqué :

« Au bout de six mois de liaison, John et moi, je me suis doutée qu'il ne me disait pas tout et j'ai discrètement fouillé dans ses affaires. J'ai pu faire une copie de cette photo et j'ai vite compris dans quel embarras tu étais. Je ne voulais pas te perdre comme amie et, entre deux situations... J'ai choisi de laisser tomber ton mari, je tiens à toi mais pas à lui. Restait à savoir comment le pousser à la faute en me permettant de te garder.

— Et le hasard a fait que tu as réussi à venir chez moi au bon moment...

— Pas que le hasard... Mon père a un brevet de pilote privé, et il sait que par un temps pareil, on peut fermer les aéroports à tout trafic d'une heure à l'autre si la météo est trop mauvaise. J'ai fait pression sur ton mari pour que nous rendez-vous aient lieu chez lui au lieu d'une chambre d'hôtel anonyme, et je me suis arrangée pour être là au moment où tu étais le plus susceptible d'être clouée au sol in extremis. J'ai poussé John à me voir ce week-end après avoir suivi la météo qui parlait de cette tempête de neige. La FAA a fait le reste.

— Tu veux dire... Tu l'as fait exprès pour moi ?

— Oui... »

Pour toute réponse, j'ai éclaté de rire. Lisa m'a suivie et nous sommes tombées dans les bras l'une de l'autre. Nous avons passé la soirée ensemble toutes les deux, il y avait une reprise de *Manhattan* de Woody Allen dans un cinéma d'art et d'essai des environs. J'avais passé un cap, et gardé ma meilleure amie malgré tout. Par contre, pour la suite, je ne voyais pas ce que j'allais faire, surtout avec mon époux. Mais cela ne pressait pas...

Ma situation personnelle devenait de plus en plus surréaliste. J'étais toujours la meilleure amie de la maîtresse de mon mari, ou plutôt récente ex-maîtresse, en plus d'être copine avec son ex-épouse et avec sa précédente ex-maîtresse. Un beau soir, nous avons réussi à nous réunir toutes les quatre pour une sortie au restaurant entre copines. J'ai présenté Lisa à Thelma et à Tamara, et le courant est tout de suite passé. La conversation a vite tourné autour de mon époux, John, dont le caractère volage n'était plus à démontrer. Naturellement, Thelma, qui avait de l'expérience dans ce domaine, m'a tout de suite donné le bon conseil :

« Ce que tu as de mieux à faire Shannon, c'est de divorcer. Tu as un beau métier, les preuves que ton époux est en tort point de vue contrat de mariage, il ne te manque plus qu'un bon avocat, mais ça se trouve facilement. Tu peux d'ores et déjà entamer une procédure, tu n'as rien à perdre. D'autant plus qu'il a dû déjà s'en trouver une autre...

— Thelma, je sais que John n'est pas exemplaire de ce côté là mais... Enfin, je veux dire, je ne me vois pas le plaquer comme ça pour une aventure qui est finie ! Nous avons quand même une vie en commun, lui et moi. Le quitter comme ça, pour ça... Franchement, je ne pourrais pas...

— Je connais, ça m'a fait ça avec les trois premières maîtresses. Je lui ai donné un ultimatum pour la quatrième et avec la cinquième, c'était fini.

— Cinq maîtresses ? pointa Tamara. Tu as eu de la patience, quand j'ai eu Shannon au téléphone et qu'elle m'a dit qu'elle était son épouse, c'était fini pour moi.

— John est un coureur de jupons pathologique, renchérit Thelma. Tôt ou tard, tu en trouveras une autre à ta place dans le lit conjugal, autant t'en aller tant que tu n'es pas trop dépendante de lui, sentimentalement et socialement parlant.

— Quand même... répondis je, désorientée. Devoir le quitter, je n'arrive pas à me faire à cette idée. Même pour ses maîtresses à répétition... Et puis, me retrouver seule après avoir vécu en couple, j'aurais du mal...

— Et voilà le cœur du problème ! pointa Tamara. Je sais que la solitude, c'est dur à vivre, mais je pense qu'il va falloir t'y préparer, ça fera moins de dégâts, d'un point de vue psychologique, que de compter les maîtresses... Penses-y dès maintenant... »

Nous étions début mars 2001 et la rupture entre Lisa et John avait eu lieu il y a de cela trois mois. Sur le chemin du retour, Lisa devait me déposer chez moi avec sa voiture. J'ai eu l'occasion de lui parler de tout cela de nouveau :

« Ce qui me fait le plus peur dans un divorce, c'est de devoir me retrouver seule. Je ne sais pas toi, mais moi, j'aurais du mal à m'y faire.

— Je t'avoue que, contrairement à toi, je ne me suis jamais engagée dans une relation suivie alors que je ne demandais que ça. Je n'ai pas encore trouvé la bonne personne, et me retrouver seule après une relation décevante, c'est plus un bien qu'autre chose. Tu as toujours vécu en famille ?

— Je suis directement passée de chez mes parents à ma vie d'épouse. Vivre seule, ça m'est inconcevable.

— Mmmmm... Il y a des solutions pour ne pas être seule sans être mariée. J'ai une cousine qui vit en colocation à Seattle, c'est une ambiance très sympa quand tu trouves les bonnes personnes. Pas facile mais tu y arrives, ils sont cinq colocataires dans son appartement, en la comptant.

— Faut que j'y pense... Tu sais, j'ai un officier supérieur dans l'Air National Guard qui vit seule, elle n'a jamais connu rien d'autre. Elle a dix ans de plus que moi et ça n'a pas l'air de la déranger plus que ça.

— La métisse de Chicago qui est avocate et future astronaute ? Faudra que tu me la présente, je perds quelque chose à ne pas la connaître.

— Elle n'a rien d'un phénomène de foire et elle est tout sauf impressionnante, physiquement parlant. Par contre, c'est le genre à te réciter toutes les équations d'Einstein sur la relativité générale, impressionnante de ce côté là !

— Raison de plus pour qu'on se fasse une sortie ensemble si elle est intéressante. Tu m'as dit qu'en plus, ce n'était pas du tout le genre à se prendre au sérieux.

— Oui, et c'est incroyable. Dix-sept victoires en combat aérien, une batterie de médailles impressionnante, dont la Médaille d'Honneur, près de 8 000 heures de vol sur jet militaire, avocate, pilote d'essai, docteur en astrophysique, et pas plus grosse tête que ta voisine de palier qui est magasinière dans un supermarché. Je me demande comment elle fait avec tout ce qu'elle sait.

— Probablement parce qu'elle sait très bien qu'elle n'a rien à prouver du côté capacités personnelles, et qu'elle ne veut pas avoir de mauvaises relations avec son entourage en écrasant les gens par sa personnalité. Ce qui est déjà, en soi, une preuve d'intelligence. Écoute, je suis en déplacement dans le Midwest pendant tout le mois de mars, si tu as des escales là bas, on pourra se voir à l'occasion, ça sera sympa.

— Pas de problème, je vois ça avec le dispatching et je te dis tout ça dès que j'ai mes dates de vol... »

Nous nous sommes beaucoup vues au printemps et à l'été, Lisa et moi. Il restait malgré tout cette question de mon possible divorce en suspens. J'en ai parlé un jour de début avril sur le vol de Chicago avec Dean Manzarelli qui, non content d'être un excellent pilote, est quelqu'un de discret et de très bon conseil. Je lui ai fait part de ma situation en lui précisant que je ne voyais pas trop comment j'allais faire. L'idée de divorcer de mon époux m'était insoutenable :

« ...Je suis peut-être conne mais me retrouver seule, je ne pourrais pas m'y faire. John m'a trompée avec ma meilleure amie, qui a manœuvré pour le plaquer, mais quand même... Pour un accroc, je ne vais quand même pas le larguer comme ça ! C'est quelque chose de grave, un divorce !

— Tes parents n'ont pas divorcé, il me semble...

— Non, en couple depuis que Papa est entré à Annapolis... Je n'ai pas vécu l'expérience du divorce, et je ne peux pas m'imaginer faire ça avec John. Nous avons d'excellentes relations de couple et il est très attentionné avec moi.

— Comme tous les maris manipulateurs... Et ta copine Lisa ?

— La plus chic fille que je connais, intelligente, vive, toujours de bonne humeur, la meilleure amie que j'ai jamais eue. Quel rapport avec mon époux ?

— C'est peut-être pas un homme qu'il te faut dans ta vie...

— Ben voyons, c'est la mode maintenant les couples de lesbiennes ! Déjà que tout le monde disserte sur Fanny et Melinda qui seraient ensemble, le couple le plus invraisemblable possible !

— Invraisemblable en quoi ?

— Fanny a quinze ans de plus que la petite Melinda, ça ferait vraiment la mama noire avec sa petite chérie, c'est vraiment à la limite du cliché raciste que d'imaginer un couple pareil ! Melinda est lesbienne et attirée par les noires, c'est un fait, mais par Fanny qui a presque l'âge d'être sa mère, ça relève du fantasme masturbatoire pour détraqué sexuel inscrit au Ku-Klu-Klan ! Manque plus que l'on me dise que les lesbiennes blanches se tapent des noires parce que ces dernières ont un plus gros clitoris, et le palmarès des clichés sexistes, homophobes et racistes sera complet !

— C'est toi qui le dit... N'empêche, tu parles plus souvent de ta copine Lisa que de ton mari, c'est un fait...

— Ça ne veut pas dire que je vais me la faire, pas plus que le fait que Fanny soit chaleureuse et amicale avec la petite Melinda ne signifie qu'elle va se la taper !

— *National 3425 d'Indy contrôle, me recevez vous ?*

— Affirmatif Indy, je vous écoute... »

L'ARTCC d'Indianapolis nous a déroutés suite à un problème d'avion devant faire une descente d'urgence suite à une panne de moteur avec début d'incendie, mettant ainsi fin à une conversation qui devenait pénible. J'en étais toujours à considérer mon époux comme étant redevenu fidèle, Lisa ma meilleure amie et Fanny simple bonne amie de Melinda. Comme boussole qui indique le sud, j'étais bien partie, et ça n'allait pas tarder à se voir...

Ma remarquable absence de psychologie a été à l'origine de quelques surprises dans le cadre de l'exercice de mon travail, et dans ma vie quotidienne... Courant avril 2001, ça a commencé avec Melinda, la petite hôtesse de l'air enfin radieuse. Hellen Keller, sa cousine qui travaille avec nous, devait assurer un vol avec Olga et moi au départ d'Atlanta et à destination de Newark ce jour là. Nous avons une bonne heure avant le départ et j'en ai profité pour faire une vérification poussée de l'appareil en attendant, Olga, qui devait être mon commandant de bord sur ce vol. Dans la cabine passager, Hellen effectuait une part des vérifications techniques qui lui incombaient : état extérieur des équipements, vérification du fonctionnement de la pressurisation et de la climatisation, vérification des équipements de secours.

Les hôtesse de l'air, qui sont des personnels navigants commerciaux d'un point de vue fonctionnels, ne sont pas que de jolies femmes destinées à vous servir le café quand vous êtes passager. Elles ont une formation avancée de secourisme, niveau ambulancier minimum exigé pour notre compagnie, un entraînement régulier pour répondre aux situations d'urgence, comme un crash

ou un feu en cabine, et des capacités techniques qui leur permettent de reporter le plus précisément possible aux pilotes, le personnel navigant technique, tout dysfonctionnement constaté par leurs soins sur l'appareil, de la climatisation qui marche mal au moteur qui fume en vol. En cas de problème grave, elles vous sauveront la vie autant que les pilotes.

Après avoir fait un tour poussé de l'avion par l'extérieur, je suis montée en cabine par une des passerelles pour voir où en étaient les hôtes de l'air avec la vérification des circuits électriques. Melinda et une de ses collègues s'étaient occupées du panneau avant, tandis qu'Hellen avait surveillé le panneau arrière. En tant que chef de cabine, c'est elle que je suis allée voir pour qu'elle me fasse un rapport de la situation :

« Salut Hellen, j'ai vérifié le taxi, rien à signaler de l'extérieur. La maintenance m'a juste rappelé qu'il faudra changer les pneus dans dix atterrissages, confirmé par le registre de maintenance. La prochaine vérification A n'est pas loin, ils feront ça à l'occasion. Rien à signaler du côté des tableaux électriques ?

— Voltages et ampérages dans les normes, coupe-circuits fonctionnels, on peut y aller. Nous risquons de devoir décoller avec un peu de retard, le steward qui doit venir avec nous est sur le vol de Chicago, qui a été retardé au décollage à O'Hare à cause de la météo. Le dispatching m'a dit qu'ils essaient de rattraper ça en vol, mais il ne faut pas s'attendre à des miracles...

— On verra bien, j'attends Olga qui doit nous faire voyager avec sa belle-sœur dans le cockpit. Elle est gonflée d'imposer sa famille comme ça !

— Si tu connaissais la belle-sœur, tu ne dirais pas ça... Je te laisse découvrir la personne... »

Je sentais vaguement qu'il y avait quelque chose qui m'échappait dans la réponse d'Hellen. Olga n'allait pas tarder et je devais commencer le cockpit check avec les examens de routine. En me rendant dans le cockpit, j'ai été surprise de me retrouver nez à nez avec ma patronne, Cassandra Larkin. En tant que PDG de la compagnie, cela n'avait rien d'extraordinaire qu'elle voyage à bord des avions dont elle était propriétaire à 55 % :

« Je suis un peu en avance, excusez moi miss Mac Intyre. Olga n'est pas encore là ?

— Elle ne devrait pas tarder, elle doit aller chercher la météo pendant que je commence le cockpit check. On a un steward qui va être en retard, le vol de Chicago retardé par la météo, il y est dessus.

— On fera avec, je n'ai que mon petit sac de voyage avec moi, vous trouverez bien un coin où le caser dans le cockpit.

— Hem, miss Larkin, il va y avoir un petit problème. Je vais devoir vous installer en cabine passager, Olga a insisté pour que sa belle-sœur voyage avec nous dans le cockpit. Je lui ai dit que c'était un peu gonflé de faire le taxi comme ça pour sa famille, mais comme elle est le commandant de bord...

— Ne vous en faites pas pour ça, la belle-sœur, c'est moi. »

Derrière moi, Hellen, Melinda et Laura, leur collègue de Dallas, pouffaient de rire. Miss Larkin m'a expliqué quelle était la situation, et ce n'était pas très conventionnel :

« Je suis la compagne du frère de la compagne d'Olga, nous sommes apparentées de cette façon. Ma belle-sœur est très discrète avec tout ce qui concerne sa famille, c'est un de ses traits de caractère, déconcertant mais on s'y fait...

— Hem... Si j'ai bien suivi, votre compagnon est le frère de la compagne d'Olga... Ce n'est pas une situation conventionnelle, si je puis me permettre...

— Pour ce que j'en fais des conventions... Mary est ingénieur de maintenance à notre centre de Newark, vous manquez quelque chose à ne pas la connaître, elle est très sympathique, et grande amatrice de jazz si vous aimez...

— Bonjour Cassie, c'était comment ton congrès d'investisseurs ?

— Chiant mais très lucratif, j'ai intéressé pas mal de monde à l'augmentation du capital de la compagnie. Je parlais justement de Mary à ta copilote, elle ne semblait pas vraiment au courant de la situation...

— Mmoui, c'est fréquent chez elle... »

Et voilà, je passais de nouveau pour une gourde... La dernière chose à laquelle je m'attendais, c'était que ma patronne soit liée par sa famille à une de mes collègues de travail... Et ça ne faisait que commencer. Le week-end suivant, j'étais en mission avec la Garde Nationale. Malgré le fait que la perspective de devoir vivre seule après avoir quitté mon époux me paniquait, j'ai quand même envisagé le divorce et, pour se faire, j'en ai parlé à l'avocate que je connaissais le mieux : le capitaine Ayleen Messerschmidt. Elle était devenue au fil du temps une amie et une confidente, et je pouvais tout lui dire. Ce samedi, nous étions au mess pour le déjeuner, elle attendait une de ses amies, militaire comme elle, et elle avait accepté de me parler de ce qu'il en était :

« Vu le nombre impressionnant de témoins à charge pour attester du passif de ton époux en matière de violation des obligations du contrat de mariage, tu n'auras aucun mal à obtenir le divorce pour faute à ses dépens, et cela même si son ex-maîtresse est ta meilleure amie. Tu peux même en faire ton amante, la cour ne t'en tiendra pas rigueur... »

— Merci du conseil mais je m'abstiendrai pour la dernière partie. Je me demande pourquoi est ce que tout le monde veut que j'ai une vie sentimentale avec Lisa...

— Vu comme tu parle de tes relations avec elle, en plus du ton émotionnellement chargé de tes sentiments envers elle, le fait que tu n'aies pas plus loin qu'une simple amitié avec elle est ce qu'il y a de plus surprenant, mais là n'est pas le débat... Compte tenu de la situation, je te conseille de demander une pension alimentaire. Même si tu n'obtiens que \$100 par mois, c'est quand même une marque du fait que tu considères que l'attitude de ton époux t'es dommageable, et que tu demandes réparation.

— Quand même, lui demander de l'argent pour le quitter... Il est en faute, mais je trouve cela... grotesque de le pénaliser comme ça.

— Si tu ne demandes rien, la partie adverse te fera passer pour une sottie écervelée, et c'est toi qui devras passer à la caisse. Je sais de quoi je parle, j'ai fait pareil pour un de mes clients. Que tu l'obtiennes ou pas, tu dois TOUJOURS demander une pension alimentaire afin de montrer au juge que ta démarche est sérieuse et réfléchie. Je sais que ça fait passablement cupide comme procédé, mais il vaut mieux une pension symbolique négociée à ton avantage que de te faire rançonner par ton époux, surtout avec ton emploi de pilote de ligne. Tu en es à \$40 000 par an, il me semble ?

— \$45 000 hors assurance maladie. Mon époux a le même niveau de revenus.

— Il est dans la banque... Fixe la pension à 25 % de son revenu net et ne lâche rien en dessous de 10 %. Avec un bon avocat, il négociera un accord amiable où tu pourras fixer tes conditions. Règle d'or : tu es dans ton bon droit, il est en tort, tu ne dois JAMAIS baisser tes prétentions. Son avocat essaiera de réduire à 5 %, il ne pourra pas se permettre de demander l'annulation du principe de pension vu que ton époux est en tort par adultère compulsif aggravé. On emploie la technique du marchand de tapis : tu pose 25 %, il demande 5, tu descend à 20, il remonte à 10, et on finit avec un accord à 15 %. Ça lui enlèvera un argument en ta défaveur... Tiens, si tu veux un second avis, voici ma collègue Linda, nous travaillons dans le même cabinet... Salut Linda, tes sauts en parachute, c'est toujours pour cette après-midi ? »

J'ai fait la connaissance du capitaine Linda Patterson ce jour là. Collègue de travail et amie d'Ayleen, l'adjectif qui la qualifie le mieux, c'est impressionnante... Grande rousse athlétique dans la trentaine de six pieds trois pouces de taille, elle est officier de réserve du corps des Marines,

spécialité commando parachutiste... Je l'avais déjà aperçue en compagnie d'Ayleen auparavant, à Strawberry Field, mais c'était la première fois que je la voyais de près. Comme avocate, j'avais un peu de mal à l'imaginer à la barre. Elle s'est assise avec nous et Ayleen a fait les présentations :

« Le lieutenant Shannon Mac Intyre, mon ailier, le capitaine Linda Patterson, avec qui je travaille chez Woodman, Forrester, Sawyer, Joiner and Carpenter associates. Elle est avocate et officier de réserve comme moi.

— J'ai postulé comme mannequin pour une marque de lingerie, je n'ai pas été prise parce que je n'avais pas vraiment le profil, ironisa Linda Patterson. Je me suis engagée dans le corps de Marines parce que j'avais le physique, le sale caractère et l'absence totale de sens de l'humour requis pour faire partie de cette arme. En fait, ma famille n'est pas friquée, j'ai choisi cette voie pour payer mes études de droit.

— C'est pas ce qu'il y a de plus facile le corps des Marines, pointai-je. Déjà, l'entraînement militaire de base pour être pilote de combat, c'est très exigeant. Alors, Marine, qui est largement au-dessus, j' imagine...

— C'est dans ma mentalité, je n'aime pas la facilité... Ayleen m'a dit que tu envisageais le divorce avec ton époux.

— Hem, oui, c'est une idée que j'ai, mais j'ai un peu de mal à la concrétiser... Pourtant, je l'ai surpris avec sa maîtresse dans notre lit, enfin, presque... »

L'image de Lisa, nue, faisant irruption dans la cuisine de notre appartement m'est immédiatement venue à l'esprit. Confuse, j'ai rougi. Linda m'a rassurée sur la suite de l'éventuelle procédure :

« Ayleen est civiliste, elle est de bon conseil, tu peux lui faire confiance. De plus, l'adultère est un motif bateau pour un divorce sur faute, j'en fais deux ou trois par an depuis que je suis avocate.

— Tu exerces cette profession depuis longtemps ? demandai-je.

— Avocate, seulement depuis l'année dernière et mon déménagement à New York City. J'étais attachée juridique au service du contentieux au Denver Health Hospital avant, profession que j'ai exercée pendant trois ans. Je fais davantage les dossiers au pénal, Ayleen fait tout ce qui est civil et notre amie et collègue commune, Sarah Jane, fait tout ce qui est droit des entreprises.

— Comme ce qui concerne ma compagnie aérienne, National Airways. Nous avons un contrat à l'année avec un cabinet d'avocats de Newark pour tout ce genre de boulot.

— Shannon travaille chez National Airways comme pilote, les concurrents de USA Express, la compagnie où travaille ta sœur Siobhan.

— Je suis cernée par l'aviation ! reprit Linda, amusée. Même mon compagnon est un fan d'aviation, il est médecin et pilote privé. Il n'aurait pas été myope, il aurait été pilote de ligne comme ma sœur. Tu auras l'occasion de le voir, il fait les visites médicales pour la FAA à Bellevue. Il remplace le docteur Strutters depuis cette année... »

J'avais ma visite médicale de prévue pour juillet, et j'étais impatient de faire la connaissance du compagnon de Linda. J'imaginai quelqu'un avec un physique comparable au sien, forcément en grand mec avec un physique de bodybuilder. Naturellement, j'allais encore avoir une occasion de me tromper, comme je l'ai fait ce mois-ci avec Fanny...

Mon époux était de plus en plus souvent à San Francisco pour le compte de son entreprise, fait qui ne me dérangeait pas outre mesure et qui, d'une certaine façon aurait dû m'inciter à entreprendre sans tarder une procédure de divorce. Surtout que je ne savais pas tout... Les hasards de mes assignations avaient fait que je me suis retrouvée à Miami avec ma collègue Fanny pour assurer un vol vers Boston le lendemain matin, avant de rentrer à Newark via Detroit. Le soir à l'hôtel, j'étais à

table avec Fanny, et j'ai passé en revue la liste des personnels pour le vol vers Boston le lendemain matin. Vol sur lequel j'étais copilote et ma collègue Fanny commandant de bord. Il n'y avait que des locales de Miami comme hôtesse et chef de cabine, à l'exception de la petite Melinda, ce dont j'ai fait part à Fanny :

« Melinda est sur le manifeste du personnel pour le 429, le seul nom que je connaît. Je ne l'ai pas vue ici, elle est dans un autre hôtel ?

— Non, elle doit arriver avec le vol de Los Angeles, elle sera là tard dans la soirée. Elle est attendue pour neuf heures et demie à l'atterrissage à Miami International.

— Heureusement qu'on ne part que dans l'après-midi, sinon ça ferait court comme nuit de sommeil, surtout pour elle... Tu sais qu'elle a trouvé la femme de sa vie, à ce qu'on m'a dit ? Je serais curieuse de voir à quoi ressemble la brave nana qui l'a prise comme petite amie, ça doit être quelqu'un de bien... »

Fanny n'a pas dit un mot à ce sujet, nous sommes passées à autre chose. Et pour cause... Le lendemain matin, nous avons un minibus de l'hôtel, loué par la compagnie, qui devait nous amener à l'aéroport pour onze heures. Il prenait aussi des passagers d'autres compagnies aériennes et le chauffeur avait un peu de mal à caser tous les bagages :

« Miss Mac Intyre, je vais peut être devoir atteler une remorque vu le volume de bagages que je dois charger. Vous pouvez voir si vos collègues ont beaucoup de valises à charger, s'il vous plaît ?

— En principe, nous n'avons qu'une valise avec nous, éventuellement un sac que nous prenons sur les genoux. Je vais faire la tournée, j'ai deux collègues qui doivent embarquer avec moi, je vous donne la réponse d'ici un petit quart d'heure... »

Je n'ai pas eu la présence d'esprit de demander quelle chambre occupait Melinda, la petite blonde qui doit faire le voyage avec nous vers Boston. Je me suis rendue dans la chambre de Fanny pour lui poser la question et ce fut Melinda qui m'a ouverte :

« Salut Shannon, tu en fais une tête, quelque chose ne va pas ?

— Heu... C'est que... Tu es dans la chambre de... Tu m'avais dit que...

— Chérie, qu'est ce que c'est ?

— C'est Shannon qui vient nous voir, tu en as pour longtemps avec la douche ?

— J'ai bientôt fini, je vais pouvoir te la laisser... C'est pour l'avion ?

— Heu... Non Fanny chérie, c'était pour les bagages... Le chauffeur du minibus veut savoir combien de bagages vous avez toutes les deux. Il va sûrement atteler une remorque, ses autres passagers ont pas mal d'affaires...

— Ma valise et celle de Melinda, rien de plus, répondit Fanny en sortant de la salle de bains, vêtue d'un peignoir. Je prends mon petit-déjeuner et j'arrive tout de suite... T'en fais une tête, t'étais pas au courant ?

— Chérie, je lui avais pourtant dit que j'avais trouvé la femme de ma vie. Mais je ne lui avais pas dit que c'était toi, j'ai dû oublier...

— Ça arrive, je n'y ai pas pensé hier soir non plus...

— Heu... J'y vais pour les valises... »

J'ai vite laissé le couple heureux tranquille en me rendant auprès du chauffeur pour cette histoire de valises. J'avais encore tout faux avec le couple Fanny et Melinda, que j'avais exclu d'entrée comme étant parfaitement improbable... Il ne me restait plus qu'à me tromper sur le compagnon de Linda Patterson et j'avais fait le tour de toutes les possibilités d'erreurs de jugement que je pouvais commettre au sujet de mon entourage. Sans parler de mon époux, bien évidemment...

Début juin, j'ai appris que j'étais retenue, avec Ayleen et deux autres pilotes, comme renfort de sécurité pour le sommet du G8 à Gênes, en Italie. Nous devions assurer des patrouilles aériennes pendant toute la durée du sommet au-dessus du golfe de Gênes, en alternance avec les pilotes de la Navy, ainsi que les pilotes militaires français et italiens. Nous devions assurer nos patrouilles depuis la base aérienne militaire française de Solenzara, en Corse, et le colonel Goldstein nous a fait la présentation du dispositif lors d'un briefing :

« La Navy assurera la coordination de tout le dispositif en liaisons avec les forces aériennes locales. Vous serez sous le commandement direct du commandant de la base aérienne de Solenzara, qui vous transmettra les ordres. Suite à la proposition des intéressés, sont retenus comme volontaires les lieutenants Shannon Mac Intyre et Garvey Podgorovsky, le sous lieutenant Michael Corrazio et, pour commander le dispositif, le capitaine Ayleen Messerschmidt. Le sommet aura lieu fin juillet, entre les 20 et 22 du mois. Vous partirez le 16 vers la Corse, via Lakenheath, avec un retour le 25. Vous recevrez vos ordres de mission dans la semaine, ainsi que vos employeurs. Ce sera tout, vous pouvez disposer. »

C'était une mission intéressante, avec le voyage à l'étranger en prime, et je m'étais portée volontaire pour ça. Cet été, il y avait aussi un fait remarquablement anodin qui a été outrancièrement exagéré par la suite : la modification du texte de loi portant sur les actions à prendre en cas de détournement d'avion. En bonne juriste, Ayleen examinait régulièrement les textes qui concernaient sa profession tout autant que ses activités de pilote militaire. Un soir, alors que nous étions de patrouille d'alerte, Ayleen avait apporté un document récemment publié par la FAA qui portait sur les procédures à suivre en cas d'interception. Comme elle me l'a dit en me montrant le document ce soir-là, elle m'a montré le texte et son analyse. En fait, il n'y avait que des modifications cosmétiques, en plus d'une clarification de la procédure :

« Il n'y a quasiment rien de changé. Le texte de 1997 est rédigé comme suit : *Dans l'éventualité d'un détournement, le Centre Militaire de Contrôle et de Commandement, soit le NORAD à Cheyenne Mountain, sera averti par les moyens les plus expéditifs de la part de la FAA. Le CMCC supervisera la situation et fera suivre toutes les requêtes et propositions pour l'assistance militaire du Département de la Défense concernant la piraterie aérienne (détournement d'avion) au Secrétaire de la Défense pour approbation...* Rien d'aberrant, avant de tirer dans le tas, on demandait l'autorisation des autorités.

— Normal. Qu'est ce qui a changé ?

— Pas grand-chose, juste quelques simplifications : *Dans l'éventualité d'un détournement, le Centre Militaire de Contrôle et de Commandement, sera averti par les moyens les plus expéditifs de la part de la FAA. Le CMCC, avec l'exception des réponses immédiates définies au paragraphe D, fera suivre toutes les requêtes et propositions pour l'assistance du Département de la Défense concernant la piraterie aérienne (détournement d'avion) au Secrétaire de la Défense pour approbation...*

— En dehors du paragraphe D, il y a des redondances qui sont supprimées, le DoD qui est qualifié de militaire, et le CMCC qui ne supervise plus rien.

— Il ne supervise plus dans le texte mais sur le terrain, sans autorisation du Secrétaire d'État pour faire autre chose, il ne peut rien faire de plus que superviser, inutile de charger le texte d'une précision superflue. Pour les procédures prévues au paragraphe D, c'est essentiellement applicable si l'avion est au sol sur un de nos aéroports. Par exemple, pour appeler immédiatement une équipe

SWAT d'une police locale pour mener l'assaut, ou faire jouer nos accords internationaux en cas de détournement d'un avion vers un pays étranger avec lequel nous aurions des accords de coopération.

— Et dans ton scénario d'un détournement d'avion dans le but d'une attaque suicide, ça change quoi ?

— Rien. Même le NORAD n'aurait pas la possibilité d'agir si l'attaque est bien menée : elle sera exécutée avant même que quiconque ait compris la situation. »

Sans commentaire, deux mois et demi avant les attaques du 11 septembre 2001. J'en parle ici parce que cette modification mineure a donné lieu à de nombreuses dissertations oiseuses de la part des théoriciens de la conspiration qui ont accusé Bush d'avoir empêché les autorités d'agir. Tout cela pour trois modifications de texte qui éliminent des redondances de rédaction et, dans le cas du paragraphe D, facilitent même l'action en définissant légalement les procédures à employer dans le cas de certains types d'urgence.

Pour en revenir à ma petite vie, j'ai eu l'occasion de constater une de mes erreurs de jugement quand je suis allée passer la visite médicale de conformité au centre médical Bellevue. Le nouveau médecin qui s'occupait de cela était un docteur Martin-Georges Peyreblanque, un nom français, qui m'avait été présenté par Ayleen comme étant le compagnon de sa collègue Linda. Vu le physique de cette dernière, je m'attendais à voir quelqu'un du genre cliché du légionnaire grand, musclé et sentant bon le sable chaud. J'attendais dans la salle d'attente que le médecin vienne m'appeler pour la visite médicale quand j'ai croisé Linda. Elle était en civil et elle passait voir son compagnon. Elle avait deux petites filles avec elle, qui devaient avoir au plus quatre ans, une petite blonde rêveuse avec de magnifiques yeux bleu-vert et une petite métisse très typée africaine qui avait le même visage que Linda. J'ai vite compris qu'il s'agissait de ses enfants, au moins pour la petite métisse :

« Bonjour Shannon, tu attends pour la visite médicale annuelle ?

— Oui, je vais faire la connaissance de ton compagnon. J'ai cru comprendre par Ayleen qu'il participait aux matches de hockey sur glace avec toi. Tes filles ?

— Galina Peyreblanque, ma belle-fille, et Nelly Patterson, ma fille. Nous devons aller au cinéma ensemble, j'attends Martin. Pour le hockey, mon compagnon se contente de chanter l'hymne national et de soigner les blessés. Il a fait de la danse classique au lycée, pas du tout le même parcours que moi... Bonsoir chéri, ton dernier rendez-vous de la journée, l'aïlier d'Ayleen dont je t'ai parlé...

— Bonsoir chérie, bonsoir les enfants... Bonsoir miss... Mac Intyre, c'est écossais ou irlandais ? Je ne fais pas la différence...

— Heu... Irlandais... »

Le docteur Martin-Georges Peyreblanque est l'inverse de ce dont à ce que je m'attendais : nettement plus petit que Linda, de forte stature en étant un peu enveloppé, avec de magnifiques yeux bleu-vert qui renforçaient son allure générale sympathique et débonnaire, il a vite passé mon dossier avec professionnalisme, efficacité et concision :

« Bon, l'électrocardiogramme est bon, le cholestérol dans la norme et le test ophtalmique impeccable, je n'ai plus qu'à signer en bas. Pas de traitement médical en cours, quel qu'en soit la pathologie ?

— Rien à signaler, mais je pense que cela ne doit pas t'étonner de la part d'une personne de 24 ans. J'ai pas mal l'occasion de faire du sport avec l'Air National Guard.

— Si tu aimes le squash et le karaté, Ayleen est redoutable, et très bon professeur.

— Linda m'a dit que tu avais fait de la danse classique au lycée, je pense qu'elle plaisait, non ?

— Pas du tout, il n’y avait plus de place en haltérophilie et j’étais trop mauvais en lutte gréco-romaine. J’ai fait un excellent spectacle de fin d’année intitulé *Le lac de cygnes : déviation poids lourds*... Comme me l’a dit mon professeur, j’ai un don certain pour la parodie, et aucune peur du ridicule.

— J’ai un peu de mal à imaginer tout ça...

— J’ai gardé la vidéo, Linda pourra te la montrer si un jour tu viens déjeuner à la maison avec Ayleen. Pour le moment, nous sommes à l’hôtel chez mon oncle et ma tante, mais nous comptons acheter un appartement dès que nous aurons trouvé quelque chose d’intéressant. Vu les prix, nous sommes partis pour Brooklyn ou le Queens, Manhattan est beaucoup trop cher pour nous... »

Cet été là, j’ai remarqué que mes relations avec mon époux devenaient de moins en moins chaleureuses et de plus en plus fonctionnelles. Petit à petit, nous n’étions plus qu’un couple sur le papier alors qu’en parallèle, mes relations avec Lisa s’intensifiaient.

De plus en plus, nous nous arrangions pour passer ensemble le plus de temps possible, elle et moi. Et c’était sans parler des idées, disons, non conventionnelles qui me prenaient à son égard. En clair, il ne se passait pas une semaine sans que je fasse un rêve érotique ou deux la concernant... Là, il devenait évident que je n’avais plus rien à faire avec John, mais le problème restait, pour moi, d’avoir la motivation de le quitter.

Le sommet du G8 à Gènes a été réputé pour avoir donné lieu à des affrontements très durs entre la police italienne et des manifestants alter mondialistes. Il y a eu des morts, et une action violente autant qu’injustifiée des forces de police. En ce qui me concerne, j’ai été déployée sur place avec mes ailiers, fin juillet, pour assurer une couverture aérienne depuis la base militaire française de Solenzara. Les quatre F 16 du 611th fighter squadron de l’Air National Guard du New Jersey y ont été déployés avec quatre Mirages français de la base de Dijon, afin d’assurer une couverture aérienne continue avec deux avions armés en l’air au-dessus de la mer Ligure, prêts à intervenir avec le préavis le plus court possible en cas de problème.

J’avoue que j’ai beaucoup aimé la Corse, avec ses paysages méditerranéens très typés. Il faisait une chaleur sèche étouffante, à peine tempérée par la mer proche, et c’était ce qu’il y avait de plus difficile à supporter quand nous sommes allées faire un peu de tourisme, Ayleen et moi. Au passage, j’ai constaté qu’elle parlait un français impeccable, fait qu’elle ne m’avait pas communiqué... Nous avons passé la plupart du temps à faire des ronds dans le ciel au-dessus de la mer Ligure, avec les F 18 de l’USS *Roosevelt* en renfort au sud. D’ailleurs, un des cousins d’Ayleen était à bord de ce navire comme pilote de combat.

Au nord, le dispositif était partagé entre des Mirages français et des Tornados italiens. Avec toutes ces patrouilles en permanence, tout avion suspect aurait été rattrapé et abattu en moins de dix minutes, au moins quatre avions de combat étant en l’air en permanence jour et nuit, et un AWACS de l’OTAN, en relais avec les Hawkeye de la Navy, un autre AWACS français et un troisième de l’USAF envoyé exprès sur place, surveillaient le trafic aérien en permanence. Surveillance facilitée par le fait que le trafic civil habituel avait été dérouté sur d’autres corridors aériens, interdits le temps du G8... Bref, un dispositif lourd, spécialisé, temporaire, et qui ne gérait qu’une partie restreinte de l’espace aérien local, à peu près l’équivalent en superficie d’un état comme le New Jersey.

Et j’oubliais que la zone à surveiller était une mer, l’absence de tout relief rendant le repérage d’un avion errant encore plus facile, même avec son transpondeur coupé... Les patrouilles étaient partagées, pour chaque base, avec une rotation d’une patrouille en l’air, une autre en alerte prête à

décoller et deux de réserve, dont une pouvant être déployée en renfort en moins de 15 minutes. Il ne s'est rien passé pendant le sommet, et nous avons été déployés en masse le 23 quand Air Force One et les autres avions présidentiels ont décollé de l'aéroport de Gènes pour ramener leurs passagers dans leurs capitales respectives.

Nous sommes restés en Corse une journée de plus, les quatre avions de l'Air National Guard, le temps de nous préparer pour rentrer au New Jersey. Deux KC 10 devaient nous attendre au-dessus de l'Atlantique pour nous ravitailler, avec escale à Gander avant retour direct au New Jersey. Le soir du dernier jour, Ayleen m'avait invitée au restaurant, entre collègues. Elle m'avait fait part de ses observations concernant le dispositif déployé. Il y avait quand même une motivation nouvelle au déploiement d'un tel dispositif aérien, une première selon Ayleen :

« De toutes les couvertures aériennes de sécurité que j'ai faites en temps de paix pendant ma carrière de pilote militaire, celle là est la plus conséquente. La plus importante que j'ai faite avant, c'était depuis Aviano quand Clinton s'est rendu à Sarajevo en 1995 à bord d'un C17. Avec les quatre avions de l'Air Force, il y avait quatre avions de la Navy lancés à partir du Kennedy, et rien de plus. Nous nous sommes relayés en chemin, j'ai fait l'aller depuis Aviano et la Navy le retour depuis Sarajevo. Là, on a une couverture digne d'un pays en guerre.

— Et c'est motivé par quel type de menace ?

— Trop loin pour les libyens, et Kaddhafi s'est bien calmé de ce côté là... Je crois que ma thèse de l'avion civil détourné utilisé comme missile piloté comme a dû être retenue au Département d'État.

— Celle qui a été jugée invraisemblable lorsque tu l'as proposée pour un FIX ?

— Sans doute... Mais comme nous ne sommes pas dans les petits papiers de la Présidence et du Secret Service, on ne le saura pas avant 2031... »

La question reste donc en suspens... À mon retour aux USA, j'ai passé deux semaines de vacances à Aspen avec mon époux avant de reprendre le travail. C'était sympathique et ça me changeait du New Jersey, mais cela n'était guère plus intéressant que de passer des vacances avec un copain d'école. Et Lisa me manquait de plus en plus... Mais ma situation vis à vis d'elle allait radicalement changer, et cela sans que je n'ai vu venir quoi que ce soit.

C'était fin août. J'avais repris le travail et j'accumulais les heures de vol. Les premiers 737-700 devaient arriver chez nous dans six mois et j'étais inscrite pour une qualification sur ce type d'appareil par mon employeur. En tant que jeune pilote destinée à avoir une longue carrière dans l'entreprise, j'étais inscrite en priorité pour une formation sur ce type d'avion. En attendant, j'avais assuré un vol Chicago-Seattle sur un 737-300 et je devais repartir pour San Francisco le lendemain matin, assurer un vol vers Denver dans l'après-midi sur le même avion (qui continuait ensuite vers Los Angeles) puis rentrer à Newark sur un 737-400. J'étais à l'hôtel à Seattle et Lisa avait pu me rejoindre dans le même hôtel.

Lisa, cadre financier chez Business Services Incorporated, avait été chargée de mission pour un gros contrat par une entreprise qui voulait monter ce qui, à l'époque, était encore assez nouveau : un centre de serveurs pour l'hébergement de sites Internet. Inutile de dire que l'on était en pleine récession dans ce domaine et que le client avait eu du mal à convaincre BSI de l'aider à monter un dossier de financement, en plus de la récupération de locaux. Il y avait de quoi faire, la société qui voulait se lancer dans ce domaine avait racheté un terrain avec un vieil hangar et elle devait commencer par le démolir avant de construire ses locaux à la place. Ouverture du service prévu à la mi 2003, le plus dur était de convaincre les banques d'avancer des fonds...

Nous avons parlé de tout cela en prenant notre dîner ensemble au restaurant de l'hôtel, Lisa et moi. Mais ce n'était pas le plus important. Petit à petit, je me décidais à préparer mon dossier de

divorce d'avec John. Je pensais faire tout cela à l'amiable pour éviter les cris et les pleurs de part et d'autre en invoquant le manque de communauté de vie effective. Comme je l'ai dit à Lisa au moment du dessert, nous étions devenus petit à petit de simples colocataires, mon époux et moi :

« En ce moment, il est tout le temps fourré à San Francisco pour son métier. Un gros contrat sur place, à ce qu'il paraît...

— Ou une autre maîtresse, cela ne m'étonnerait pas de lui.

— Quand même pas... J'ai appelé plusieurs fois sa banque sous des prétextes bidons, ainsi que son hôtel à San Francisco, il y était bien pour le travail. J'ai même poussé le culot à appeler son client sur place deux fois, et ils me l'ont bien passé. Il monte une affaire d'import-export avec la Chine, et il a en charge le dossier de financement, quelque chose dans ce goût là.

— Oui, je connais, tout part en Chine en ce moment... Mais cela ne signifie pas qu'il n'a pas trouvé une maîtresse sur place...

— Je préfère quand même lui accorder le bénéfice du doute. Ayleen m'a suggéré de payer un détective privé pour enquêter sur lui et le coincer, mais cette idée... Comment dire... Ce n'est pas un procédé que je trouve... convenable... C'est quand même mon époux, pas un cambrioleur.

— Et elle en dit quoi, ton amie ?

— Comme toute avocate, d'assurer au maximum avec un dossier comportant le plus d'éléments en ma faveur... J'ai vraiment l'impression que je vais m'embarquer dans une histoire des plus sordides.

— Tu ne fais que faire respecter tes droits, rien de plus. Je sais que c'est dur ce genre de procédés, que je ne suis pas passée par là, tout ce que tu veux, mais une situation comme celle là, si tu ne prends pas l'initiative, ça te retombera toujours dessus tôt ou tard. Une de mes tantes était la maîtresse d'une élue républicaine, et elle a fait partie des dommages collatéraux quand l'affaire est devenue publique. Un des collaborateurs de son amante a tout dit à la presse, et on a eu droit à un beau scandale. C'était il y a de cela dix ans, et ma tante commence à peine à s'en sortir aujourd'hui.

— Tu sais, je suis quand même fermement décidée à divorcer...

— Mais ?

— Mais quoi ?

— Il y a encore quelque chose qui te bloque, non ?

— Devoir faire un procès à mon mari, j'ai du mal à me faire à l'idée que je vais devoir raconter devant un tribunal ma vie privée.

— Si tu ne le fais pas, il ne se privera pas de le faire, lui, quitte à inventer ce qu'il l'arrange. Le mieux, c'est que tu prennes l'initiative. Ne tarde pas trop...

— Je sais... Mais je me sens bien seule là-dedans...

— Tu as ton amie Ayleen. Elle est avocate en plus, elle te sera d'un grand secours.

— Oui, je sais, elle me l'a dit, même si elle ne traitera pas elle-même l'affaire pour éviter d'être accusée de collusion par la partie adverse... La chance qu'elle a de vivre seule, elle a toujours été dans ce cas depuis qu'elle a quitté ses parents pour aller à l'Air Force Academy l'année de ses 17 ans...

— Tu en as comme ça... »

Nous avons quitté le restaurant de l'hôtel et nous nous sommes rendues dans nos chambres. Je me sentais désespérée et je voulais quand même en parler à Lisa. Patiente, elle a accepté de me donner une oreille attentive. Dans le couloir, devant la porte de sa chambre, je lui ai fait part de ce que je comptais faire :

« Ayleen va me mettre en relation avec une de ses collègues pour monter mon dossier de divorce. Il y en a pour un mois, ce qui m'amènera à fin septembre début octobre. Je suis fermement décidée à demander le divorce à ce moment là.

— C'est une excellente chose que tu te sois enfin décidée en fixant une date. Mais je sens vaguement que ce n'est pas encore ça.

— C'est tout ce qu'il y a après... Certes, je peux retourner vivre chez mes parents à Trenton le temps que la vente de l'appartement soit réglée, mais après... Je veux dire, je vais me retrouver seule, je ne sais pas comment faire. Pas du point de vue matériel, je sais me débrouiller, mais je me vois mal prendre un appartement seule...

— Il n'y a que ça qui te bloque ?

— Oui. Je sais, c'est idiot, mais je ne vois pas du tout comment je vais vivre après mon divorce. Je suis directement passée de chez mes parents à ma vie de femme mariée, le stade intermédiaire, je n'ai pas connu, contrairement à toi...

— Je pense que j'ai quelque chose pour toi qui va te rassurer là-dessus... »

Sans prévenir, Lisa m'enlaça et m'embrassa. J'étais tellement surprise de son geste que je n'ai même pas essayé de la repousser. D'ailleurs, je n'en ai même pas eu l'idée... Elle m'a ensuite entraînée dans sa chambre et nous avons passé la nuit ensemble. Du fait du caractère intime de la situation, je ne pense pas qu'il soit utile de vous en raconter les détails...

Ce qui me pendait au nez était enfin devenu une réalité : j'étais devenue l'amante de l'ex maîtresse de mon mari, et je vivais une passion intense avec elle. Les deux semaines qui ont précédé le 11 septembre 2001 ont été d'un érotisme torride pour Lisa et moi. Profitant de l'indifférence de mon époux, j'étais tout le temps avec elle, dans son petit appartement de Newark, à chaque fois que je le pouvais. Inutile désormais de me le cacher : j'étais tombée amoureuse d'elle, et j'allais faire ma vie avec elle après mon divorce. Mais il y allait y avoir quelques imprévus...

J'ai tout d'abord appris que j'étais retenue par l'Air National Guard pour une série d'exercices qui devait avoir lieu pendant la semaine du 10 au 17 septembre 2001. J'en ai parlé avec Ayleen chez elle, à New York City, un samedi après-midi. Elle m'avait invitée chez elle pour un repas japonais et elle m'a parlé, à l'occasion, de ce qui était prévu pour nous, dans le cadre des simulations qui devaient avoir lieu ce jour là :

« Pour éviter les risques de conflit, les russes font des exercices en même temps que nous. Le DoD a prévu un FIX et un CPX pendant cette semaine. On a déjà un exercice Red Flag en cours au Nevada, des unités de l'Air National Guard du District de Columbia sont sur place.

— Red Flag, une classique simulation en grandeur réelle d'un conflit est-ouest, je croyais que c'était caduc avec la chute de l'URSS.

— Sur le principe du conflit symétrique ouest est, oui. D'autres scénarios sont développés, et cet exercice porterait sur une intervention extérieure dans un pays qui abriterait des terroristes.

— Mmm... Afghanistan ?

— Le plus probable. Je sais qu'on prévoit de se faire les Talibans depuis que Bush Junior est élu. C'est en préparation depuis avril mais, si on te pose la question, tu ne sais rien. Mes sources au Pentagone... Ce qui explique pourquoi divers exercices tenant à la lutte antiterroriste ont déjà eu lieu cette année. On a eu cet été un exercice de simulation, en grandeur réelle, de prise d'otages à bord d'un avion qui a été conduit à Miami par une équipe SWAT locale, sous le contrôle de la FAA, tu es peut-être au courant.

— J'ai su qu'un 767 de la Varig avait été gardé sur le parking de Miami International pendant plusieurs jours, courant juillet, par les forces de police du comté de Miami, parce qu'il aurait été loué pour un exercice de sécurité. Des collègues m'en ont parlé. Dis moi, je ne savais pas que les sushis pouvaient être faits avec autre chose que du poisson.

— La base des sushis, c'est la boulette de riz marinée au vinaigre. Ceux-là, je les fait avec une omelette très fine, à l'origine pour Linda et Martin, qui n'aiment pas le poisson. J'ai aussi mis au point une recette avec une lanière de courgette cuite à la vapeur, tu en as quelques-uns là. Comme je ne savais pas si tu aimais ou non le poisson, j'ai un peu varié les sushis...

— Et tu fais ça toi-même en plus de parler japonais couramment... Pour en revenir à ces simulations, j'ai aussi entendu parler d'une simulation d'attentat qui a eu lieu récemment dans un centre commercial en Pennsylvanie, je ne sais pas si tu es au courant...

— C'est l'exercice Mall Strike 2001, qui a eu lieu dans le Greengate Mall à Hempfield, Comté de Westmoreland, le 16 juin de cette année. Encore une fois, le mauvais scénario : attaque à l'arme chimique et attaque avec des matières radioactives, ce qui a le moins de chance d'arriver... J'aurais plutôt vu un crash délibéré d'avion sur ce genre de cible mais, apparemment, le Region 13 Working Group, l'organisation publique inter-comtés qui a organisé cet exercice, n'a pas plus d'imagination que le reste du pays...

— Ça tient du conformisme obtus. Il y a un exercice d'attaque à l'arme chimique, Tripod, qui aura lieu à New York City à partir du 12 de ce mois... Si j'étais terroriste, je trouverais une autre méthode d'attaque tellement tout le monde chez nous est préparé à une attaque chimique, bactériologique ou nucléaire...

— Ça permet à des gens comme Northrop-Grumman ou Lockheed de vendre des babioles onéreuses censées nous protéger contre ce genre de menaces... Contrer un détournement d'avion classique ne fait pas vendre de kits d'urgence de décontamination nucléaire, d'hôpitaux de campagne déployables rapidement en cas d'attaque bactériologique ou chimique, et de détecteurs de gaz de combat. Juste des portes blindées que les compagnies aériennes ne veulent pas payer pour ne pas faire baisser les dividendes qu'elles versent à leurs actionnaires.

— Sachant qu'en plus, American Airlines et United accumulent les pertes d'exploitation depuis plus d'un an, et que ce n'est pas prêt de s'arranger...

— Le compagnon de Linda a spéculé à la baisse sur les actions de ces compagnies sur les conseils de Siobhan, sa belle-sœur qui est pilote à USA Express... Déjà, il a fait une jolie plus-value, il compte liquider en janvier quand elles auront touché le fond, selon lui... Sinon, il y a bien un exercice militaire impliquant plusieurs avions détournés depuis notre territoire national qui est prévu. C'est un FIX du nom de code Amalgam Virgo, qui aura lieu en juin prochain. Deux avions de ligne doivent être détournés depuis notre territoire national lors de cette simulation.

— Ça reprend une de tes idées, non ?

— En partie seulement. L'emploi de ces avions comme missiles pilotés n'est même pas évoqué dans les travaux préparatoires... Le DoT a aussi mené un exercice de simulation de détournement, sous forme de séminaire, il y a de cela une semaine, le 30 août. Encore une fois, l'emploi de l'avion comme missile piloté n'y a même pas été évoqué... »

D'autres simulations de détournements d'avion étaient prévues aux mêmes dates, ce qu'Ayleen ne savait pas à l'époque. Ce samedi là, 9 septembre 2001, le NEADS menait une simulation qui prévoyait le détournement en vol, par un groupe terroriste, d'un avion qui devait être détruit en vol au-dessus de New York City par des explosifs embarqués clandestinement à bord. Encore une fois, un exercice au scénario de base inutilement compliqué, qui prévoyait l'emploi par

les terroristes de conteneurs contenant du gaz de combat embarqués clandestinement à bord de l'avion...

Trois jours plus tôt, le 6 septembre, un autre exercice du NORAD prévoyait aussi le détournement d'un avion de ligne suivant un scénario comparable : terroristes détournant un vol Anchorage-Seoul après avoir mis des explosifs et du gaz de combat à bord... Certes, le NORAD prévoit toujours, dans le cadre de ses CPX, un exercice comprenant un détournement d'avion, mais ce qui posait question, c'était cette unanimité dans la conviction de nos forces de sécurité que les terroristes emploieraient obligatoirement des armes de destruction massive pour nous attaquer... Dès lors, 19 gusses dans quatre avions, armés de cutters et qui n'avaient même pas le bon goût d'avoir sur eux un peu de Tabun ou de Soman, personne n'a vu venir...

Le plus important, c'était le CPX qui était prévu entre les 9 et 11 septembre 2001 inclus. Intitulé Vigilant Guardian, c'était un exercice de simulation de gestion de crise au niveau des postes de commandement. Tout était virtuel, avec de faux échos hostiles fabriqués par des ordinateurs et affichés sur les écrans du NORAD, faux échos qu'une simple commande informatique efface en une seconde en cas de nécessité. Ayleen m'a expliqué ce que nous devons faire dans ce cas-là, nous, pilotes de l'Air National Guard :

« Un CPX, Command Post Exercice (*Exercice de Poste de Commandement*), en principe, ça n'implique que le personnel qui est dans les postes de commandement, et personne d'autre... pointai-je. Ils ne peuvent pas simuler une attaque de bombardiers russes par ordinateur ? Ce n'est pas pour éviter de prendre l'air avec toi ce jour là pour simuler deux Tu 160 Blackjack attaquant New-York City, mais je ne vois pas l'intérêt de la manœuvre, surtout dans le cadre d'un CPX...

— Calibration de la chaîne radar en conditions réelles, ils ont besoin d'avions en ferraille pour contrôler ce que des avions virtuels ne permettraient pas de vérifier. Nous devons échapper à la surveillance d'un AWACS qui sera spécialement déployé à l'occasion, en plus des radars au sol. Nous ferons notre vol dans la matinée, à une heure tirée au hasard : vol le long de la côte jusqu'à la frontière canadienne, ravitaillement en vol puis passage à basse latitude au-dessus de la région avec New York City comme cible virtuelle. Boulot des radars, nous détecter et envoyer des intercepteurs pour nous descendre avant qu'il ne soit trop tard.

— Avec le beau temps de prévu, ça nous fera une belle ballade... Rien d'autre dans ce genre ce jour là ?

— Northern Vigilance, un déploiement préventif de chasseurs en Alaska, pour riposter à un possible mauvais coup des russes, qui mènent un exercice dans l'Arctique à la même période... Un classique. »

Des détournements d'avions civils américains avaient été simulés par le passé lors d'exercices comparables, et même plusieurs détournements simultanés. Malgré tout cela, AUCUN exercice n'avait prévu une situation comme celle qui est survenue le 11 septembre 2001... Quand, le lendemain, j'ai préparé ma valise pour aller à Strawberry Field pour une semaine de permanence à l'occasion de Vigilant Guardian, j'étais loin de me douter de ce qui allait arriver, même si je pensais que les idées d'Ayleen à ce sujet, bien que non-conformistes, étaient fondées. Mon époux m'a prévenue du fait qu'il comptait de nouveau se rendre à San Francisco :

« Je pars le 11 au matin depuis Newark, j'ai à nouveau ce gros client à voir. Le financement est presque bouclé, mais il reste encore pas mal de travail pour la constitution effective du capital. La FTC a fait de nombreuses recommandations, je participerai à un séminaire pour régler tout cela. Et toi, encore un exercice militaire ?

— Soutien à une simulation du NORAD. Je pars demain matin avec Ayleen, nous allons à Strawberry Field avec son avion privé... »

C'était le dimanche 9 septembre 2001 au soir. Le lendemain, j'étais présente à l'appel à Strawberry Field, pour ma mission de soutien à l'exercice de poste de commandement désigné sous le nom de Vigilant Guardian. John Dernhoe, mon époux, devait partir pour San Francisco le lendemain matin depuis Newark International. Rien d'extraordinaire jusqu'ici...

Le 11 septembre 2001 a commencé comme une banale journée de semaine. Nous avions préparé, Ayleen et moi, un plan de simulation d'attaque de bombardiers nucléaires russes sur New York City. Nous devions décoller à neuf heures et demie du matin pour effectuer cette simulation. Nous sommes allées à huit heures et demie en salle d'habillage pour enfiler tranquillement nos combinaisons de vol. Nous étions tranquillement en train de préparer un vol de routine, Ayleen et moi, quand tout a basculé. Alors que nous révisions notre plan de vol pendant notre habillage, les vols American Airlines 11 et United 175 percutaient les Twin Towers.

Au moment où nous étions prêtes pour le vol, le colonel Aaron Goldstein, commandant de la base de Strawberry Field, recevait un appel de l'ARTCC de New York pour lui demander d'envoyer une patrouille localiser un avion détourné qui serait parti de Boston. Aucun ordre n'avait été transmis par le NORAD, qui savait pourtant que nos deux F 16 étaient prêts au décollage. Il a aussitôt sauté dans une voiture et il est venu nous voir. Il était 9h05 du matin, et c'était encore la routine pour nous :

« Ils ont bien choisi la journée pour cette simulation... confia-je à Ayleen. Ciel huit octants, pas une trace de vent, le seul ouragan signalé dans la région qui passe au large en se dégradant en simple tempête, ça va être une vraie ballade...

— À 500 nœuds au ras du sol, il ne faudra quand même pas trop en profiter pour regarder le paysage, ce ne sont pas les antennes radio qui manquent... Bon, on va pouvoir y aller tranquillement, les mécanos devraient avoir... Aaron, qu'est ce qui se passe ? Une alerte imprévue ?

— Boston a perdu un avion en vol, avion qui serait détourné selon eux. Ils n'ont personne pour contrôler, je leur ai dit qu'on pouvait vous envoyer voir en vitesse ! Vous êtes prêtes, dépêchez vous, ma voiture attend dehors ! »

Vu la situation de panique dans laquelle semblait être notre officier supérieur, il ne faisait aucun doute que quelque chose de grave arrivait. Il nous a conduit à nos avions avec sa voiture personnelle, n'ayant visiblement même pas pris le temps de demander les clés d'un des Hummers de service de la base à sa secrétaire. En chemin, il nous a expliqué ce qu'il en était :

« L'ARTCC de Boston a signalé à ses collègues de New York qu'un de leurs avions était manquant et qu'il avait probablement été détourné. Ils demandent en urgence que l'on envoie quelqu'un vérifier tout cela.

— Ce n'est pas Otis AFB qui doit fournir les chasseurs pour les missions de police de l'air aujourd'hui ? demanda Ayleen, surprise. Ce serait plutôt à eux d'aller jeter un coup d'œil, ils sont plus près que nous... Et puis, pourquoi est-ce que cette demande ne vient pas du NORAD ? C'est la procédure normale pour les ARTCC d'alerter d'abord le NORAD, qui nous donne ensuite l'ordre de décoller. Aucun ARTCC ne doit nous contacter en direct dans ce genre de situation.

— Aucune idée. Boston les a bien contactés mais, selon eux, ils sont pris sur une autre urgence sur New York City... J'ai demandé au chef mécano de faire le plus vite possible, il m'a dit que vous pourriez décoller toutes les deux dans cinq minutes... Voilà ! »

Tout ce que la base comptait de mécaniciens à cette heure-ci était affairée autour de nos chasseurs, sortis de leur hangar et nous attendant sur le tarmac pour la suite des opérations. Les canons étaient approvisionnés, deux missiles AIM 9 Sidewinder étaient montés en bout d'ailes et il

ne restait plus que les pleins à faire avant le décollage d'urgence. Deux camions de ravitaillement étaient en position, attendant que les rampants dégagent pour pouvoir remplir les réservoirs. Le colonel Goldstein nous a informé de la suite des opérations, du moins de ce qu'il pouvait nous en dire compte tenu du manque d'informations :

« L'appareil manquant serait un 767-300 de Delta Airlines, le vol 1989. Vous gardez vos indicatifs pour cette mission, la tour vous donnera un cap. Si l'appareil suit son plan de vol, vous devriez le rattraper dans une vingtaine de minutes au-dessus de l'Ohio.

— Merci Aaron... Shan, on y va, décollage en urgence dès que tout est prêt ! »

Avec l'aide d'un mécano, nous nous sommes installées en vitesse sur nos sièges éjectables pendant qu'une équipe faisait les pleins de nos chasseurs. Nous avons été prêtes en vitesse et Ayleen a contacté la tour avant le décollage :

« *NEJER 281 à Strawberry Field contrôle, est ce que vous avez des détails sur cette histoire de détournement, à vous !*

— *Négatif NEJER 281, nous avons ordre de vous faire décoller et prendre le cap zéro niveau 410 pour interception. L'ARTCC de Cleveland vous guidera pour interception, le vol Delta 1989 doit être sous leur contrôle maintenant.*

— *Compris Strawberry Field contrôle, on décolle directement.*

— Deux à leader, moteur en marche, je te suis.

— *Compris deux, moteur en marche, je passe devant, on fait un décollage en formation à mon signal... »*

J'ai suivi Ayleen jusqu'en bout de piste. La tour nous a transmis la fréquence de l'ARTCC de Cleveland pour l'interception du vol Delta 1989. Je me suis alignée sur la piste à l'arrière et sur la droite de mon leader et j'ai attendu son signal pour décoller :

« *Leader à deux : décollage !* »

J'ai poussé les manettes à fond dès que le F 16 d'Ayleen est parti en avant. Il était 9h15 du matin. En deux minutes, nous étions à notre niveau de vol pour l'interception, 41 000 pieds, en prenant notre cap indiqué par l'ARTCC de Cleveland. Avec le beau temps, nous ne devrions pas avoir de difficulté pour intercepter l'appareil, que nous devons intercepter vers 9h40 :

« NEJER 282 à leader, je pense que notre trafic est sur l'une des routes parallèle aux grands lacs. On ne devrait pas avoir de mal à le retrouver.

— *Si l'appareil est détourné, pourquoi est ce que contrôle aérien n'est pas au courant ? Normalement, tu dois bien signaler ça à la radio, non ?*

— *Cleveland contrôle à NEJER 28, vous êtes à 15 minutes de vol de Delta 1989 Heavy, gardez votre cap et votre vitesse. Essayez de voir ce qui se passe à bord, l'avion est probablement sous le contrôle de pirates de l'air, bien qu'il maintienne son plan de vol. Essayez de voir en cabine si les pilotes sont toujours aux commandes.*

— *Compris Cleveland, on s'en occupe. Vous me confirmez le cap et l'altitude ?*

— *En palier au niveau 380, cap 280. Nous contacterons Delta 1989 une fois que vous serez en vue.*

— *Compris Cleveland, de NEJER 281, terminé...*

— 282 à leader, qu'est ce qu'on est sensé faire si l'avion est détourné, le suivre pour rendre compte au contrôle aérien ?

— *Affirmatif 282. Surveillance en vol, procédure standard... »*

Sans ordre présidentiel, il n'est pas possible de faire autre chose. Et, sauf à vouloir passer en cour martiale, aucun pilote militaire n'ira plus loin que la procédure standard. Il était 9h43 quand nous avons rattrapé le vol Delta 1989 au-dessus de l'Ohio. Le contrôle aérien de Cleveland nous a avertis que nous devrions être en vue de l'appareil sous peu :

« *Cleveland à NEJER 28, vous devriez avoir Delta 1989 en visuel, pouvez vous confirmer ?*

— *Stand-by Cleveland... Shan, tu vois quelque chose ?*

— *Négatif leader... Ha, si ! Deux à leader, visuel à onze heures, distance estimée dix nautiques !*

— *Leader à deux, Judy ! C'est notre taxi, on passe derrière en douceur. Cleveland contrôle : visuel à onze heures sur Delta 1989 Heavy, distance estimée dix nautiques, nous procédons à l'interception.*

— *Compris NEJER 28... Je préviens Delta 1989 »*

Le contrôle de Cleveland a prévenu le gros porteur pendant que nous nous rapprochions de lui. Apparemment, l'équipage était surpris de notre opération :

« *Delta 1989 Heavy de Cleveland contrôle, me recevez vous ?*

— *Affirmatif Cleveland, ici Delta 1989 Heavy, quelque chose ne va pas ?*

— *Pouvez vous me confirmer que vous n'avez aucune intrusion dans le cockpit en ce moment, je répète : confirmez moi que vous n'avez aucune intrusion dans le cockpit...*

— *Delta 1989 Heavy à Cleveland contrôle, nous n'avons aucune intrusion dans le cockpit, je répète, aucune intrusion dans le cockpit pour Delta 1989 Heavy. Nous sommes toujours sur Juliett 82 au 280 niveau 380, rien à signaler...*

— *Ce n'est pas vous qui avez eu un type à la radio qui a dit qu'il y avait une bombe à bord, vous me le confirmez ?... »*

— *Négatif Cleveland, qu'est ce que c'est que cette histoire de bombe à bord ? Vous avez un squawk 7500⁹ ?*

— *Négatif, pas de 7500 sur nos transpondeurs, mais des appels à la radio parlant de bombe à bord, on ne sait pas d'où ça vient...*

— *NEJER 281 à Cleveland contrôle, nous avons un visuel sur Delta 1989 à une heure au-dessous, confirmez vous l'interception, à vous !*

— *Affirmatif NEJER 281, procédez à l'interception et au contrôle de Delta 1989, vérifiez ce qui se passe dans le cockpit...*

— *Compris Cleveland... Leader à 282, je passe devant pour contrôler le cockpit, tu essaies de voir si quelque chose va de travers en cabine passager, je passe à bâbord, et toi à tribord...*

— *Compris Leader, de 282, contrôle cabine passager par tribord... »*

J'ai encadré l'avion par sa droite tandis qu'Ayleen le rasait à gauche. C'était une opération très délicate, le saumon de nos ailes était à 10 pieds à peine du fuselage du gros porteur. Par les hublots, je pouvais voir clairement les passagers et les PNC qui semblaient surpris de nous voir. Ayleen a contrôlé l'avion de son côté, et comme je ne voyais rien d'aberrant, je lui ai fait part de mes observations :

9 *Signal conventionnel du transpondeur indiquant au contrôle aérien qu'un avion de ligne est détourné.*

« 282 à Leader, je ne vois rien d'anormal en cabine passagers. Le NORAD nous a envoyés sur le mauvais avion, ce n'est pas possible autrement...

— *Affirmatif, je suis à la hauteur de la cabine, je vois le pilote et la copilote au travail, rien à signaler... NEJER 281 à Cleveland contrôle, je vous confirme que ce n'est pas le bon avion, rien à signaler avec Delta 1989, tout va bien à bord... Décidément, c'est toujours moi qu'on envoie sur les mauvaises cibles !*

— *Ne vous en faites pas NEJER 281, un contrôle pour rien est préférable à pas de contrôle du tout...*

— *S'il y en a un Delta 1989... Shan, rassemble sur moi, on rentre à la base. Encore un coup pour rien...*

— *NEJER 281 de Cleveland, l'avion détourné que nous cherchons n'est pas le vol Delta 1989, mais le vol United 93. Il se dirigerait vers Washington en ce moment, vous avez une chance de pouvoir l'intercepter. Prenez tout de suite au cap 170, vous êtes autorisé à passer en supersonique si nécessaire !*

— *Compris Cleveland, on passe au cap 170, niveau 400... Désolé de vous avoir dérangé Delta 1989...*

— *Ce n'est pas grave NEJER 281... Bonne chance...*

— *Merci, on en aura besoin... De NEJER 281 à Delta 1989, terminé ! »*

Voilà autre chose... Dans la confusion de cette journée, nous avions les chasseurs de la patrouille d'alerte d'Otis AFB en position quelque part dans les environs de New York City pour une alerte dont nous ignorions tout, un avion civil que nous venions de contrôler pour rien car il n'était pas détourné, et un autre avion détourné qui volait au ras du sol... Il était 9h55 quand nous sommes partis à la poursuite du vol United 93, qui était véritablement détourné, lui. Ayleen a pris immédiatement les bonnes mesures :

« *Leader à 282, on passe au cap 170 niveau 400, je prends devant et tu me suis...*

— *Compris leader, c'est quand tu veux...*

— *NEJER 281 à Cleveland, on passe au cap 170 niveau 400 pour interception du vol United 93. Si vous avez une idée de l'endroit où il est, ça nous aiderait...*

— *Négatif NEJER 281, on sait juste qu'il va vers Washington. Cherchez un écho primaire rapide à basse altitude... »*

Ayleen est passée devant moi et, en maintenant la formation, je me suis mise dans son sillage. La situation était critique, et elle m'a vite donné des ordres précis :

« *Leader à deux, tu mets ton radar en marche, on cherche un écho primaire volant à basse altitude et se dirigeant vers Washington DC... Cleveland Contrôle, nous partons à la poursuite du vol United 93.*

— *Deux à leader, radar branché... Pas de squawk, ça va être dur...*

— *On fera avec, dans 15 minutes en supersonique, on est au-dessus de la capitale fédérale. Plein pot à mon signal !*

— *Paré leader...*

— *Pleine poussée... TOP ! »*

Nous étions à près de 200 nautiques (380 km) du vol United 93, un peu moins de dix minutes de vol à Mach 1,5, la vitesse supersonique que le F 16 peut soutenir en continu... Nous avons dû casser quelques acres de vitres sur notre chemin, Ayleen et moi, car nous n'avons pas regardé la

limitation de vitesse... Malheureusement, nous sommes arrivés beaucoup trop tard. Alors que nous étions à environ 30 nautiques de la dernière position relevée au radar du vol United 93, l'ARTCC de Washington, qui avait pris la relève de celui de Cleveland, nous a indiqué qu'il avait perdu brusquement le contact radar avec le vol United 93 :

« *NEJER 28 de Washington contrôle, je vous informe que nous avons perdu le contact avec United 93. L'appareil était à 25 nautiques de votre position, poursuivez votre cap et préparez vous à un contrôle au sol...*

— *Compris Washington... Shan, tu as quelque chose ?*

— *Négatif leader. J'ai un contact civil qui se dirige vers la dernière position connue, mais j'ai un squawk positif.*

— *NEJER 28 de Washington, nous venons d'envoyer un avion civil sur la dernière position du vol United 93, nous devrions avoir un rapport sous peu...*

— *Falcon Novembre un zéro zéro Mike Echo à Washington contrôle, nous survolons actuellement le lieu du crash de ce qui semble être le vol disparu. J'aperçois une colonne de fumée noire et des débris métalliques autour de ce qui semble être un cratère d'impact. D'après ce que je vois, l'appareil se serait planté à la verticale, aucun survivant...*

— *Compris Falcon un zéro zéro Mike Echo, deux avions de la Garde Nationale vont arriver sur site, vous pouvez reprendre votre plan de vol initial... NEJER 28, descendez au niveau 60 et gardez votre cap actuel pour confirmation du crash.*

— *Compris Washington contrôle, on descend au niveau 60, cap maintenu. Shan, on ralentit, on va voir ce qui se passe... »*

Le mauvais avion pris en chasse, et maintenant, le bon qui venait de s'écraser... Nous avons survolé le lieu du crash du vol United 93 à Shanksville à peine dix minutes après le crash de l'avion. Il y avait encore du carburant en train de brûler, un cratère typique de l'impact d'un avion à la verticale, et quasiment pas de débris projetés à plus de 100 pieds (30 mètres) du cratère en question... Il n'y avait plus rien à faire, d'autant plus que nous pouvions voir des voitures du shérif du comté de Shanksville arriver sur place :

« *Shan, c'est plus la peine, nous sommes arrivées trop tard pour faire quoi que ce soit... Washington contrôle de NEJER 28, nous allons nous poser à Andrews, donnez nous un cap et un niveau, s'il vous plaît... Je confirme le crash, apparemment, les autorités locales sont déjà sur place...*

— *Nous n'avons pas encore de signalement de la FAA sur ce qui s'est passé, montez au niveau 110 et prenez au 120, je préviens Andrews...*

— *Merci contrôle. Shan, on fait un saut à Andrews avant de rentrer au bercail. Je préviendrai notre colonel au passage.*

— *Compris, je te suis... »*

Andrews AFB, Maryland, est le port d'attache d'Air Force One, qui était en train de prendre le chemin de Barksdale AFB, en Louisiane, quand nous nous y sommes posés. Pour vous donner idée du degré de confusion qui régnait à ce moment là, alors que la seconde tour du WTC venait de s'effondrer en direct à la télévision, le colonel Turner, commandant de la base, ne savait même pas ce qui s'était passé à Washington, ni à quoi correspondait notre interception. Le Pentagone avait été touché moins d'une heure plus tôt par le vol American Airlines 77, et il avait appris pour New York City à la télévision :

« Capitaine Messerschmidt, mais c'est quoi à la fin cette histoire d'avions détournés ? L'ARTCC m'a dit que vous veniez vous poser chez nous après avoir procédé à l'interception d'un avion en vol... »

— Oui, mais ce n'était pas le bon. J'ai vu le cratère d'impact du vol United 93 quelques minutes plus tôt. Et c'est quoi cette histoire de New York City ?

— Vaut mieux que vous veniez voir tout ça à la télévision, c'est notre seule source fiable d'information. Le NORAD ne nous a rien dit pour le moment... »

C'est devant le poste de télévision du colonel Turner que nous avons tout appris : les Twins, le Pentagone, le vol United 93, tout le trafic aérien civil qui avait été arrêté sur ordre de la FAA... Ayleen a accusé le coup. Atterrée, elle n'en menait pas large en découvrant tout cela. Prostrée sur sa chaise, la tête entre les mains, j'ai même cru qu'elle allait pleurer :

« Leeny, ça va ? »

— Mieux que les pauvres types qui se sont pris mes bombes sur la figure à l'ambassade de Chine à Belgrade deux ans plus tôt... Quatre d'un coup, comme je l'avais prévu... À part ça, c'est moi qui suis folle et qui invente des histoires invraisemblables... »

Ayleen n'a pas dit un mot quand nous sommes rentrés à Strawberry Field, en dehors des communications obligatoires avec le contrôle du trafic aérien, auquel elle a répondu avec une voix impersonnelle et vide de toute émotion. Avoir raison à ce point, ça fait mal... Mais c'était à mon tour d'en prendre plein la figure à mon retour à la base. Le colonel Goldstein m'attendait avec une tête d'enterrement, il ne lui manquait plus que le Kaddish à réciter. Quand il est venu me voir à notre descente d'avion, j'ai compris qu'il y avait quelque chose de grave qui me concernait :

« Shannon, Ayleen, venez me voir dans mon bureau toutes les deux dès que vous vous serez mises à votre aise... C'est pour le lieutenant Mac Intyre... »

Je sentais confusément que cela avait quelque chose à voir avec mon époux. Une fois nos combinaisons de vol rangées, nous nous sommes rendues dans le bureau du colonel Goldstein. Profondément bouleversé, il nous a expliqué ce qu'il en retournait :

« Je préfère qu'Ayleen soit avec nous, Shannon, si tu n'y vois pas d'objection, je ne sais pas du tout gérer ce genre de situation... Ton époux devait prendre un avion pour San Francisco depuis Newark International ce matin, non ? »

— Oui... C'est quand même pas...

— Il vaut mieux que tu sois assise... Ayleen aussi... Ton époux s'appelle John Eliott Dernhoe, il devait partir ce matin, c'est exact. Tu sais sur quel vol il devait partir ?

— Non, je ne me suis pas préoccupée de ça. Ce sont ses déplacements professionnels, il ne m'indique que les horaires, et encore... Tu ne veux quand même pas me dire que John... Enfin, les deux avions qui ont détruit les Twins...

— Pas ceux là... Il y a un John Eliott Dernhoe sur la liste des passagers du vol United 93, celui que vous avez pris en chasse toutes les deux. Son employeur a confirmé qu'il devait prendre ce vol... »

Là, je n'ai pas su quoi dire... Je me suis retrouvée veuve alors que j'envisageais tout juste de divorcer de John pour la fin du mois. J'ai simplement demandé à rester seule ce soir là, ce genre de nouvelle étant particulièrement insensée vu ma position... Il m'a fallu une bonne semaine pour réussir à admettre que tout cela était réel, et que j'avais bien perdu mon époux dans le crash du vol United 93, celui dont j'avais vu le cratère d'impact à Shanksville... Franchement, même si ce que je vais dire a l'air hypocrite, j'aurais préféré divorcer de John plutôt que d'être sa veuve. Moralement, c'est assez dur à supporter de bénéficier involontairement de ce genre d'événement...

Par la suite, j'ai fini par réaliser ce que j'avais toujours voulu inconsciemment, quasiment depuis le moment où je l'ai connue : faire ma vie avec Lisa. Le soutien des ex de mon défunt mari, Thelma et Tamara, m'a permis de surmonter cette épreuve. Sans parler de la joie de pouvoir enfin avoir Lisa comme compagne. Les premiers mois, je me suis un peu sentie coupable de cette situation, puis j'ai vite oublié John. D'autant plus que j'ai vite eu une bonne raison de plus de ne pas trop le pleurer. C'était deux mois après les attentats. Le FBI avait rendu aux familles les corps des victimes du crash du vol United 93. J'ai eu le droit d'assister à la cérémonie en tant que veuve d'un des passagers, ainsi que Thelma Williamson, la précédente épouse de John.

Les amis des défunts étaient autorisés à participer sur demande écrite, et c'est ainsi que Lisa et Tamara ont pu assister à la cérémonie. Du côté de la famille de John, ses parents et son frère, des gens charmants par ailleurs, étaient aussi présents. Il y avait aussi avec eux une petite latina très typée, qui devait avoir mon âge tout au plus mais à qui on aurait facilement donné entre 16 et 18 ans. Elle étant en pleurs et elle discutait avec les parents de John et, vu ce qu'elle leur disait, il y avait comme un léger problème :

« J'ai connu votre fils à San Francisco, il s'occupait du financement d'un projet de la société d'assurance dans laquelle je travaille... Il voulait m'épouser, il m'avait dit avant de partir de Newark ce jour là qu'il comptait divorcer de sa conne de femme, une carriériste qui n'avait rien dans la tête à ce qu'il m'a dit... Nous devions nous marier au plus tard fin octobre, il avait tout arrangé avec son avocat pour le divorce... Et maintenant, il n'est plus là... »

— Allons Elvira, ne vous mettez pas dans des états pareils, vous n'étiez pas encore marié avec John et... Hem... Comment vous dire ça... Il ne vous a pas tout dit sur sa vie, je ne sais pas si c'est le jour... Shannon, je ne sais pas si vous souhaitez en parler...

— Excusez moi, mais je n'ai pas saisi votre nom madame... Vous êtes de la famille ?

— Hem... D'une certaine façon... Vous savez, John ne disait pas vraiment tout sur sa vie, il omettait... certains détails...

— Vous le connaissiez bien ?

— Oui, je suis sa veuve... »

Elvira Vasquez est une chargée de clientèle d'un assureur de la côte ouest que mon époux a pris comme maîtresse en lui promettant la lune... La pauvre petite ne savait plus où se mettre ce jour là, et j'ai dû faire preuve de beaucoup de délicatesse pour ne pas la blesser inutilement. Quand les choses se sont calmées, j'ai pu lui présenter Thalia, Tamara et Lisa, ce qui l'a très vite refroidie quand à ses sentiments sur mon défunt époux... Et nous nous sommes faites une amie de plus ce jour là, nouvelle membre du club des ex de John Dernhoe...

Par la suite, la vie a continué son cours. National Airways a très bien supporté l'après-11 septembre, après une année avec une chute conséquente du trafic aérien, compensée par la mise à la casse des avions les plus anciens et les moins économiques, puis le volume du trafic est reparti à la hausse pour nous. Cassandra Larkin a pu racheter le capital de sa compagnie qu'elle ne possédait pas encore, et devenir actionnaire largement majoritaire de son entreprise avec 65 % des parts. 30 % ont été acquis par ses employés via un fond de placement créé à l'occasion, et 5 % d'irréductibles n'ont rien voulu savoir et ont gardé leurs parts. Du moins jusqu'à la crise de 2007/2008, qui nous a permis de leur imposer la transformation de leurs actions en obligations à terme, et sortir National Airways de la cotation en bourse.

Autre opération réussie, la création de Pacific Express Airways, une compagnie dont nous partageons le capital à 50 % avec USA Express, qui dessert l'Alaska et Hawaï depuis la côte ouest, avec Los Angeles, San Francisco et Seattle comme aéroports de départ. Les deux compagnies

actionnaires ont ainsi complété leur réseau continental à peu de frais en se partageant, avec une troisième compagnie, Americana, les dépouilles de California Pacific, une compagnie d'importance régionale condamnée à disparaître pour cause de restructuration du secteur du transport aérien après le 11 septembre 2001.

Il y a eu pas mal de casse dans ce domaine, le plus gros étant les passages au Chapitre 11 d'United Airlines en décembre 2002, avec sortie de l'administration judiciaire au 1er janvier 2006. Depuis, United est en voie de fusion avec Continental, le dernier échange de capital devant marquer la fusion ayant été réalisé le 2 mai 2010. La suite des opérations est en cours, sachant que Continental ne va pas bien non plus.

De mon côté, j'ai refait ma vie avec Lisa Baynes. Nous habitons ensemble dans l'appartement dont j'ai hérité après le décès de mon époux. Je suis montée en grade en 2005 en passant à celui de capitaine, deux ans après qu'Ayleen aie été nommée major. En 2009, avec sa collègue, amie et désormais associée Linda Patterson, elles ont toutes les deux été nommées lieutenant-colonel. Ayleen est même devenue astronaute pour la NASA dans le cadre du programme COTS, Commercial Orbital Transportation Services (*Services de Transport Orbitaux Commerciaux*), un substitut à la navette spatiale. Au moment où j'écris ces lignes, elle a réussi le vol d'essai de la capsule spatiale privée Starlight Messenger, avec un atterrissage impeccable dans le grand nord canadien le 18 juillet 2010, après un vol sans histoire de 7 jours.

Contrairement à elle, je ne suis pas impliquée de façon intensive dans les associations de citoyens qui ont fleuri après le 11 septembre 2001, à la fois pour porter le débat sur la place publique, mais aussi pour contrer les théoriciens de la conspiration. Certes, je suis membre de l'association Citizens Concerned About Science and Technology, ex-Citizens Concerned About 911, mais plus comme témoin de ce qui s'est passé ce jour-là que comme militante anti-désinformation. Depuis que l'association a changé d'occupation principale en septembre 2009, en ne traitant plus exclusivement du 11 septembre 2001, j'y participe davantage.

Du côté de notre cercle d'amies, Thelma s'est mise en couple avec un homme divorcé en 2005, un de mes collègues pilote de National Airways qu'elle a connu grâce à moi, et Elvira a finalement épousé un américano-irlandais en 2007. Elle a eu un deuxième enfant de lui cette année, j'y pense parce que Tammy et Thalia viennent de me faire passer l'enveloppe pour le cadeau.

J'ai pris du galon à National Airways avec ma qualification de commandant de bord réussie en 2006. Lisa est chef de département pour le nord-est chez BSI. Nous ne sommes pas intéressées par le fait d'avoir des enfants. De ce côté là, Fanny a ses deux fils à l'université, et elle vit toujours en couple avec Melinda.

En dehors de tout cela, l'élection de Barak Obama a été accueillie comme un soulagement parmi les gens de sensibilité libérale, comme Lisa et moi. Ayleen, socialiste, a fait part de son scepticisme, d'autant plus que la suspension du programme spatial Constellation par l'administration Obama n'a pas été là pour l'enchanter. De même, Linda Patterson, qui vote écologiste, n'a pas soutenu la candidate du green party aux dernières élections à cause de sa complaisance envers les théoriciens de la conspiration. Le 11 septembre 2001, elle a eu son amie d'enfance au téléphone pendant que cette dernière lui racontait en direct la tentative de détournement du vol United 93 par les terroristes d'Al Qaïda, et elle est légitimement très susceptible sur ce sujet à cause de ça. Je la comprends...

Aujourd'hui, les théoriciens de la conspiration, qui ne sont plus d'une quelconque utilité comme imbéciles utiles à une administration républicaine sortie par les urnes en novembre 2008. Ils sont en voie d'être relégués au rang de phénomène de foire dans les médias après avoir été exposés à outrance à la télévision, à la radio et dans la presse. Andrew Larkin junior, le plus jeune frère de ma

patronne, a participé avec son père à une commission d'enquête en 2009 destinée à dénoncer les magouilles de Bush à ce sujet. En clair, la Maison Blanche avait payé des publicitaires pour utiliser les crétins qui croyaient aux théories de la conspiration dans un but de désinformation pour masquer les carences effectives qui ont conduit à la catastrophe. Le 11 septembre 2001, l'ouragan Katrina puis le puits de pétrole dans le golfe du Mexique ont démontré que les USA étaient devenus, selon les termes de Noam Chomsky, un état failli...

Pour ma part, j'attends toujours de comprendre pourquoi, à ma connaissance, le scénario du 11 septembre 2001 n'a été envisagé et considéré comme réaliste que par Ayleen Messerschmidt... Il y a beaucoup à creuser du côté de l'incurie de nos administrations depuis les années 1990, et ce ne sont pas les théoriciens de la conspiration qui y regarderont de près... En tout cas, d'une certaine façon, je dois mon bonheur conjugal actuel, avec Lisa, à l'ineptie des services publics censés assurer notre protection contre les terroristes...



Les exercices et simulations citées dans cette nouvelles sont toutes authentiques, de même que les modalités pratiques des exercices militaires cités. Il en est de même pour tout ce qui concerne la sécurité aérienne, entre autres les détails de l'opération Bojinka, la rénovation du Pentagone, le financement de la campagne électorale de Bush Junior par certaines compagnies aériennes, et l'histoire des simulations de sécurité réalisées par des agents du FBI.

Il en est de même pour les exercices militaires et policiers, détaillés par mes personnages, et qui ont eu lieu courant 2001. De même, l'incident de rage aérienne décrit dans cette nouvelle est en partie basé sur des faits réels.



CC Olivier Gabin, 2010, juillet 2012 – Version 1.0

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

CC – BY – NC – ND

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

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/>