

VOL INTERROMPU

Je m'appelle Walther Kozlinski, je suis pilote de ligne de profession, et l'un des fondateurs de la compagnie aérienne USA Express. Si je m'adresse à vous aujourd'hui, c'est pour vous faire part de mon expérience professionnelle. Non seulement comme pilote de ligne mais, surtout, comme consultant pour le National Transportation Safety Board (Bureau National de la Sécurité Des transports), l'organisme chargé de tout ce qui est sécurité des transports aux USA. Dont les enquêtes sur les accidents d'avion...

Comme j'habite New York City, j'ai pu participer comme consultant aux enquêtes sur de nombreux accidents depuis que je suis pilote de ligne. J'ai commencé dans la carrière de pilote l'année de mes 22 ans, en 1985, comme pilote pour une compagnie régionale aujourd'hui défunte, Northeast Air. J'ai débuté sur de vieux Fairchild 27 à faire la navette entre New York et toutes les petites villes de Nouvelle Angleterre.

Puis j'ai trouvé un emploi dans une compagnie plus importante, aujourd'hui disparue, National Link, en 1992, après la faillite de Northeast Air. J'ai connu les MD 83 comme premier officier puis comme commandant de bord avant de me lancer dans l'expérience d'une compagnie aérienne autogérée, USA Express, où je travaille aujourd'hui. Comme quasiment tout le monde, je me souviens parfaitement de ma journée du 11 septembre 2001. Pour moi, c'était une journée de travail comme toutes les autres. La veille, rien ne laissait présager de ce qui allait se passer. J'ai terminé cette journée de travail en assurant un vol direct Los Angeles-Chicago aux commandes d'un des douze MD 81 que nous avions acheté aux débuts de la compagnie, en 1998. Le temps était magnifique sur les grands lacs mais l'atterrissage à Chicago O'Hare n'était pas une partie de plaisir :

« Express 291 de O'Hare approche, vous êtes autorisé à vous poser sur la 32 droite. QNH 1025 hectopascals, vent du 100 à vingt-cinq nœuds, ciel dégagé huit sur huit, visibilité horizontale supérieure à dix nautiques, verticale 10.000 pieds. Contactez O'Hare tour sur 121,25 une fois posé... »

— Compris O'Hare approche, 32 droite pour Express 291 à l'atterrissage... Mike, deux crans de volets, reverses armées...

— Volets deux crans, reverses armées... Le train ?

- T’attends 5 000 pieds et tu sors tout...
- Compris... 6 500... 6 000... 5 500... 5 000... Train sorti, trois vertes ! La piste en vue...
- Tab 5 degrés cabré, les gaz à 25 %
- Cabré 5 degrés au tab, gaz à 25 %... Ça file tout seul !
- Ouais... Tiens bien le manche, on a vingt-cinq nœuds de vent de travers, ça souffle bien aujourd’hui...
- *1 500 pieds... 1 000 pieds... 750 pieds...*
- Walt, ça penche sur tribord...
- On redresse doucement...
- *500 pieds... 400 pieds... 300 pieds...*
- C’est bon, on laisse aller... Tiens-le bien, Mike, on vole en biais...
- Saleté de vent de travers ! On va toucher raide !
- Accroche-toi !
- *100 pieds... 50 pieds... 25 pieds... TUUUUUUUUUUUUUT !*
- Impact ! Les freins !
- Freins à fond ! »

Le vent de travers rend sportif les atterrissages. On a touché brutalement ce jour-là, Mike Kohler, mon copilote, et moi, la jambe de train arrière droite en premier. Nos trois hôtes et notre chef de cabine se sont plaints d’avoir pris un joli coup de pied au derrière au moment où nous avons touché la piste... En roulant vers notre terminal, nous avons surtout pensé à notre personnel de maintenance, qui allait devoir faire une visite poussée de l’avion pendant la nuit, ce qu’on appelle une vérification B. Il y avait des pièces d’usure à changer, et on était bons pour les pneus, avec en prime un commentaire sarcastique de notre coordinateur d’équipe de maintenance :

« Ce cher Elwood va encore nous dire qu’on bousille les pneus exprès pour qu’il aie une bonne raison de les remplacer... Walt, les atterrissages, on en est à combien sur ce taxi ?

— 54 en comptant celui-là... Sauf dégâts, les pneus sont à remplacer à partir de 75 atterrissages, on a de la marge...

— Sauf si on a bousillé les pneus cette fois-ci... Bon, j’ai fini les niveaux, je te laisse signer le bulletin de vol et le carnet de navigation. Elaine m’attend à la maison, tu es à l’hôtel ?

— Oui, j’ai une chambre... Je fais le vol de Miami demain matin, et je rentre à New York après. Yasmina rentre de Houston avec le 535, elle se pose à Kennedy Airport avant moi...

— Tu fais le vol avec qui, si c’est pas indiscret ?

— La petite jeune de Denver qui attend son second enfant, Siobhan Patterson... Elle va bientôt devoir arrêter, elle en est à six mois de grossesse. Son bébé est prévu pour la fin de l’année... »

Ma compagne, d’origine algérienne, est pilote de ligne comme moi, dans la même compagnie. Nous nous sommes connus alors que nous travaillions ensemble pour National Link, en 1993. Je me souviens du jour où je lui ai déclaré ma flamme. C’était sur l’aéroport de Saint Louis, alors que nous devions chacun partir de notre côté pour le travail, elle vers Chicago, moi vers Washington. Nous étions respectivement commandant de bord et copilote sur un MD 83 de la compagnie. C’était en plein été, début août, et je l’ai embrassée pour la première fois dans le cockpit, alors que nous attendions l’équipage qui devait reprendre l’avion pour un vol vers Los Angeles.

Le copilote était un de mes copains, Ted Collins, et il nous a surpris en train de nous embrasser, Yasmina et moi... Nous nous sommes mis en couple ensemble peu de temps après. Yasmina a deux fils, Djamel et Yacine, trois et cinq ans à l’époque, qu’elle a eu à l’occasion d’un mariage raté. Elle est de cinq ans mon aînée et nous nous sommes mis en couple peu de temps après

en nous installant à New York City. Peu de temps après, j'ai été nommé commandant de bord à mon tour, à l'ancienneté. National Link marchait de plus en plus mal, et j'avais un projet avec mon copain Carlos Fuentes, pour faire notre propre compagnie aérienne. J'ai eu l'occasion d'en parler à Yasmina et elle était partante. Il était évident, dès 1994, que le secteur du transport aérien allait vers une surcapacité et que les compagnies les plus fragiles allaient dégager.

Dont National Link, avec sa politique marketing classique, dépassée à une époque où les low-cost commençaient à percer. La première compagnie qui avait réussi son business plan dans le low-cost, le texan Southwest, essaimait partout et commençait à faire des émules. De nombreuses compagnies de taille moyenne, dépourvues d'accord avec les six grosses compagnies nationales, allaient passer à la trappe. Nous voulions profiter de cette situation pour monter la nôtre. Mais, dans l'immédiat, j'ai eu une opportunité de carrière intéressante.

Calvin Mac Pherson, le chef du personnel de ma compagnie, m'a contacté un jour pour me demander si je ne pouvais pas reprendre un rôle qui avait été confié à un de mes collègues, qui partait à la retraite. Il cherchait un volontaire et il avait pensé à moi. Il m'en a parlé entre deux vols, à une escale à l'aéroport de Newark, le hub de ma compagnie sur la côte est. Il m'a parlé de ce projet à la sortie du bureau de la NOAA, où j'étais allé prendre les dernières prévisions pour le vol vers Houston que je devais assurer :

« Excuse-moi Walt, je dois te parler de quelque chose d'important... Je vais être bref, je sais que tu décolles dans une heure et que tu as ta check list à faire... Tu connais Harry Taylor, l'ancien de Braniff...

— Oui, je vois qui c'est... Il part à la retraite l'année prochaine, il me semble, la limite de 60 ans de la FAA...

— Oui, tout à fait... Il était aussi consultant pour la FAA, et il veut pas s'emmerder à faire le tour des sites de crash une fois à la retraite. On cherche quelqu'un pour le remplacer auprès du NTSB, et on a pensé à toi, si t'es d'accord...

— Ça serait pas mal... Ça consiste en quoi ?

— Apporter le point de vue du pilote lors d'enquêtes consécutives à des accidents... T'as suffisamment d'expérience, et une excellente formation technique. Tu m'as dit que tu avais commencé ta formation professionnelle comme mécanicien aviation.

— Oui, la seule formation que ma famille pouvait me payer. J'ai eu la chance de pouvoir négocier un prêt d'études après un an de d'école professionnelle, et je suis devenu pilote grâce à ça. Mais j'ai pas perdu la main comme mécano, même si je n'ai plus la licence FAA...

— C'est pour cela que j'ai pensé à toi pour ce job... Si t'es d'accord, tu m'appelles, je t'inscris à la place de Taylor et je préviens le NTSB. Il me faut ta réponse pour lundi prochain au matin, tu me passes un coup de fil avant de m'envoyer ta lettre de candidature...

— Je t'appellerai de New Orleans pour te confirmer, et je te ferais la lettre dans la foulée. Ça te va ?

— Ça marche, on fait comme ça... »

Une semaine plus tard, je remplaçais officiellement mon collègue Harry Taylor comme consultant extérieur pour le NTSB. On est une bonne centaine dans tous les USA, tous pilotes civils, et nous travaillons aux côtés des experts de la NTSB lors d'enquêtes concernant des accidents d'avion. Le point de vue du pilote. Et il y a aussi le point de vue du mécanicien, des mécanos aviation sont aussi employés comme consultants par le NTSB. J'étais loin de me douter que mes compétences en tant que consultant pour le NTSB allaient être mises à contribution pour la plus grande attaque terroriste jamais menée, en termes de dégâts et de victimes. En me rendant à l'hôtel

ce soir-là, je pensais surtout à me mettre au lit pour me reposer avant de reprendre mon travail le lendemain.

Nous avons des contrats avec des hôtels un peu partout dans le pays, à chacune de nos escales. Le Lakeshore Hotel à Chicago est l'un d'entre eux. Tous les pilotes de USA Express qui passent par notre escale d'O'Hare International y prennent une chambre s'ils doivent rester la nuit sur place. C'était mon cas ce soir-là. J'ai retrouvé des collègues de Denver au bar, dont ma copilote du vol du lendemain, Siobhan Patterson. Elle discutait avec deux hôtesses de son expérience de mère :

« ...mon premier était pas aussi remuant que celui-là, c'était plus reposant comme grossesse. Faut dire qu'à l'époque, j'avais perdu mon emploi parce qu'Aspen Air venait de faire faillite, et USA Express n'était pas encore fondée... Quand on parle de fondation... Salut Walther, c'était comment ton vol ?

— Tranquille, sauf l'atterrissage avec un vent de travers non négligeable... T'as eu droit à ça, je suppose...

— Avec un retard d'un quart d'heure au décollage de Denver en prime ! Un 757 de Continental a été bloqué sur un taxiway suite à une panne électrique générale, le temps qu'on le remorque pour dégager les taxiways... T'es pas avec Yasmina ?

— Eh non, elle est à l'autre bout du pays, on doit se revoir à New York demain soir, elle et moi... Stan va pouvoir reprendre les heures de nuit au centre de maintenance...

— On a vu ça, lui et moi, mais tu connais pas ma belle-mère... Elle est complètement gaga à l'idée de s'occuper de mon second comme elle l'a fait avec mon premier. Sans parler de ma mère... Depuis que ma sœur est à New York, elle n'a plus ma nièce Nelly sous la main...

— Pour ta sœur, ça marche bien son cabinet d'avocats dans l'Empire State Building ?

— Impeccable... Elle fait équipe avec une fille de milliardaire quaker, tout le temps habillée en noir, et une ex-pilote de l'Air Force aussi médaillée qu'elle. Droit civil et pénal, plus conseils juridiques aux entreprises et aux particuliers. Ça la change de son poste de conseiller juridique hospitalier qu'elle avait à Denver... Remarque, ça lui a permis de rencontrer Martin, un parent célibataire comme elle...

— Tu m'en as parlé de Martin. C'est le médecin dont la mère de sa fille a disparu deux jours après la naissance de ta nièce Galina, et le FBI est sur le coup...

— Mouais, une histoire complètement tordue... Sinon, tu sais quel temps on a demain ?

— Pour Miami ? L'ouragan Erin remonte le long de la côte est, il est prévu pour remonter sur l'Atlantique nord par le nord-est et aller se disperser... On devrait continuer à avoir du beau temps sur toute la côte est. Rien d'extraordinaire pour la saison...

— Tant mieux, on pourra se poser tranquillement à Miami sans trop de vent de travers... Pour New York City, j'ai vu que tu avais neuf nœuds de vent d'ouest prévu. Si tu as la 31 R pour l'atterrissage, tu n'auras pas à te poser en travers de la piste. On a un 321 demain pour Miami, tu le ramènes à Kennedy Airport... »

Depuis début 2000, notre compagnie avait entamé une politique d'expansion en rachetant des compagnies de taille moyenne viables, mais limitées dans leurs possibilités d'expansion. Le problème, c'était le parc d'avions disparates dont nous avions hérités... En 2001, troisième année de notre existence, nous commençons à dégager les appareils les plus anciens et les plus mal dimensionnés, à savoir les vieux DC 10 et Tristar, pour les remplacer par des avions plus modernes.

Le Comité de Gestion avait choisi de s'équiper intégralement avec des Airbus, et les premiers A321 étaient entrés en service dans notre compagnie en 2000. En septembre 2001, il nous en restait encore deux à recevoir et, en attendant, nous faisons toujours voler nos vieux L 1011, qui nous permettaient de tenir jusqu'à mi-2002. Ce soir-là, après un dîner léger, j'ai fait ce que je fais

habituellement à chaque escale : j'ai appelé mes beaux-fils, gardés par ma belle-mère, et j'ai contacté ma compagne. Elle avait eu une journée calme et celle du lendemain s'annonçait tout aussi tranquille... Comme tous les américains ce soir-là, je me suis endormi tranquille, sans m'attendre à quoi que ce soit d'extraordinaire...

Ma première enquête sur un crash a été celle du vol American Eagle 4184. Cet ATR 72 s'est écrasé dans un champ de l'Indiana le 31 octobre 1994, alors qu'il assurait la liaison Indianapolis-Chicago, tuant ses 64 passagers et ses 4 membres d'équipage. La difficulté sur ce dossier, c'était de comprendre pourquoi un avion en vol, normalement piloté et correctement entretenu, était soudain parti en piquée. Je suis arrivé sur les lieux du crash le lendemain, les secours étaient toujours en train de dégager les corps des victimes du champ où l'avion s'était écrasé. Les corps des pilotes avaient été amenés à la morgue pour une autopsie prioritaire, et rien ne permettait de retenir une hypothèse plutôt qu'une autre. Outre le froid de canard, ce qui m'avait frappé sur le site de l'accident, c'était que l'avion semblait s'être planté à la verticale.

J'ai fait la connaissance ce jour-là de l'enquêteur du NTSB avec qui j'allais faire équipe, Marcus Farrell, un grand afro-américain de mon âge, ingénieur de formation, qui a un sens de l'investigation très poussé et des connaissances techniques très pointues. En plus, c'est un expert en soul food¹ qui ne va pas dans n'importe quel restaurant. Sans parler de ses recettes personnelles, toutes soigneusement mises au point par ses soins... Les équipes du NTSB avaient eu pour ordre de collecter en priorité les effets personnels des passagers. Marcus avait retenu, sur la base des premiers éléments recueillis, une tentative de suicide du pilote comme cause du crash la plus vraisemblable. Lors d'une réunion de travail le 2 novembre, il a fait l'état des hypothèses envisagées :

« Pour le moment, on a les faits suivants : l'autopsie des pilotes n'a révélé aucune défaillance physique quelconque, la toxicologie est revenue négative du bureau du médecin légiste ce matin. L'avion s'est planté à la verticale selon les indications du radar et des témoins, et il n'y a pas eu d'appels de détresse. En attendant les résultats du dépeuillement des boîtes noires, on va mettre par écrit toutes les hypothèses. Walther, ici présent, est pilote, il sait faire voler un avion de ligne et il va pouvoir nous dire comment un oiseau comme celui-là peut soudainement piquer du nez.

— Merci Marcus... Première hypothèse : une action du pilote. Nous avons vu avec l'autopsie qu'ils étaient en parfaite santé, le malaise aux commandes est a priori exclu. On peut envisager une tentative de suicide, ou, plus vraisemblable, un vol contrôlé dans le terrain par désorientation spatiale...

— Douteux, répondit Tobias Lehman, un des enquêteurs de l'équipe de Marcus. Ce genre de truc est progressif. Selon les premiers témoignages du trafic aérien, l'avion a plongé d'un coup vers le sol.

— On retient le suicide comme cause probable d'une intervention volontaire du pilote dans le crash, pointa Marcus. Cet été, en date du 21 août 1994, un ATR 42 de Royal Air Maroc s'est écrasé suite à une tentative de suicide de son commandant de bord. Pour le moment, rien ne permet d'exclure cette hypothèse. Walther, comme problèmes mécaniques pouvant entraîner la perte d'un avion de cette manière, tu vois quoi ?

— Panne électrique générale et givrage complet de l'avion, ou rupture soudaine de tout les circuits hydrauliques entraînant la perte de contrôle de l'appareil. Le DC 10 turc d'Ermenonville en France, en 1974, a été perdu de cette manière.

1 *Cuisine typique du sud des États-Unis.*

— Je peux vérifier la météo avec la NOAA, proposa Sidney Meyerson, un autre enquêteur. Si on a affaire à des conditions givrantes, autant le savoir, ça fera une hypothèse de validée...

— Tu t'occupes de ça, je te fais confiance... Dans le genre hypothèses imaginatives, on a quoi de possible ?

— Collision avec un autre véhicule aérien que les radars n'auraient pas détecté... pointai-je. Mais ça relève d'un épisode des *X-Files*...

— Ton OVNI est théoriquement recevable, Walther, on vérifiera avec l'Air Force au cas où on trouverait des traces de collision détectées sur l'épave, je pense plus à un avion furtif prototype qu'à un engin venant d'une autre planète... Autre chose ?

— Explosion en vol, je ne vois que ça de plus... avança Tobias Lehman. Une explosion suffisamment importante pour entraîner la chute de l'avion, mais pas sa destruction en vol. Restera à déterminer si elle est accidentelle ou pas, si toutefois on en trouve des traces...

— Bon, on a déjà de quoi travailler, conclut Marcus. Dans l'attente du dépouillement des enregistreurs de vol, on garde tout ça... Vous connaissez les consignes envers la presse : pas un mot, vous me les envoyez s'ils demandent quoi que ce soit... »

L'avion s'était écrasé dans un champ et nous avons pu facilement ramasser tous les débris. Je ne suis resté qu'une semaine, assez pour voir qu'il n'y avait pas, à première vue, de traces de défaillance mécanique aux moteurs et aux gouvernes. Les enregistreurs de vols, une fois dépouillés, allaient nous donner un début d'explication, en plus des enregistrements radars. À la fin de l'année, j'ai de nouveau été contacté par le NTSB et envoyé à Indianapolis. Les boîtes noires avaient été dépouillées et plusieurs hypothèses avaient été invalidées. Marcus m'a fait le point, avant que j'examine les paramètres de l'enregistreur de vol et que j'écoute les bandes de l'enregistreur de conversations :

« La thèse du suicide est exclue, de même que celle de la collision en vol. Reste la défaillance de l'appareil, mais on sèche. Pas de problèmes au système hydraulique de constaté, pareil pour les moteurs, et pas d'explosion ou de pannes, tout marchait bien quand l'avion s'est crashé...

— Tu as vérifié les dégivreurs ?

— Ils étaient à fond, des conditions de givrage extrêmes avaient été signalées par la NOAA pour le nord Indiana et le nord-est du Michigan. Selon toi, c'est ce qui peut expliquer le crash de l'avion ?

— Faut voir, c'est généralement ce qui arrive quand un avion se crashe comme ça... Le système de dégivrage tombe en panne, l'avion se couvre de plusieurs centaines de livres de givre d'un coup, il perd le profil aérodynamique des ailes et des gouvernes qui lui permet de tenir en vol, il ne tient plus en l'air et il s'écrase...

— Pourtant, les dégivreurs fonctionnaient, et ils étaient conformes aux normes de la FAA... On vérifiera quand tu seras sûr de ton hypothèse. C'est par ici pour le CVR... »

Le CVR, Cockpit Voice Recorder (*enregistreur des voix dans le cockpit*), est l'un des appareils qui enregistrent en direct la dernière demi-heure de la vie d'un avion en cas de crash. Il permet de vérifier que les pilotes n'ont pas commis de faute de pilotage. Avec le vol American Eagle 4184, c'était le cas. Les pilotes avaient soudainement perdu le contrôle en vol de leur appareil, le fonctionnement des dégivreurs était en cause.

« Marcus... demandai-je. T'as fait la corrélation avec les données du FDR ?² Je pense qu'il y a aussi la météo à voir...

² *Flight Data Recorder, enregistreur des données de vol, l'appareil servant à enregistrer les différents paramètres techniques de la dernière demi-heure de vol d'un avion de ligne en cas de crash.*

— J'ai le bulletin de la NOAA et leurs observations pour la journée et la zone du crash. Il y avait bien des conditions givrantes majeures au-dessus de l'Indiana, je crois qu'on tient la cause du crash.

— L'avion a pu entrer dans un nuage formé de gouttelettes d'eau en surfusion, c'est à dire restant à l'état liquide en-dessous de 32° F (0° C). Tu envoies là-dedans un avion au revêtement extérieur refroidi à la température ambiante, inférieur au point de congélation de l'eau, et tu as une accumulation instantanée de glace. L'avion perd d'un coup le profil aérodynamique des ailes qui lui permet de tenir en l'air, il s'alourdit de plusieurs dizaines de livres de glace, les pilotes perdent le contrôle de l'avion, qui finit par s'écraser.

— Ça, c'est si les dégivreurs me fonctionnent pas, comme dans le cas du vol TAT 230, en France, le 4 mars 1988. L'avion a givré en vol lors de la phase d'atterrissage, suite à une panne électrique générale. Les pilotes en ont perdu le contrôle et il s'est écrasé dans un champ...

— Je pense à un truc : accumulation de glace derrière les dégivreurs. On a eu des problèmes de cet ordre avec nos MD 83, Mac Donnell Douglas nous a fourni des système de dégivrage thermiques modifiés pour couvrir une zone bien plus large que ce qui était prévu à l'origine, équipements à installer lors des vérifications C ou D...

— On va vérifier. Je vais demander une expérience en grandeur réelle avec un avion du même type... »

Début 1995, j'ai été convoqué en Alaska, sur la base aérienne d'Elmendorf, pour une expérimentation en grandeur réelle. Marcus avait pu louer auprès d'une compagnie aérienne canadienne, pour les besoins du NTSB, un ATR 72 identique à celui qui avait assuré le vol 4184. L'US Air Force lui avait prêté un hangar désaffecté, qui avait accueilli des bombardiers stratégiques B 36 pendant les années 1950. C'était fin janvier, il faisait un froid glacial. Face à l'ATR 72, perché dans le hangar, Marcus avait fait disposer des ventilateurs et des brumisateurs afin de simuler le givrage en vol de l'avion, matériel fourni par le bureau local du NTSB et employé, habituellement, aux essais de givrage faits lors de tests en condition réelle des avions de ligne avant la délivrance de leur certification.

« L'avion qui a assuré le vol 4184, du même type que celui-là, a fait un tonneau avant que les pilotes n'en perdent complètement le contrôle, expliqua Marcus. On le sait depuis l'analyse du FDR...

— Perte de contrôle aux ailerons, commentai-je. Va falloir voir combien de glace on ramasse sur cet oiseau avant d'en perdre le contrôle...

— Je te laisse les commandes, c'est ton métier. On a mis l'avion sur APU³ pour avoir du courant à bord. Tu mets les dégivreurs en marche, j'envoie l'eau et on regarde ce qui se passe... »

Ce fut vite vu... En deux minutes, l'avion avait accumulé une quantité impressionnante de glace. Certes, les dégivreurs fonctionnaient et faisaient tomber au sol de gros morceaux de glace, mais la cause du crash fut vite découverte. Marcus a fait arrêté les ventilateurs et les brumisateurs et il m'a fait sortir de l'avion. Il a dressé un escabeau à hauteur du saumon d'aile droit et il m'a demandé de venir voir :

« Walt, je crois qu'on tient notre coupable... Tu te souviens que le FDR avait montré que l'avion était parti en tonneau avant que les pilotes n'en perdent le contrôle...

— La glace y est bien pour quelque chose, tu en es sûr ?

— Viens-voir toi-même... »

3 Auxiliary Power Unit (unité de puissance auxiliaire), système qui fournit du courant électrique à un avion au sol une fois que ses moteurs sont à l'arrêt.

Je suis monté sur l'escabeau et j'ai pu voir sur l'aile, derrière les dégivreurs de bord d'attaque, une épaisse couche de glace qui s'était accumulée entre le dégivreur et la charnière de l'aileron et ne pouvait pas être évacuée. Le verdict était sans appel, comme je l'ai fait remarquer :

« Accumulation de glace derrière le dégivreur, qui a conduit à une détérioration du profil aérodynamique, entraînant une perte de contrôle des ailerons. L'avion est ainsi parti en tonneau avant de s'écraser... On a au moins deux pouces d'épaisseur (5,08 cm) accumulés derrière le dégivreur. À vue de nez, on a facilement trente à cinquante livres de glace (14 à 23 kg) sur cette section ! La FAA n'est pas censée certifier les avions pour le vol en conditions givrantes ?

— Oui, mais là, on a un problème, reprit Marcus en remontant sur l'escabeau avec un appareil photo, pour prendre un cliché de l'accumulation de glace sur l'aile. J'ai repris les données de la NOAA de cette région ce jour-là pour reconstituer l'accident. Leur radar météo le plus proche a eu l'écho typique d'un nuage de pluie en état de surfusion. Nuage composé de gouttelettes de 200 micromètres de diamètre dans lequel notre ATR 72 est rentré. Or, la certification FAA ne prévoit que des gouttelettes de 40 micromètres de diamètre pour les tests de certification. C'est ce qui est exigé pour le vol en conditions givrantes... »

C'était le gros problème qu'avait révélé le vol American Eagle 4184... Le NTSB a continué à mener l'enquête, avec des expérimentations en vol, et le verdict est tombé le 9 juillet 1996 : la perte du vol American Eagle 4184 était due à un givrage ayant entraîné la perte de contrôle de l'avion, et son crash. Par la suite, j'ai été consulté sur quelques incidents mineurs par le NTSB pendant que Marcus continuait l'enquête. Je suis resté en contact avec lui et j'ai eu l'occasion de le revoir plus tard. C'était en novembre 1995. Marcus menait l'enquête sur le vol Atlantic Southeast Airlines, un bimoteur EMBRAER 120 qui avait fait un atterrissage en catastrophe en rase campagne suite à la rupture en vol d'une de ses hélices. Nous avons fait le voyage ensemble comme passagers sur le même vol Atlanta-Washington, moi entre deux avions, et lui de retour au bureau à Washington. Il m'a dit pendant le vol qu'il se heurtait à pas mal d'opposition, mais que les résultats de son enquête étaient accablants :

« J'ai des témoignages de cadres de la NOAA qui m'ont assurés qu'ils avaient prévenu la FAA du fait que les conditions de givrages rencontrées sur le vol American Eagle 4184 n'avaient rien d'exceptionnel. Et la FAA n'en avait pas tenu compte...

— Pressions politiques ?

— De la part des constructeurs d'avion, sûrement... Depuis l'époque Reagan, la sécurité aérienne va de mal en pis dans ce pays. Les normes de sécurité sont à la baisse, les pilotes râlent et les avions tombent... En plus, politiquement, ça sent mauvais...

— Et les consortium ATR, qui a fabriqué l'avion, c'est quoi sa position ?

— Eux, ils sont tranquilles, il n'ont fait qu'appliquer à la lettre les normes de sécurité que la FAA leur a imposées... Ils ont quand même revu la conception des dégivreurs de leurs ATR 42 et 72 en les étendant vers l'intérieur de l'aile...

— On est mal en point avec ces politicards qui ne veulent pas se mouiller... Tu le garde pour toi mais nous, à National Link, on fait le forcing pour que la compagnie installe des portes de cockpit blindées. PSA 1771 et l'affaire Auburn Calloway, tu connais...

— M'en parle pas... On a, chaque année, une demi-douzaine de cas d'intrusion dans le cockpit⁴ et on voudrait bien imposer aux compagnies aériennes la présence d'un dispositif permettant de barrer l'accès au cockpit pour les intrus... Les compagnies aériennes ne veulent pas payer et elles

⁴ Chiffre moyen des années 1990 pour l'ensemble des pays membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ont des appuis parlementaires. Elles financent les campagnes de candidats républicains et elles font aussi pression sur les candidats démocrates...

— Faut compter combien pour cette mesure de sécurité ?

— \$500 000 si tu te contentes d'une porte blindée avec ouverture manuelle, jusqu'à \$2 millions si tu veux un sas blindé avec des serrures électriques. Une compagnie comme American Airlines a près de 600 avions à équiper. Je te laisse faire le calcul tu comprendras pourquoi l'industrie du transport fait pression pour qu'on n'impose pas ça dans la réglementation, appuis politiques en plus...

— Mouais... Un ce ces jours, ça finira mal... »

Six ans plus tard, ma prévision s'est vérifiée... Le ver était dans le fruit, et rien n'allait être fait pour l'y enlever avant qu'il ne soit trop tard...

Je me suis levé tôt en cette matinée du 11 septembre 2001. Le vol que je devais assurer à destination de Miami était prévu pour un décollage à 7h47, heure centrale. Nous sommes arrivés à l'aéroport de O'Hare à six heures du matin pour préparer le décollage, Siobhan et moi. Comme on ne prend pas l'air avec un avion de ligne de la même façon que l'on prend la route avec une voiture de tourisme, il nous faut un peu de temps pour faire notre travail avant le décollage.

Notre Airbus A321, immatriculé N108EX, nous attendait sur un parking de l'aéroport de O'Hare. Il avait fait la veille un vol en provenance de San Francisco et l'équipe de nuit des mécaniciens de la compagnie avaient fait la visite d'inspection d'escale de routine. Le coordinateur d'équipe avait complété la copie avion du journal de maintenance, et il nous l'a confiée quand nous sommes allés voir l'avion pour la visite pré-vol, Siobhan Patterson et moi :

« Salut tout le monde ! C'est vous pour le 402 à destination de Miami ?

— Oui, c'est nous... Rien à signaler ?

— Si, plus que 18 heures de vol avant la vérification B, une usure hors limites des plaquettes de frein de la jambe de train avant, mais encore dans les marges de sécurité, et deux néons grillés remplacés en cabine passager. J'ai aussi nettoyé les filtres à carburant, au cas où, mais il n'y avait vraiment rien dedans...

— Chuck, t'as fait une vérification de l'ampérage de la planche de bord ? demanda Siobhan. J'ai demandé ça exprès par note écrite, on a des problèmes de fusibles qui sautent avec les écrans LCD du cockpit...

— J'ai fait, rien à signaler... Il y a quelque chose de prévu pour ce problème ? Je me suis laissé dire qu'il y avait un écran qui grillait tous les mois sur ces avions, ou quelque chose comme ça...

— Sibby te répondras mieux que moi à ce sujet, son compagnon est notre coordinateur général du centre de maintenance de Denver... Le Comité a contacté Airbus Industrie et il semblerait que l'on ait là un problème de qualité de fabrication de certaines séries d'écrans. Le remplacement des écrans défectueux rentre dans la garantie, et il doit être effectué lors de la prochaine vérification C...

— Si ce n'est que ça comme problème, ça va être vite réglé, reprit Siobhan. Les premiers A321 vont passer en vérification C à la fin de l'année, on fera le remplacement. Et les A321 que l'on attend pour dégager les derniers Tristar en service n'auront pas ce problème... »

Siobhan est la compagne de Stanley Carlssen, notre coordinateur général du centre de maintenance de Denver, celui qui avait en charge les vérifications C et D de tous les avions de la compagnie à l'époque. Depuis, notre centre de Denver ne fait que les vérifications D, les

vérifications C étant réparties entre San Francisco et New York, notre flotte ayant quelque peu grandi depuis 2001. Avec un compagnon qui est ingénieur de maintenance aviation, Siobhan peut se permettre d'être très pointilleuse sur la maintenance.

Notre journée de travail commence par la visite pré-vol. Alors que l'avion est sur le parking, nous regardons attentivement tout ce qui est susceptible de ne pas aller : état des pneus, des freins, des gouvernes, des différentes antennes de systèmes de navigation et communication, aspect général du fuselage et des ailes, trappes de visite, bouchons de réservoirs... Au même moment, l'équipe d'entretien s'occupe de faire le ménage en cabine passagers, et de regarnir l'avion en thé et en café. USA Express, avec sa politique low-cost, se contente de fournir des boissons chaudes et de l'eau minérale à ses passagers, un service de repas à bord coûte cher en logistique et ne satisfait jamais tous les passagers. Notre business plan pour faire baisser le prix du billet sans sacrifier à la sécurité.

Notre clientèle apprécie beaucoup le fait de pouvoir prendre à bord ses propres paniers repas, qui ne sont pas décomptés comme bagages de cabine... Seules les boissons alcoolisées sont interdites à bord, sécurité oblige. Depuis le 11 septembre 2001, nous fournissons aussi des couverts en plastique à nos passagers sur simple demande, la Transportation Security Administration (*Administration de la Sécurité du Transport*) ayant une politique de tolérance zéro envers tout ce qui est couverts métalliques...

La visite pré-vol de notre avion était finie, et un tracteur de piste venait de nous rejoindre pour remorquer l'avion vers son terminal pour l'embarquement des passagers. L'équipe d'entretien est descendue de l'appareil et nous sommes montés à bord pour prendre place dans le cockpit. Il ne nous restait plus que le cockpit check à faire et les dernières prévisions météo à étudier avant le décollage. Nous étions dans le cockpit pendant le remorquage de notre avion et Siobhan en a profité pour me faire part des dernières nouvelles de la météo. Les prévisions pour Miami étaient bonnes, ainsi que pour Chicago, et nous étions bien partis pour avoir du beau temps tout au long du chemin :

« On n'a que l'ouragan Erin qui passe au large de la côte est en ce moment, c'est plutôt tranquille pour un mois de septembre de ce côté-là... La NOAA a repéré une dépression tropicale au large des îles du Cap Vert. Elle s'est constituée le 7, elle va probablement dégénérer en ouragan. C'est pas trop violent cette année...

— Tant mieux... Il fait beau à Miami?

— Et sur toute la Floride... Tempête de ciel bleu, huit sur huit hier soir à Miami International. Vents du 210 à huit nœuds stables, QNH 1019 hectopascals... Ils vont nous attribuer la 30 pour les atterrissages...

— Faut voir quel sera le régime des vents... Sibby, on arrive, tu t'occupes de la passerelle arrière ?

— J'y vais ! »

Le tracteur de piste a installé notre avion le long des passerelles du terminal de notre compagnie, et nous nous sommes occupés d'ouvrir les accès à l'appareil. Comme le veut la procédure, Susan Brimstone, notre chef de cabine sur ce vol, est montée à bord de l'avion pour préparer l'embarquement. Elle m'a remis le manifeste des passagers, il n'y avait pas grand-monde de prévu pour ce vol :

« Salut Walt, on a 87 pax de prévus, sauf petits malins profitant de la réduction de 5 % de dernière minute...

— Que des réservations, rien d'étonnant pour un vol de semaine... Tu as le bulletin météo pour Miami et Chicago ?

— Ouais, beau temps, rien à signaler... Voici le dernier bulletin du National Weather Service de la NOAA pour ici. Ça souffle moins qu'hier, paraît que ça a été sportif de poser ton MD 80...

— Un peu chaud, mais ça peut aller... Bon, je te laisse, faut que je fasse les pleins et le cockpit check... »

Je devais signer le bordereau de commande pour les 4 000 gallons de kérosène (15 120 litres) nécessaires à notre vol vers Miami, trois heures et quart de voyage prévu, la moitié des réservoirs à remplir. J'ai vu avec le responsable de Shell Aviation, avec qui on a un contrat, pour remplir le bordereau de commande pour les 4 000 gallons de Jet-A 1 nécessaires à notre vol. Puis j'ai retrouvé Siobhan dans le poste de pilotage pour le cockpit check.

Pendant ce temps, le personnel navigant commercial s'occupait de l'embarquement des passagers. Nous avons recruté cinq passagers de dernière minute, intéressés par notre politique dite venez-payez-embarquez et on vous fait 5% de réduction. Ils s'étaient joints aux 87 passagers qui avaient réservé. On avait ainsi un peu moins de la moitié des 220 sièges de l'avion d'occupés. Ce 11 septembre 2001 était pour nous une journée comme les autres, et tout se déroulait sans le moindre problème...

Vous vous doutez bien que j'ai eu à enquêter sur la plus grosse affaire dont le NTSB n'a jamais eu à s'occuper. J'étais toujours pilote à National Link, qui battait de plus en plus de l'aile à l'époque, et cette chaude soirée du 17 juillet 1996 marquait pour moi la fin d'une période de service. La compagnie, qui comptait investir dans de nouveaux avions, venait de reporter d'un an son plan d'achat. De plus en plus, des pilotes parlaient de s'en aller. Avec Yasmina, nous avons déjà abordé le sujet mais, aussi bien elle que moi, nous ne voulions pas quitter New York. Dans le milieu de l'aviation commerciale, les rumeurs de rapprochement entre grandes compagnies allaient bon train, et de nouveaux venus prenaient de plus en plus de parts de marché.

Ce soir-là, en allant boucler mon plan de vol auprès du bureau local de la FAA, j'ai eu une conversation à ce sujet avec Natalia Hunston, une grande brune d'origine russe qui bosse chez Delta Air Lines, et que je connais par le syndicat de pilotes de ligne auquel je suis adhérent. Elle s'intéresse à l'aspect entreprise du secteur et elle a toujours des informations fiables. Elle m'a offert un thé et elle en a profité pour me demander des nouvelles de National Link :

« J'ai su que votre plan d'investissement a été reporté, Boeing ne va pas avoir votre commande de 757-200 cette année... »

— Mouais, s'il n'y avait que ça qui allait mal chez nous. Les salaires sont bloqués, les heures sup payées avec retard et de plus en plus de pilotes parlent de s'en aller. À mon avis, on va bientôt plonger...

— Pas assez de clients ?

— C'est le moins qu'on puisse dire... Tu as vu les derniers articles à ce sujet dans *Air Transport* ? Pour la qualité du service, on est avant-derniers devant une obscure compagnie régionale texane !

— Vous avez un business model qui ne correspond plus aux demandes de la clientèle... Maintenant, il faut faire du low-cost si on est une petite compagnie qui décolle. Les compagnies classiques, c'est fini.

— Tu as des nouvelles du projet de fusion entre US Airways et United ?

— Paraît que c'est au point mort... Mais, à mon avis, ça aura lieu. On ne fera pas l'économie de fusions entre compagnies majeures... »

Yasmina, qui était à la maison, devait venir me chercher en voiture à Kennedy Airport. En arrivant, elle m'a appris qu'un accident d'avion grave venait de se produire, et qu'il concernait un avion de la TWA :

« J'ai entendu ça à la radio en venant ici, un avion de la TWA s'est écrasé au large de Long Island. Il partait de Kennedy Airport, ça s'est produit il y a à peine une heure, je n'en sais pas plus.

— Tu as eu l'info à la radio ?

— En venant ici... On appelle maman à la maison pour lui dire de mettre CNN ?

— Le temps qu'on arrive, si elle est sur un film, elle aura fini, ne la dérangeons pas... »

Nous habitions à l'époque chez mes beaux-parents, Mourad et Djemila, qui tiennent un commerce à Brooklyn, non loin de Little Odessa. Ils étaient encore ouverts quand nous sommes arrivés et mon beau-père m'a tout de suite parlé de l'accident quand je suis rentré avec sa fille :

« Bonsoir Walther... J'ai mis Wolf News sur la télévision de la boutique, ils parlent de l'avion qui s'est écrasé au large de Long Island, j'ai pensé que cela pouvait vous intéresser...

— Merci de votre attention... Vous savez à quelle compagnie il appartient ? Ils l'ont sûrement déjà dit...

— TWA d'après ce que j'ai compris. C'était un vol à destination de Paris, je n'en sais pas plus...

— Chéri !... pointa Yasmina, qui suivait Wolf News sur la télévision de la boutique. Ils en parlent ! »

Effectivement, les informations allaient vite, et l'essentiel était déjà dit, avec de très nombreuses interrogations. Sur Wolf News, le bulletin de 23 heures ouvrait avec les informations concernant cet accident :

« ...L'information de la soirée, c'est l'accident du vol TWA 800, au large de Long Island. Selon les premières indications des autorités, l'appareil se serait désintégré en vol au large de Long Island pour une raison non encore expliquée. Le FBI et le NTSB ont d'ores et déjà ouvert une enquête, plusieurs navires de l'US Navy, en manœuvres dans les environs du lieu du crash, font mouvement vers la zone où l'appareil a été localisé la dernière fois par le contrôle aérien de New York City. Tout de suite, en direct d'East Moriches, Long Island, notre envoyé spécial... »

La plus importante affaire de toute l'aviation civile américaine venait de commencer. Et les âneries à son sujet n'allaient pas tarder à suivre...

Les passagers avaient fini d'embarquer alors que nous terminions le cockpit check, Siobhan et moi. Nous avons eu la météo par notre coordinateur d'escale, qui faisait la tournée des avions au départ, comme prévu par le règlement de la compagnie. Le bulletin était rassurant, on avait du beau temps tout au long de notre route. Et les sautes de vent auxquelles j'avais eu droit hier, à l'atterrissage, s'étaient calmées :

« Six nœuds constants du 305... commenta Siobhan. Le QNH⁵ est de 1021 hectopascals, je règle l'altimètre ?

— Vas-y, j'ai fini mon check... On est à l'heure pour le slot ?

— 6h54 heure locale, on a encore un bon quart d'heure... L'embarquement est bouclé à 7h10... Walt, on a le tracteur de piste, ils sont en avance aujourd'hui... »

Un tracteur de piste est venu pour nous dégager de l'aérogare. L'équipe de l'aéroport nous a tranquillement fixé la barre d'attelage du tracteur de piste à notre jambe de train avant. Susie, notre chef de cabine, nous a appelé sur l'interphone pour un dernier petit détail :

« Siobhan j'écoute... Oui, je te le passe... Susie, pour un pax...

— Je prends... Susie ? C'est Walt, un problème ?

— *On a un pax de dernière minute qui veut prendre le premier avion en partance pour Miami, j'ai fait monter tous les autres et je suis prête à fermer les portes. On peut le prendre ? Il n'a qu'un bagage de cabine.*

— On a le temps, fais-le embarquer, on n'est pas trop chargés... Ça fera toujours un client de plus de satisfait.

— *Okay Walt, je dis à l'accueil de le laisser passer, il sera là dans moins de dix minutes, je l'installe à bord.*

— Merci Susie.

— Walt, les rampants ont fini avec le tracteur.

— Merci Sibby... »

L'équipe au sol pouvant être mobilisée pour treuiller un autre avion, je les ai prévenus par une fenêtre ouverte du cockpit que l'on risquait d'être un peu long pour partir :

« Les gars, si vous avez un horaire à tenir, vous pouvez dételer, on se débrouillera pour partir sans vous. On attend un pax de plus qui va être là dans dix minutes.

— Z'en faites pas commandant, on a le temps. Le Northwest qu'on doit dégager après vous n'a pas encore commencé à embarquer ses pax.

— Merci, on va quand même pas trop traîner.

— Susie ?... Oui, je lui dis... Le pax est à bord, elles vont fermer les portes et dégager les passerelles.

— Merci Sibby... On va pouvoir y aller, notre passager de dernière minute vient d'embarquer. »

Nous étions à l'heure pour partir. Une fois les passerelles dégagées, le tracteur de piste nous a poussés vers le taxiway où nous étions prêts pour le départ. Avant toute chose, j'ai appelé le contrôle au sol :

« O'Hare Tour d'Express 402, bonjour. Nous sommes devant le terminal 2, demandons autorisation de rouler pour décollage, à vous... »

5 *Pression atmosphérique pour un aéroport donné, ramenée au niveau de la mer par correction altimétrique locale. Elle sert pour caler précisément les altimètres au départ et à l'arrivée d'un aéroport donné, ces instruments de mesure fonctionnant avec la pression atmosphérique pour indiquer l'altitude de l'avion. En vol, par convention internationale, les niveaux de vol sont indiqués avec une altitude-pression de 1 013 hectopascals pour tous les avions. Ainsi, suivant la pression atmosphérique réelle, qui varie suivant les conditions météo, les avions en vol peuvent avoir des altitudes réelles plus ou moins élevées, leur altitude-pression restant calée sur 1 013 hectopascals. Pour l'atterrissage, le QNH est donné par la tour de contrôle de l'aéroport de destination ou, pour des aéroports à haute altitude (Denver International, par exemple, situé à 1 609 mètres au dessus du niveau de la mer), le QNH est indiqué en altitude-pression de l'aéroport pour 1 013 hectopascals de pression.*

— *De O'Hare Tour, standby Express 402... Express 402, vous êtes autorisé à rouler, prenez le taxiway Fox jusqu'à la piste 28/10, la piste pour les décollages est la 32 gauche, rappelez à l'intersection avec la 28/10 avant traversée...*

— Compris O'Hare tour, taxiway Fox pour Express 402... Sibby, on allume ! Turbo bâbord.

— Bâbord fuel on... Démarreur... En marche...

— Je fais l'autre... Tribord fuel on... Démarreur... En marche ! APU Off et frein de parking desserré, on y va...

— Je conduis ?

— Affirmatif, tu connais mieux le coin que moi... »

Les deux réacteurs étaient partis sans un hoquet. Au ralenti, nous avons pris la direction de la piste 32 gauche, celle réservée aux décollages ce matin-là. 13.000 pieds de long (3.939 mètres), la plus longue de l'aéroport, largement ce qu'il fallait pour notre Airbus... Pendant le roulage, mené par Siobhan, j'ai surveillé les indicateurs des moteurs. Tout était correct, un vol tranquille nous attendait...

— 2 —

Pendant l'automne 1996, l'enquête sur le vol TWA 800 avait sérieusement été approfondie. Marcus était sur le coup, et j'avais été appelé comme consultant par le NTSB sur cette affaire. National Link, ma compagnie aérienne, allait de plus en plus mal. Pas assez d'escalas, un modèle de clientèle classique dépassé, des MD 83 vieillissants et pas la possibilité d'investir pour en changer. Nous étions bons, à moyen terme, pour un Chapitre 11, voire 7... Fin août, une grande partie de l'épave du vol TWA 800 avait été récupérée par les plongeurs de l'US Navy, et entreposée dans un hangar de Long Island ayant appartenu à la société Grumman. Les premières hypothèses sur l'explosion en vol du Boeing pouvaient être formulées. Et d'autres théories avaient cours... En rejoignant, ce jour-là, Marcus et son équipe dans le hangar de Grumman, je lui ai parlé de certaines théories colportées par les médias :

« Salut Marcus... T'as entendu l'histoire du missile sur Wolf News ?

— Oui, ça ne m'étonne pas d'ailleurs, on a toujours droit, à chaque accident d'avion majeur, aux illuminés qui ont leur vérité à clamer au monde entier. Sauf que là, ça tient clairement de la désinformation...

— Dis-en moi plus, tu me connais, je ne répéterai rien de ce qui concerne le boulot à qui que ce soit en dehors de ce hangar...

— Mac Donnell Douglas et Boeing sont sur le point de fusionner, et nos premiers résultats d'enquête montreraient que Boeing a sa part de responsabilité dans cet accident, je t'en parlerai plus tard. De plus, la TWA cherche un repreneur, et elle a aussi une part de responsabilité. Dire qu'il y a un complot du gouvernement derrière cet accident, ça arrangerait bien le monde de l'industrie...

— Je vois, l'US Navy porte le chapeau et ils sont blanchis... Ce type que j'ai vu hier soir sur Wolf News, Melvin Seyne, qu'est-ce qu'il vient faire là-dedans ?

— Sa pub... Depuis dix ans, ce type court après toutes les théories de la conspiration les plus nazes pour faire son beurre. Il a trouvé un bon filon avec le vol TWA 800. Mais l'agent du FBI chargé de l'enquête va t'en dire plus... »

Devant l'épave du vol TWA 800, patiemment reconstituée pièce par pièce par les équipes du NTSB, j'ai fait ce jour-là la connaissance de l'agent spécial Deborah Lorbeer, une petite blonde énergique, dans la trentaine, qui était du métier depuis sa sortie de l'université. Elle a tout de suite fait le point avec moi sur ce que son agence fédérale avait recueilli :

« Vous êtes consultant civil pour le NTSB, je pense qu'on ne vous la fait pas... Vous en êtes à 7 300 heures de vol sur avion commercial, vous connaissez le topo. Si je vous dis Pan Am 103, vous voyez clairement de quoi je veux parler...

— Explosion en vol suite à un attentat terroriste. J'avais cru comprendre que ce n'était pas le cas de cet accident.

— Ce n'est pas le cas de cet accident, notre enquête de sécurité l'a clairement démontré, et les éléments recueillis le confirment, précisa Marcus. Nous n'avons pas trouvé de traces d'explosifs

près de la zone de l'explosion. Vraisemblablement le réservoir central de l'appareil, situé sous le fuselage, dans le caisson central de voilure.

— Les seules traces que nous avons trouvées étaient des résidus d'explosifs d'exercice employés lors d'entraînements de chiens détecteurs de bombes par la sécurité de Kennedy Airport, pointa l'agent spécial Lorbeer. Par contre, on a clairement établi que l'avion a explosé en vol.

— On a des traces de suie et de fumées sur les pièces en provenance de l'arrière de l'appareil, précisa Marcus. Il y a bien eu explosion, mais on ne sait pas encore de quoi... La Navy continue à ramasser des morceaux, et on devrait avoir les premiers rapports d'autopsie des victimes le mois prochain.

— Sinon, demandai-je à l'attention de l'agent du FBI. Vous avez trouvé quoi de concluant ?

— Parmi tous les témoignages recevables, on a des constante : un bruit d'explosion et une traînée lumineuse qui monte, en suivant approximativement la trajectoire de l'avion. Clairement, on a ici une explosion en vol.

— La bombe ayant été écartée, on a quoi comme hypothèses ? demandai-je. Un avion n'explose pas en vol spontanément.

— Trois qui restent à confirmer, par ordre croissant de vraisemblance, pointa Marcus. D'abord, celle de la météorite qui aurait percuté l'avion en vol. Hautement improbable mais pas impossible. On la garde sous le coude si on ne trouve pas de preuve des deux autres. Au cas où, si tu connais un astronome spécialiste de ce genre de cailloux volants qui puisse nous donner un avis de pro là-dessus, je suis preneur...

— Je ne te garantis rien, je n'ai pas mes entrées à la NASA ou dans une université reconnue... La seconde, c'est le missile...

— Le Juge Avocat Général de la Navy même son enquête en liaison avec le FBI, précisa l'agent Lorbeer. Tous les membres des équipages des navires qui étaient présents à proximité du lieu du crash sont actuellement interrogés...

— Je n'ai pas vu, pour le moment, de traces prouvant qu'un missile a touché l'avion, comme la présence d'éclats de l'engin criblant le fuselage, précisa Marcus. Mais on retient cette hypothèse au cas où la Navy aurait quelque chose pour nous...

— Laissez-moi deviner, repris-je. La dernière hypothèse, c'est l'explosion en vol d'un réservoir de carburant, c'est ça ? Je ne vois que ça comme explosif potentiel qui soit embarqué à bord en quantité suffisante pour pouvoir détruire l'avion en l'air...

— T'as tout trouvé, conclut Marcus. On n'a pas encore toutes les pièces de l'avion, et l'analyse des boîtes noires n'a pas commencé... On pense que le réservoir ventral est le meilleur candidat, certaines cloisons retrouvées par la Navy portent des traces de déformation cohérentes avec une explosion interne de ce réservoir. Ça te paraît possible, comme source de l'explosion ?

— Si le réservoir est vide, avec suffisamment de vapeurs de carburant dedans pour faire un mélange détonnant, et si une étincelle peut l'allumer, oui. Est-ce que le palpeur de la jauge de carburant a été retrouvé ? C'est un système électrique qui peut produire un court-circuit s'il est vieux ou mal entretenu...

— 90 000 heures de vol pour un Boeing 747, ça vous paraît excessif ? demanda l'agent Lorbeer. J'ai fait saisir le registre de maintenance de l'appareil pour les besoins de l'enquête, et c'est ce qui est inscrit dessus.

— Mmmm... Pour un avion de cette génération, c'est un peu trop... Généralement, au-delà de 60 000 heures de vol, on commence à penser à envoyer l'appareil à la casse sans trop tarder. C'est ce que veulent cacher les théoriciens de la conspiration, je suppose ?

— On a toujours droit à des théories pondues par différents allumés à chaque grand événement tragique, reprit l'agent Lorbeer. La différence qu'il y a entre chaque événement, c'est la façon dont elles sont valorisées par les médias. N'importe qui d'un peu intelligent qui s'intéresse au dossier peut se rendre compte de l'ineptie de ces théories. Quand elles ne servent qu'à leurs auteurs, elles ne quittent pas, habituellement, le cercle des crédules qui s'y intéressent...

— Comme ce Melvin Seyne, qui en a fait son fond de commerce, d'après ce que j'ai compris...

— Tout à fait, me répondit Marcus. Si on met ce pitre en avant dans les médias, c'est qu'il sert à quelque chose... C'est un spécialiste de tout ce qui est théories de la conspiration depuis bientôt dix ans. Il est un peu journaliste et un peu documentariste, mais toujours avec un succès des plus réduits. Il a trouvé une plate-forme idéale avec le vol TWA 800, et pas mal de gens bien placés n'hésitent pas à lui tendre le micro pour qu'il fasse son numéro à leur profit...

— Wolf News a un budget publicitaire conséquent de la part de la TWA, ça les aide à se montrer conciliants pour des opérations de désinformation, reprit Deborah Lorbeer. Le patron de la chaîne, Charles Berringsford IV, a aussi des contacts professionnels avec un repreneur potentiel de TWA, American Airlines, qui sponsorise certains de ses programmes. Un budget de pub est si vite perdu...

— Donc, si j'ai bien compris, repris-je. Pour enfumer les actionnaires de TWA, on se sert d'un clown comme Melvin Seyne pour répandre des âneries dans les médias afin de maintenir la cote de l'action de la compagnie au plus haut...

— Et aussi faire pression sur les jurés quand il s'agira de passer à la caisse pour les indemnités, précisa l'agent Lorbeer. Le procureur fédéral nous attend pour lancer des mandats contre Boeing et TWA. Ça, Wolf News se garde bien de le dire. Vaut mieux accuser une météorite ou un navire de guerre d'avoir fait le coup, pour que l'État Fédéral paye... Profits privatisés, mais pertes socialisées... »

Le filtre du contentieux de Chomsky en action : cadrer le débat sur le terrain favorable aux institutions économiques en utilisant des actions de diversions, médiatiques ou légales, menées par des agents soi-disant indépendants, voire prétendument opposés aux dites institutions. Mais qui agissent, en fait, dans leur sens en croyant les combattre. Ce genre de personnes avaient été qualifiées par Lénine d'imbéciles utiles. Des ennemis qui travaillent sans s'en rendre compte pour le bien de votre cause en la combattant. Car ceux qui combattent réellement les institutions, ils ne passeront jamais sur une chaîne de télévision à grande audience, tout comme la Révolution...

Nous étions arrivés en bord de piste prêts pour notre décollage à destination de Miami, juste à l'heure. Il était 7h38, heure de Chicago, et deux autres avions allaient nous précéder. Dont un de nos vieux Lockheed L 1011 Tristar, héritage de Transcontinental Air, une des compagnies qui avait fusionné avec USA Express, et qui assurait le vol de Los Angeles.

« On n'aura pas à attendre longtemps... commentais-je. Sibby, tu fais l'annonce cabine, s'il te plaît ?

— Tout de suite... Mesdames et messieurs bonjour, bienvenue à bord du vol USA Express 402 à destination de Miami. Le commandant Walther Kozlinski, le premier officier Siobhan Patterson, votre chef de cabine Susan Brimstone et nos personnels navigants commerciaux, mesdames Pamela Stanfield, Veronica Smythe, Patricia Clarke et messieurs Lawrence Mac Evans et Charles Teller III sont à votre service pendant la durée de ce vol. Nous nous poserons à Miami

International à 11 heures 12, heure de la côte est⁶. Nous allons décoller dans quelques instants, veuillez regagner vos sièges, attacher vos ceintures et relever vos tablettes. Nous vous remercions d'avoir choisi USA Express et nous vous souhaitons un bon voyage en notre compagnie... Bon, ils roupillent, le US Airways devant nous ?

— Il s'aligne, c'est à nous après... »

Le 767-200 ER d'US Airways s'est aligné pour le décollage. Dans quelques minutes, ça allait être à notre tour, il ne nous manquait plus que l'autorisation de la tour, qui n'a pas tardé à nous parvenir :

« *Express 402 de Chicago tour, vous êtes autorisé à décoller sur 32 gauche et à monter au niveau 100 cap 270. Alignez-vous sur Dubuque et rappelez une fois au niveau 100.*

— Compris Chicago tour... Ici Express 402, décollage sur 32 gauche, niveau 100 cap 270... Sibby, on aligne ! »

Avec un peu de gaz et une action délicate sur le palonnier, nous avons aligné notre Airbus dans l'axe de la piste. Nous avons mis ma main sur la manette des gaz, Sibby et moi, et j'ai donné l'ordre de procéder, comme prévu dans la procédure de la compagnie :

« Volets deux crans et plein gaz pour le décollage, à toi le badin⁷. »

— On y va ! »

De concert, nous avons poussé la manette des gaz vers l'avant, transformant le sifflement tranquille des deux CFM 56-5 en grondement rageur. Les deux moteurs ont délivré sans faiblir leurs 33 000 livres de poussée chacun (*14,95 tonnes*), propulsant notre avion tout au long de la piste. Siobhan surveillait notre vitesse pendant cette phase délicate du vol :

« V1... VR... V2 ! »

— Décollage ! »

V1, la vitesse maximale au-dessus de laquelle on ne peut plus arrêter l'avion au sol, VR, la vitesse à laquelle le nez de l'avion peut être pointé vers le ciel, et V2, la vitesse de sécurité pour effectuer le décollage... Par une légère traction sur le manche latéral, j'ai fait décoller l'avion, qui a pris l'air en douceur. Siobhan a ensuite commandé la rentrée du train d'atterrissage et des volets, et j'ai aligné l'appareil avec l'aide du VOR sur la radiobalise de Dubuque. Nous sommes vite arrivés à 10 000 pieds et j'ai appelé Chicago :

« Express 402 à Chicago Tour, je suis au niveau 100, cap 270, j'attends vos instructions, à vous ! »

— *Compris Express 402, vous êtes autorisé à quitter la fréquence, contactez Chicago air trafic au 121,5, et bon vol !*

— Merci Chicago Tour, d'Express 402, terminé et bonne journée à vous... Chicago Air bonjour, ici Express 402 au 270, niveau 100, j'attends vos instructions pour la suite...

— *Ici Chicago air, bonjour... On ne va pas attendre que vous soyez à Seattle pour vous faire prendre la bonne direction Express 402. À mon signal, vous tournez sur Joliett au 145, waypoint dans 75 secondes...*

— Joliett cap 145 pour Express 402, j'attends votre signal... »

Pour les décollages en direction du nord-nord-ouest, le contrôle aérien fait habituellement contourner le sud de la ville par l'ouest pour tous les vols à destination du sud du pays. À une vitesse de 230 nœuds, nous attendions le top du contrôle aérien pour prendre notre cap :

⁶ Il y a un fuseau horaire de différence entre Chicago et Miami.

⁷ Indicateur de vitesse de l'avion par rapport à l'air ambiant, du nom de son inventeur.

« *Express 402, TOP !*

— Compris, cap 145 sur Joliett, niveau 100...

— *Express 402, c'est bon, continuez comme ça et surveillez votre DME, vous prendrez sur Boiler après avoir franchi Joliett, et vous monterez au niveau 110 après Joliett...*

— Compris, niveau 110 après Joliett, et alignement sur Boiler, Express 402 terminé... Le grand crochet, j'aurais préféré partir en direction du lac, on aurait attrapé Joliett 89 directement...

— On a beau temps aujourd'hui, ne nous plaignons pas... 5 nautiques avant Joliett... »

Le DME est un appareil qui mesure, par radio, notre distance par rapport à une balise de navigation au sol. Avant l'invention du GPS, c'était l'outil de base pour la navigation aérienne, avec les radiobalises VOR auxquelles il est souvent associé. On s'en sert toujours, c'est simple et efficace. Nous avons atteint notre waypoint et nous avons tourné, en prenant un peu d'altitude, suivant les indications du contrôle aérien. Nous étions sur la bonne route pour Miami :

« Chicago Trafic d'Express 402, je suis au 153 niveau 110 et je demande l'autorisation de monter à mon altitude de croisière...

— *Standby Express 402, c'est bouché au-dessus de vous...*

— J'espère qu'ils ne vont pas nous faire attendre trop longtemps...

— C'est toujours comme ça Chicago, répondis-je à ma copilote. Le plus dur est derrière nous...

— *Express 402 de Chicago trafic, vous êtes autorisé à monter au niveau 290, cap 153, sur Joliett 89. Rappelez Indy une fois à votre niveau de vol, vous serez dans leur zone. Bonne route Express 402...*

— Merci Chicago, niveau 290 cap 153 sur Joliett 89 pour Express 402, terminé !... Sibby, on monte ! »

Nous avons mis les gaz à fond pour monter à 29 000 pieds et prendre notre altitude et notre vitesse de croisière après avoir contourné Chicago par le sud. Le ciel était dégagé et tout allait bien pour nous. Au même moment, à deux heures de vol plus à l'est, des collègues à nous trouvaient la mort en percutant les Twin Towers à bord de leurs avions, détournés par des terroristes...

Pendant l'année 1997, il était devenu évident que National Link ne passerait pas l'hiver. Au printemps, mon collègue et ami Carlos Fuentes, commandant de bord comme moi, a profité d'un congé pour réunir chez lui quelques unes de ses relations au sein de National Link et d'autres compagnies. Il avait un projet à soumettre à la demi-douzaine d'aviateurs, dont ma compagne, Yasmina, et c'était un pari osé :

« Mesdames, messieurs, ceux qui bossent pour National Link savent très bien qu'on va couler, les autres sont bien placés pour voir que notre secteur va mal, et qu'il va y avoir des morts, d'un point de vue commercial, cela s'entend...

— J'en sais quelque chose, reprit un des invités. Je travaille pour Valuejet, et on est sur le point de dissoudre la compagnie. On doit être repris par Air Trans...

— Le crash du vol 592 en Floride vous a fait le même effet que le vol TWA 800 pour nous, reprit un autre invité. On est en train de se rabattre sur le marché domestique, on ferme toutes nos lignes internationales, et on va finir comme Pan Am après Lockerbie !

— Et tu as une solution pour nous ? demanda Axel Dolchinsky, un de mes collègues de National Link. Car, si j'ai bien compris, on va tous perdre notre boulot, tôt ou tard...

— J'ai en tête l'idée que n'a pas eu Strumland, le patron de National Link : faire dès le départ une compagnie low-cost orientée qualité du service et couverture domestique. C'est ce que je vous propose, qu'on monte notre compagnie aérienne... »

Comme proposition originale, c'était gonflé... Mais ça se tenait, le marché du low-cost était le seul en expansion à l'époque, et il y avait clairement des places à prendre. Comme il était évident que National Link n'en avait plus pour longtemps, autant prendre les devants. J'ai été le premier à abonder dans le sens de Carlos, et je lui ai demandé :

« Je te connais, tu as cette idée en tête depuis des années et je pense que tu as fait une étude marketing digne d'un pro sur ce sujet. Si ça marche, on part de rien et il nous faudra du financement. Tu as quelque chose là-dessus ?

— Un accord de principe avec une banque qui fait dans le capital-risque. Dans les grandes lignes, mon projet est bouclé, il nous faut passer aux détails et commencer à mettre en place la structure. Si on s'y met tout de suite, dans un an, nos premiers avions prennent l'air. Walt, toi qui bosse avec la FAA, tu pourras prendre en charge la partie réglementaire, tu connais ça mieux que moi...

— Et tu comptes recruter des commerciaux, des administratifs, trouver un conseil d'administration, nommer un PDG ? demanda un des amis de Carlos, que je ne connaissais pas. Nous ne sommes pas nombreux et, à part moi qui suis chargé de clientèle professionnelle dans une banque, vous êtes tous pilotes ici...

— Tom, j'ai une solution simple à ce problème : l'autogestion. Nous nommerons un Comité de Gestion provisoire pour les premières années de fonctionnement de l'entreprise, avant de le faire élire par les salariés quand on aura atteint notre régime de croisière. Le fonctionnement d'une entreprise au jour le jour, ceux qui le voient le mieux, ce sont ceux qui la font tourner sur le terrain, indiqua Carlos. Ici, il y a potentiellement tous les gens qu'il faut pour lancer une compagnie aérienne, toi y compris. Ça sera pas facile et attendez-vous à devoir aller manger à la soupe populaire pendant la première année de fonctionnement faute de salaires au-dessus du minimum légal. Ça va marcher, j'y crois, et je prends les inscriptions pour la constitution du premier Comité de Gestion à partir de la semaine prochaine. Ne vous lancez pas sur un coup de tête, réfléchissez bien. Si vous voulez me suivre, je prends tous les volontaires qui veulent embarquer avec moi. C'est la perspective de continuer non seulement à faire votre boulot de pilote, mais, en plus, de devenir les cogestionnaires de l'entreprise qui vous emploie ! Appelez mon épouse Rosita à la maison, elle prend les candidatures à partir de Lundi, elle va vous laisser notre numéro... »

L'autogestion d'une compagnie aérienne, idée la plus originale et la plus risquée jamais mise en avant dans l'industrie des transports... J'étais enthousiasmé mais, comme je n'étais pas seul, il me fallait en parler seul à seul avec Yasmina. Il y avait elle et mes beaux-fils dans cette histoire, et je ne pouvais pas me permettre de partir seul à l'aventure. Nous en avons parlé calmement, ma compagne et moi, et elle était clairement emballée, et bien plus que moi. Elle m'a dit les choses telles qu'elles étaient :

« Walt, franchement, je ne comprends pas que tu puisse hésiter un seul instant. Nous allons perdre notre boulot chez National Link d'un moment à l'autre. Carlos a travaillé dur pour nous permettre d'avoir une opportunité de carrière, son dossier est sérieux et il n'y a plus qu'à se lancer ! Moi, j'y vais !

— On a quand même les enfants, et l'appartement avec le loyer... Carlos nous a prévenus qu'on n'aurait sûrement pas de revenus potables pendant la première année de fonctionnement de l'entreprise, on ne peut pas se permettre de se retrouver à la rue avec les enfants. Son épouse

travaille dans une banque, il peut se permettre de ne pas avoir de salaire, lui. Par contre, nous, nous sommes tous les deux pilotes...

— Justement, quand National Link coulera, on aura quoi pour vivre si on ne saute pas sur l'opportunité que nous offre Carlos ? Pour le logement, je peux m'arranger avec mes parents pour qu'on aie deux chambres au-dessus de leur boutique le temps que ça marche. Et puis, tant qu'on n'aura pas repris notre boulot de pilote, on pourra se trouver des petits jobs pour avoir de quoi survivre. On y arrivera, je n'en ai aucun doute !

— Tu tiens vraiment à te lancer dans l'aventure ?

— Oui, pas toi ?

— Si, mais pas sans toi.

— Eh bien, on y va ensemble ! On est dans le pays de la libre entreprise, autant en profiter ! »

Ce jour-là, une idée a priori folle que mon collègue et ami Carlos avait soigneusement préparée depuis des années devenait une réalité. La semaine suivante, le premier Comité de Gestion de ce qui allait devenir USA Express était fondé chez Carlos et Rosita Fuentes, à Newark. Tout naturellement, j'ai été nommé à l'unanimité chargé de mission pour la partie réglementaire avec la FAA. Et Yasmina s'est portée volontaire pour chercher des partenaires financiers pour notre compagnie...

Nous étions en vol au-dessus du Tennessee quand la nouvelle, incroyable, d'un arrêt total des vols au-dessus du territoire national nous est parvenue. Nous devons passer de la zone de trafic d'Indianapolis à celle d'Atlanta, et en conséquence, prévenir le contrôle du trafic aérien au changement de zone. Il était 9h47 heure de la côte est, en vigueur dans la région, et nous avions décollé depuis Chicago depuis une heure :

« On va bientôt passer sur Atlanta, je fais l'annonce à Indy ?... demanda Siobhan.

— Oui, s'il te plaît...

— Indy contrôle, ici Express 402, nous allons bientôt passer dans la zone de contrôle d'Atlanta, demande l'autorisation de quitter la fréquence, à vous !

— *Autorisation accordée Express 402, contactez Atlanta sur 124,8. D'Indy contrôle, terminé.*

— Atlanta contrôle sur 124,8 pour Express 402, terminé... Bon, encore une zone de contrôle à traverser et on est en Floride. Il ne nous reste plus que Jacksonville après ça... Atlanta contrôle d'Express 402, bonjour, je suis au cap 169 sur Juliett 89, niveau 310 et j'attends vos instructions, à vous...

— *Bonjour Express 402, vous n'avez pas eu de message d'urgence de votre compagnie aérienne avec votre ACARS ?*

— Heu... Négatif Atlanta, on aurait dû avoir quelque chose ?

— *Pouvez-vous me dire où est le siège social de votre compagnie ?*

— New York City, Manhattan, sur la huitième avenue, pourquoi ?

— *Cherchez pas à comprendre pourquoi votre ACARS est muet : toutes les communications en provenance et à destination de New York City sont réservées aux urgences par la FEMA, liaisons sol-avion comprises ! Deux avions ont percuté les Twin Towers il y a de cela à peine une heure. On a reçu cinq minutes avant votre appel un ordre direct de la FAA pour arrêter tout le trafic aérien au-dessus du territoire national. Tout ce qui est en l'air doit se poser au plus vite, de nombreuses compagnies*

aériennes ont déjà anticipé. Vous n'êtes pas trop loin d'Hartsfield International, vous pouvez être mis dans le circuit. Je vous préviens, il y a de l'attente avant atterrissage...

— Standby contrôle... Walt ! T'as entendu ?

— Non de nom, c'est quoi cette histoire ? Sibby, on continue sur Atlanta, mais on ne va pas se poser là-bas, il va y avoir trop de monde. On a quoi comme aéroports de diversion le plus près d'ici ?

— Jacksonville et Talahassee en Floride, mais on ne va pas être les seuls à y avoir pensé... On peut faire demi-tour et remonter pour tenter de nous poser à Nashville...

— On oublie, pas question de faire demi-tour, ça serait trop emmerdant dans une situation d'urgence comme la nôtre en ce moment... Il reste quoi ?

— Birmingham-Shuttlesworth et Charleston International. Ce sont les seuls qui ont des pistes suffisamment longues pour nous...

— On prend Charleston ! Un de nos contractants y a le siège social de sa compagnie d'autobus, et AMTRAK dessert la ville avec un train quotidien à destination de Miami. On pourra s'en servir pour envoyer nos passagers vers leur destination. Préviens Atlanta...

— Compris, on va à Charleston... Express 402 à Atlanta Contrôle, pour des raisons d'ordre pratique, on va se poser à Charleston International. Je pense que vous ne nous en voudrez pas de ne pas encombrer Hartsfield-Jackson International...

— *Bonne idée Express 402, je fais prévenir Atlanta. Vous pouvez me donner un ETA ?*

— On est à cinq minutes d'Atlanta, repris-je. Dis-leur qu'on sera à Charleston dans 45 minutes.

— ETA plus 45 minutes pour Charleston pour Express 402, on aurait besoin d'un cap pour y arriver...

— *Continuez sur Juliett 89 jusqu'à la balise d'Hartsfield. Vous tournerez sur Juliett 45 au 145, puis sur Juliett 40 au 084 après la balise de Macon Regional. Rappelez après Hartsfield pour confirmer...*

— Juliett 45 au 145 pour Express 402, mon DME m'indique qu'on va y être dessus dans pas longtemps... Standby Atlanta contrôle...

— C'est la route directe. Tu me trouveras le diagramme de Charleston International quand on aura contacté Jacksonville...

— On tourne !... Express 402 à Atlanta Contrôle, on prend au 145 sur Juliett 45, direction Macon...

— *Compris Express 402, la route est libre, allez-y... »*

Dire qu'on avait fait des pieds et des mains pour l'ouvrir à Charleston plutôt qu'à Savannah, cette escale, pour des raisons de cohérence géographique : il nous fallait une desserte dans la région en dehors d'Atlanta à peu près à mi-chemin entre Jacksonville et Norfolk... Savannah, bien qu'étant une ville plus importante, était trop près de la Floride. Une des compagnies qui avait fusionné avec nous récemment, Gulf Southern Airlines, desservait Savannah Hilton Head. Une fois que l'acquisition de cette compagnie en décrépitude avait été autorisée par la Federal Trade Commission (*Commission Fédérale du Commerce*) début 2001, l'escale de Savannah avait été déplacée à Charleston à compter du premier juillet 2001.

Nous avons perdu quelques clients sur les lignes vers Atlanta et Miami que desservait Gulf Southern mais nous en avons gagné beaucoup d'autres, et gardé une grande partie de notre clientèle de Savannah, qui a beaucoup apprécié les navettes en bus vers un aéroport moins chargé en trafic

que celui de leur ville. Et pour moins cher, les taxes d'atterrissage à Charleston étant plus compétitives... Nous avons passé Atlanta et changé de direction pour nous rendre à notre escale de Charleston. Je ne comprenais pas cette histoire d'avions entrés en collision avec les Twin Towers, et il m'a fallu encore quelques heures de patience pour pouvoir avoir le fin mot de l'histoire. Dans l'immédiat, nous allions devoir gérer la situation nous-même :

« Sibby, je préviens Susie, on va lui dire ce qu'on sait... »

— On prévient les passagers ?

— Pas avant que l'on soit en approche de Charleston. Je n'ai pas envie d'avoir des mouvements de panique en cabine passagers. En plus, on ne sait pas grand-chose... »

Susan est venue nous voir après avoir franchi les deux portes blindées du sas de sécurité de notre cockpit et elle est tombée de haut quand nous lui avons appris la bonne nouvelle, elle qui s'attendait à ce qu'on lui demande de nous servir un café :

« Susie, la FAA nous a demandé, comme à tous les avions actuellement en vol au-dessus du pays, de nous poser au plus vite. Il y a eu un grave accident à New York, un avion a percuté les Twin Towers, et tout le trafic aérien est arrêté.

— Pour un accident d'avion Walt ? Ça ne serait pas plutôt une attaque terroriste, ou quelque chose dans ce genre ? Mon père était dans l'US Air Force quand il y a eu une simulation d'attaque soviétique au-dessus du pays, l'opération Sky Shield III, en septembre 1962. Tous les vols civils ont été arrêtés pendant douze heures à cette occasion. Le NORAD nous fait peut-être le même coup cette fois-ci. Mon frère est dans la Navy et il m'a dit qu'il y avait des exercices de défense aérienne prévus aujourd'hui...

— J'espère que c'est une simulation, reprit Siobhan. En attendant, on a un beau merdier à gérer à l'atterrissage, et on n'en sait pas plus. C'est le contrôle du trafic d'Atlanta qui nous a annoncé la bonne nouvelle quand on est arrivé chez eux...

— Pas un mot aux passagers avant l'atterrissage... ai-je conclu. On ne sait rien de ce qui arrive, je ne veux pas de mouvements de panique à bord... Pas un mot aux collègues, tu me rapporte un café comme couverture... »

A priori, ce n'était pas un exercice... Mais nous ne pouvions rien en apprendre avant d'être au sol. En tout cas, la situation était sérieuse, et c'était la seule certitude que nous avions à ce moment-là...

Ce dont à quoi nous nous attendions, Yasmina, Carlos, nombre de mes collègues et moi, s'est produit début novembre 1997 : National Link a fait faillite, et a été mise sous la protection du Chapitre 11 du Code Fédéral, puis du Chapitre 7 pour liquidation judiciaire, aucun repreneur ne s'étant fait connaître. Nous avons été licenciés et nous avons pu nous consacrer à notre future compagnie aérienne. Nous avons trouvé le nom, USA Express, et le financement. Restaient les avions... Carlos et moi, nous négocions des slots aéroport par aéroport pour ouvrir notre compagnie. Nous nous étions fixés la Saint Patrick 1998 pour commencer nos activités, et ce n'était pas gagné... Les gros loueurs d'avions, ILFC et GECAS, doutaient de notre solvabilité, mais notre financeur faisait des pieds et des mains pour nous trouver des avions de seconde main.

J'étais toujours consultant pour le NTSB et Marcus m'avait trouvé un contrat de six mois, comme chargé de communication, au bureau de terrain provisoire de Long Island, sur l'aéroport de Calverton, ouvert pour assurer l'enquête sur le vol TWA 800, à l'époque l'enquête la plus importante et la plus onéreuse jamais menée par le NTSB à cette date. Naturellement, les théories

dites alternatives fleurissaient. Avec, comme constante, la responsabilité de tout le monde dans l'accident, sauf de la TWA et de Boeing...

En janvier 1998, j'ai eu la visite de deux jeunes réalisateurs de documentaire dont on entendra beaucoup parler par la suite pour leur documentaire sur une caserne de pompiers dans la tourmente du 11 septembre 2001, Jerry Meyssonier et son frère cadet Ryan. Quand je les ai rencontrés après qu'ils aient pris un rendez-vous avec moi, dans le cadre de mes fonctions pour le NTSB, ils voulaient faire un film sur les théories alternatives sur le crash du vol TWA 800. À titre de travail de préparation, ils étaient venus me voir pour me poser quelques questions pertinentes sur ce dossier sensible :

« Merci de nous avoir reçu, monsieur Kozlinski... Mon frère Ryan et moi menons, depuis un an, une enquête sur le crash du vol TWA 800. Pour le moment, nous avons examiné des théories parlant de missile ou de météorite, voire de collision avec un OVNI, mais nous n'avons pas eu la version de la NTSB. J'ai cru comprendre que l'enquête n'était pas finie, mais que vous aviez déjà écarté quelques pistes...

— Tout à fait, répondis-je. Nous avons une théorie sur ce qui s'est passé, mais nous n'avons pas encore suffisamment d'éléments matériels qui nous permettent de la confirmer. Il nous faut faire quelques expérimentations pour vérifier nos hypothèses. Mais nous avons d'ores et déjà des certitudes quand aux pistes à écarter.

— C'est ce qui nous intéresse pour notre documentaire, intervint Ryan Meyssonier. Je pense que vous pourrez répondre à quelques unes de nos questions... Tout d'abord, au moment de l'accident, des témoignages ont été écartés par le FBI. Pouvez-vous nous dire pour quelles raisons ?

— Simple... Le FBI a mené l'enquête au début compte tenu du fait que l'hypothèse d'un attentat terroriste contre ce vol n'était pas à écarter. C'est la première cause possible à laquelle on pense quand un avion explose en vol. Une fois que les premiers éléments matériels nous ont permis d'écarter la thèse de l'attentat, le FBI a clôt son enquête criminelle et nous a transmis les témoignages recueillis. Il nous a fallu faire le tri dans les matériaux bruts rassemblés par les agents fédéraux et nous avons commencé par quelque chose de très simple. Avec l'aide d'ophtalmologistes, nous avons déterminé à quelle distance maximale un témoin pouvait avoir vu quelque chose de l'accident. L'œil humain ayant une résolution limitée, au-delà d'un certain éloignement du lieu de l'accident, il n'est plus possible de percevoir quoi que ce soit à l'œil nu. La taille de l'avion et sa trajectoire étant connues, un simple calcul nous a permis d'écarter des témoins de bonne foi qui ne pouvaient pas, physiquement, avoir vu quelque chose de l'explosion en vol de l'avion, parce que situés trop loin de l'endroit où l'appareil a été détruit.

— C'est la première explication rationnelle que nous avons au sujet du choix des témoins, répondit Jerry Meyssonier. Les théoriciens de la conspiration, appelons les choses par leur nom, nous ont tous dit que le FBI avait écarté des témoignages de façon arbitraire, mais sans fournir la moindre explication sur les raisons de ce tri.

— De plus, ils sont mal renseignés, compléta Ryan Meyssonier. Vu que c'est vous qui avez fait le tri, comme vous nous l'avez expliqué. Vous avez retenu combien de témoignages ?

— 91 % de ceux qui furent recueillis par le FBI, soit 670 témoins sur 736. Nous avons pu déterminer que l'avion avait explosé en vol et s'était cassé en trois morceaux : une section, située juste devant l'aile, qui a été émietlée au moment de l'explosion, la partie avant, qui s'est détachée au moment de l'explosion et est tombée devant les débris de la section émietlée, et l'arrière de l'avion, qui a continué de voler pendant quelques temps avant de tomber plus loin, éloigné des deux précédentes sections de l'appareil d'environ un mile nautique. Cette section, en flammes, a dévié

sur la gauche de la trajectoire de l'avion en montant avant de s'abattre en mer. C'est la traînée lumineuse qui a été vue par 258 témoins...

— C'est précis, reprit Jerry Meyssonier. Pour l'implication du FBI, on a vu que c'était parce que la thèse de l'attentat était retenue. Je suppose que la participation de l'US Navy n'était pas, comme le prétendent certains, pour couvrir un tir de missile...

— Si vous me trouvez une société privée capable, pour un prix raisonnable, de ramasser l'épave d'un avion gros porteur réduite en miettes et éparpillée sur plusieurs miles carrés à 300 pieds de profondeur, envoyez-moi ses coordonnées... La Navy a le matériel et le personnel disponible pour mener de telles opérations de récupération en mer. Ce qui aurait été étonnant, cela aurait été de ne pas faire appel à ses services.

— En clair... demanda Jerry Meyssonier, il n'y a rien d'anormal dans le déroulement des premières phases de l'enquête : le FBI est sur le coup parce que la thèse d'une explosion criminelle est vraisemblable, et il quitte l'enquête quand il est prouvé que ce n'est pas le cas. La Navy est appelée pour ramasser les débris parce qu'elle a le matériel et le personnel pour le faire. Et vous faites votre travail, vous, NTSB, en recollant les morceaux de l'avion pour voir ce qui s'est passé, après avoir fait le tri parmi les témoignages recueillis par le FBI. S'il est possible de vous le demander, à ce point de l'enquête, quels sont les éléments qui vous ont permis d'écarter la thèse de l'attentat à la bombe et celle du tir de missile ? J'ai cru comprendre que des traces d'explosifs ont été retrouvées sur l'épave de l'avion...

— C'est exact, mais ces traces correspondaient à des charges inertes placées sur l'avion lors d'un exercice de sécurité. Elles ont été découvertes sur des débris provenant des ailes, du fuselage arrière ou de la soute de train avant. Or, c'est le réservoir d'aile central qui a explosé en vol.

— Est-ce que cela aurait pu être fait par une bombe ? demanda Ryan Meyssonier. Il n'est pas impossible de placer un engin explosif dans un réservoir de carburant quand l'avion est au sol.

— En théorie, oui. Sur le vol TWA 800, ce n'est pas le cas : nous aurions dû retrouver des débris de l'engin sur la structure de l'appareil. Débris qui se seraient présentés sous forme de fragments métalliques projetés à grande vitesse et encastrés dans les pièces de l'avion recueillies par les plongeurs de la Navy. Cela n'a pas été le cas, il n'y a aucune projection de micro-éléments étrangers à la structure de l'avion constatée sur l'épave de l'appareil, quelle qu'en soit la provenance.

— Donc, ni bombe, ni missile, résuma Jerry Meyssonier. Un missile, en explosant, aurait projeté ses fragments un peu partout sur la structure de l'avion, et vous les auriez retrouvés.

— C'est tout à fait cohérent avec ce que nous ont dit les responsables de la Navy que nous avons interviewés, compléta son frère. Nous avons établi une carte avec le rayon d'action des missiles surface-air et la position des navires en manœuvres dans les environs au moment du crash du vol TWA 800, et rien ne colle. De plus, il y avait plusieurs centaines de marins sur les navires en manœuvres dans ce secteur ce jour-là et, bien que notre visite au Pentagone ne soit pas passée inaperçue, pas un seul membre de la Navy qui aurait été témoin d'un tir de missile contre le vol TWA 800 ne nous a contacté pour nous faire un témoignage anonyme. Pourtant, dans notre film de fin d'étude sur les malversations financières d'un cabinet d'assurance, nous avons tout de suite eu cinq témoins anonymes qui sont venus nous voir pour démontrer la thèse officielle du patron de cette entreprise. Et avec des éléments solides, au point que la SEC a pris notre film comme pièce à conviction lors du procès. Et là, rien...

— Vous avez aussi entendu parler de cette déclaration du soi-disant journaliste Melvin Seyne, qui prétend qu'un enquêteur qui a participé à l'enquête aurait vu, je cite, des procédés scandaleux employés lors de votre enquête, au NTSB, pointa Jerry Meyssonier. Le problème, c'est que nous

n'avons pas eu le moindre exemple de ces soi-disant procédés scandaleux à l'œuvre. Sans parler du fait que, malgré huit lettres envoyés à monsieur Seyne et restées sans réponse, nous n'avons pas pu rencontrer ce témoin. Pourtant, ce Melvin Seyne est passé en prime-time sur Wolf News pour vendre sa théorie.

— Alors que la presse peut facilement obtenir tous les éléments de l'enquête, qui fera l'objet d'un rapport rendu public dès sa clôture, aucun prétendu chercheur qui défend une théorie alternative n'a eu la politesse de venir nous voir ici pour nous demander des précisions sur notre enquête, répondis-je. Ils critiquent une théorie dont, apparemment, ils ne veulent pas tenir compte. En clair, ils prétendent que le NTSB fait mal son travail, et ils ne se donnent même pas la peine de le vérifier et d'avancer des faits précis à l'appui de leur thèse. Nous sommes là dans le domaine de la rumeur.

— C'est bien le problème avec notre projet de documentaire... expliqua Ryan Meyssonier. Autant nous avons obtenu tout ce que nous avons demandé au NTSB, au FBI et à la Navy, y compris ce rendez-vous, autant les chercheurs soutenant des thèses alternatives n'ont pas été capables de nous fournir le moindre élément à l'appui de leurs travaux. Et plus nous étudions ce dossier, plus les résultats de l'enquête que vous menez apparaissent comme étant les plus recevables, tant du point de vue de la documentation que vous avancez que du caractère rationnel de vos thèses.

— Aux dernières nouvelles... reprit Jerry Meyssonier. C'est l'explosion en vol d'un mélange air/kérosène, contenu dans le réservoir central, qui aurait causé la perte du vol TWA 800, si j'ai bien compris votre dernier communiqué de presse sur cette affaire.

— C'est exact. Les expérimentations menées sur ce sujet ont montré qu'il s'agit de l'hypothèse la plus vraisemblable, compte tenu des éléments matériels recueillis sur la zone du crash. »

J'ai ensuite expliqué aux frères Meyssonier les expériences qui avaient été menées par le NTSB. Entre autres, un Boeing 747 bon pour la casse avait été détruit au sol par une explosion commandée du réservoir d'aile central pour simuler le scénario qui avait été retenu comme vraisemblable par les premiers résultats de l'enquête. La comparaison entre les débris de l'avion volontairement détruit lors de l'expérience et l'épave du vol TWA 800 montrait de très grandes similitudes. À cette époque, les autres théories étaient toujours examinées en détail et le NTSB n'avait pas encore retenu définitivement l'explosion accidentelle du réservoir de carburant comme étant la cause la plus probable de l'accident.

Néanmoins, c'était l'hypothèse qui avait la faveur des enquêteurs, et celle qui correspondait le mieux aux éléments matériels recueillis, n'en déplaisent aux théoriciens de la conspiration. Peu de temps après, les frères Meyssonier, faute de piste sérieuse et d'intérêt pour l'histoire, vieille d'un an et demi, abandonnaient leur documentaire sur le vol TWA 800. Ils me l'ont signifié par lettre en me remerciant de mon aide, peu avant que mon contrat avec le NTSB se termine, début mars 1998. Naturellement, les théoriciens de la conspiration, en perte de vitesse, ont prétendu qu'ils avaient été censurés, qu'ils avaient subi des pressions de la part du gouvernement pour que ce dernier puisse couvrir son complot, et cetera...

Cela n'a pas empêchés les frères Meyssonier de réaliser, par la suite, un excellent documentaire sur un hôpital public de Baltimore vu au jour le jour, qui est sorti début 2001. Les théoriciens de la conspiration ont continué à soutenir la théorie du missile jusqu'au bout, et même après la publication du rapport final du NTSB, le 23 août 2000. La thèse la plus probable sur la cause de l'accident de cet avion est l'explosion du réservoir d'aile central, rempli d'un mélange d'air et de kérosène hautement explosif, enclenchée par une étincelle provenant vraisemblablement d'un défaut électrique d'un des capteurs de la jauge de carburant. Il n'y a aucune preuve du contraire

à ce jour, aucun théoricien de la conspiration n'ayant été capable d'en produire une. Comme d'habitude...

Nous sommes arrivés en approche de Charleston International un peu plus de quarante minutes après avoir tourné sur la route aérienne directe qui nous y menait, la J 40. Il était onze heures cinq quand nous avons été autorisés à nous poser :

« *Charleston tour à Express 402, vous êtes autorisés à vous poser. La piste en service est la 33, QNH 1023 hectopascals, vent de 5 nœuds du 310. Recontactez-nous en bout de piste, à vous.*

— Compris Charleston tour, Express 402 en approche au 330, niveau 50... Sibby, deux crans de volets et sortie du train...

— Train et volets sortis... On peut faire l'approche en VFR, tu as vu le beau temps que l'on a ?

— Situation anticyclonique entre deux ouragans, classique en cette saison... Réduits les gaz, on est trop rapides de 50 nœuds...

— Voilà... Je mets l'automanette ?

— Affirmatif, automanette on...

— Automanette on...

— *2 000 pieds.*

— 210 nœuds, c'est bon ?

— On garde... Piste en vue... Surveillance le badin et arme les reverses...

— Reverses armées, toujours à 210 nœuds...

— *1 500 pieds.*

— Aérofreins, on descend à 180 nœuds !

— Aérofreins... 200... 190... 180 nœuds...

— *1 000 pieds... 500 pieds... 400 pieds... 300 pieds.*

— Mets-moi un peu de trim en cabré, je te dis quand arrêter...

— Trim cabré...

— C'est bon, on va toucher...

— *200 pieds... 100 pieds... 50 pieds... 30 pieds... 10 pieds...*

TUUUUUUUUUUUUUT ! »

Accompagnés par la voix artificielle de l'altimètre-radar, nous nous sommes posés impeccablement sur la piste de l'aéroport de Charleston. Les inverseurs de poussée se sont déclenchés normalement dès que la roue avant a touché la piste, et nous les avons assistés en appuyant à fond sur les freins. Notre A321 était plutôt léger avec ses 93 passagers, ses huit membres d'équipage et ses 2 000 gallons de Jet-A 1 dans ses réservoirs. Peu après être entrés en contact avec la tour de Charleston, nous avons prévenu les passagers que, suite à une demande de la FAA, nous étions obligés d'écourter notre voyage. Comme nous n'étions pas trop loin de la Floride, nous allions nous arranger pour permettre aux voyageurs de terminer leur vol vers Miami. Une fois en bout de piste, après notre atterrissage, nous avons eu la surprise de voir que l'aéroport était déjà bien garni d'avions cloués au sol :

« Walt, tous les aérogares et les parkings sont pleins ! J'ai vu un 727 à nous, sans doute le vol Miami-Atlanta... Il doit bien y avoir trois douzaines d'avions de ligne coincés ici !

— On n'est pas les seuls à avoir eu l'idée de se poser ici plutôt qu'à Atlanta... Je n'ose pas imaginer ce que ça doit donner comme pagaille à ORD ou LAX⁸... Express 402 à Charleston tour, nous sommes en bout de piste et demandons vos instructions, à vous !

— *Une voiture de piste va venir nous guider vers le parking Express 402, vous devriez la voir arriver sur votre droite. Suivez-là jusqu'au parking, on vous a trouvé un emplacement pour vous garer...*

— Affirmatif, la voilà !... Je la suis... »

L'aéroport de Charleston International a une piste commune avec une base aérienne de l'Air Force. C'était un véhicule militaire qui est venu nous guider pour nous indiquer à quel endroit nous garer. J'ai remarqué à ce moment-là que tout l'aéroport était quadrillé par des militaires en armes. La situation était vraiment grave pour que nous en arrivions là. Pour nous, le plus important dans l'immédiat était de permettre à nos 93 passagers d'arriver à bon port. Nous avons un contrat avec une compagnie d'autocars de la ville qui pouvait assurer la fin du voyage vers Miami pour nos passagers. Mais, dans l'immédiat, nous étions alignés et garés dans la zone militaire de l'aéroport, les parkings de l'aérogare étant pleins.

Dès que notre Airbus a été garé, j'ai demandé aux hôtesses de ne pas quitter l'avion sans mon autorisation. J'allais d'abord demander aux militaires ce qui se passait, et ce qu'il allait advenir de notre appareil. Visiblement, tout ce qui pouvait voler dans ce pays était mis sous la garde de l'armée... Une passerelle fut amenée à l'avant de notre avion, et j'ai été le premier à en descendre. Un officier de l'armée de l'air m'attendait en bas pour boucler mon plan de vol et m'aider avec mes passagers :

« Bonjour... Express 402, c'est vous le pilote ?

— Commandant Walther Kozlinski, USA Express. Mon premier officier, miss Siobhan Patterson, est à bord... Pouvez-vous me dire ce qui se passe, s'il vous plaît ? On a décollé de Chicago à sept heures et demie ce matin, et nous n'avons rien pu savoir avant d'arriver sur Atlanta...

— Vous avez tout raté, donc... Des terroristes ont détourné quatre avions de ligne et en ont précipité deux sur les Twin Towers à New York City, et un sur le Pentagone, à Washington. Le quatrième s'est écrasé en Pennsylvanie, on ne sait pas pourquoi... On a ordre de consigner votre appareil au sol, sous garde militaire 24/7 en attendant que le trafic civil reprenne. Vous avez beaucoup de passagers à bord ?

— 93... Mais on a prévu de quoi les acheminer vers Miami, je dois juste passer un appel à un de nos contractants à Charleston.

— Vous aurez ce qu'il faut dans l'aérogare. On vous amène un autobus, je fais décharger les bagages de votre appareil. Est-ce que vous avez du fret ?

— Deux conteneurs de l'US Postal, vous devez savoir quoi en faire...

— On va s'en occuper, Norfolk Southern nous envoie des wagons de marchandises cet après-midi pour le fret coincé ici, on va leur en demander un de plus pour vos conteneurs... Je vous laisse avec vos passagers. Vous êtes le dernier avion qui doit se poser ici, on ferme l'aéroport après vous... »

J'ai préféré ne pas traîner sur le parking des militaires, et nous avons vite été transportés dans l'aérogare, les passagers et l'équipage de l'avion. D'autres passagers d'avions qui s'étaient posés avant le nôtre attendaient pour quitter les lieux qu'un moyen de transport soit disponible. En accord

⁸ ORD : code IATA pour Chicago O'Hare International, LAX : code IATA pour Los Angeles International. Ce sont tous les deux des aéroports parmi les plus fréquentés du pays.

avec Siobhan et le reste de l'équipage, j'ai décidé de faire une communication pour informer les passagers du peu de ce que je savais sur notre situation :

« Mesdames, messieurs, votre attention, s'il vous plaît... Nous avons été obligés de nous poser ici suite à un ordre de la FAA... De graves attentats ont eu lieu à New York et Washington, des terroristes ont détourné des avions de ligne avant de les précipiter sur le World Trade Center et le Pentagone. Tout le trafic aérien a été arrêté au-dessus de notre pays, et nous avons dû nous poser ici. Je n'en sais pas plus, j'ai appris ce qui s'était passé tout à l'heure, sur le tarmac, quand l'officier de l'Air Force a réglé avec moi les détails pour la suite des opérations. Nous allons faire tout notre possible pour que vous puissiez tous arriver à Miami, mais votre voyage va continuer en car. Je vais appeler un de nos contractants à Charleston pour qu'il puisse mettre à notre disposition des cars pour que vous puissiez atteindre Miami. Nous allons devoir attendre ici le temps que les cars viennent vous chercher. En attendant, nous allons... »

Je n'ai pas eu le temps de finir ma phrase. Un écran de télévision de l'aérogare avait attiré mon attention. Il était allumé sur une chaîne d'actualités locale et il passait des images des attentats de New York City. Ce fut la première fois que j'ai vu les images des avions percutant les Twin Towers, et je m'en souviens comme si c'était hier.

— 3 —

Début 1999, l'enquête sur le vol TWA 800 entrait dans sa phase finale. Toutes les hypothèses avaient été étudiées et l'enquête portait désormais sur l'étude du scénario retenu au vu des éléments : l'explosion accidentelle du réservoir central de fuselage. Plusieurs causes de cette explosion étaient envisagées, dont l'impact de météorite et la décharge de foudre. Une analyse avec arbre de défaut était commandée à Boeing par le NTSB. Ce type d'analyse consiste à reporter, sur un diagramme en forme d'arborescence, la conséquence que l'on veut étudier en racine unique de l'arbre, et en mettant sur les branches tous les événements possibles qui permettent d'y arriver, avec des combinaisons possibles à des niveaux intermédiaires.

Par exemple, pour le vol TWA 800, l'explosion du réservoir est la racine. Un niveau supérieur est réservé aux causes possibles avec, par exemple, trois branches qui conduisent aux hypothèses : bombe, explosion du mélange air-kérosène, impact de missile. Puis un niveau supérieur conduit aux causes possibles pour chaque branche du niveau inférieur. Pour l'explosion du mélange air-kérosène, on a la décharge électrique, la défaillance de la jauge de carburant... qui forment chacune une branche. Et on remonte ainsi jusqu'à ce que tous les éléments de défaillance soient examinés un par un. Puis, dans le cas d'un accident, on regarde quel chemin, du sommet à la racine de l'arbre, correspond le mieux aux éléments recueillis lors de l'enquête.

En ce mois de mars 1999, c'était surtout le crash du vol Swissair 111, à l'approche de l'aéroport de Halifax, au Canada, qui mobilisait le monde de la sécurité aérienne. Je n'avais pas été appelé sur ce dossier, les canadiens du Bureau de Sécurité des Transports du Canada ayant suffisamment d'experts à disposition chez eux. Néanmoins, le NTSB a eu un rôle d'assistance du fait que le MD 11 qui s'était crashé était fabriqué aux USA par Mac Donnell Douglas, société reprise par Boeing deux ans plus tôt. Pour moi, le plus important, professionnellement parlant, c'était la première année de fonctionnement de USA Express. Avec 24 avions, 12 MD 81 et 12 DC 9-30 récupérés de diverses compagnies en faillite, nous avons pu monter notre compagnie et ouvrir nos premières lignes. Avec un certain succès d'ailleurs, mais ce n'était qu'un début.

Depuis le début de 1999, nous avons repris une petite compagnie aérienne de Denver, Colorado, du nom de Transcontinental. Équipée de Tristar et d'Airbus A310, elle nous permettait de pousser nos lignes à l'ouest du Mississippi. Une autre compagnie, Skylink West Coast, était en cours de rachat. Outre sept DC 10-30, elle devait nous ouvrir la côte ouest, avec des slots à Los Angeles, Seattle, Portland et San Francisco.

Les actionnaires de cette compagnie, exclusivement des sociétés d'assurance, étaient contents de trouver un repreneur. La rentabilité de leur placement devenant douteuse, et les investissements à faire pour rentabiliser cet achat dépassaient les capacités des investisseurs. De plus, le marché du transport aérien commençait à subir un ralentissement conséquent. Nous avions de la chance d'avoir avec nous un fond d'investissement qui nous suivait sur le long terme. Commercialement parlant,

pour une petite compagnies de la côte est qui partait de rien, nous avons bien fait notre trou, et nous étions bien partis pour être bénéficiaires en 2000.

En parallèle, un plan d'investissement ambitieux était en cours de négociation avec GECAS et Airbus industrie pour nous doter d'une flotte conséquente sur plusieurs années suivant la formule du leasing. C'était une location-vente avec terme décennal pour l'acquisition ferme des avions, notre partenaire financier nous appuyait et GECAS, la société de leasing intéressée par l'affaire, nous proposait des conditions avantageuses pour l'achat d'une flotte complète de plus de 100 appareils. Naturellement, nous avons pris les conseils d'un avocat d'affaires spécialisé dans le droit des sociétés, maître Michael Grampton, qui nous avait permis, entre autres, de monter une filiale chargée des investissements financiers. Cela nous était indispensables pour reprendre les activités de deux compagnies aériennes abandonnées par leurs investisseurs en plus de Skylink West Coast et Transcontinental.

Pour ces deux compagnies, nous avons racheté au cours du marché, et au nom de USA Express, les actions sans être dérangés, les investisseurs étant des fonds institutionnels trop contents de se débarrasser à bon compte de poids morts financiers. Pour nos deux prochaines cibles, nous devons compter sur des petits porteurs et des actionnaires minoritaires qui ne voulaient pas lâcher leurs parts, et que nous ne voulions pas faire rentrer au capital de USA Express afin de rester entre employés de la compagnie, autogestion oblige. D'où le fonds financier mis en place sous forme de filiale autonome de la compagnie, qui nous permettait de garder les actionnaires minoritaires sans qu'ils puissent toucher au fonctionnement de USA Express. Une fois que nous aurions repris ces compagnies aériennes, leurs avions, leur personnel et leurs escales, nous nous débarrasserions de ce fonds en vendant nos parts au plus offrant, et en laissant ainsi de côté les actionnaires minoritaires, maintenus de cette façon hors du capital de USA Express. Simple, efficace et parfaitement légal.

Début mars 1999, j'avais été invité, avec Carlos Fuentes, mon ami et collègue membre du Comité de Gestion de USA Express, chez notre avocat, maître Grampton, pour une soirée informelle entre amis. Il habitait dans une charmante villa de banlieue du New Jersey avec son épouse, Piper, officier de police au NYPD. Il avait invité un couple d'amis de son épouse, Jacob Birnbaum et Kathryn Dorsley. Lui, chef de laboratoire CSI au NYPD, elle, auteur dramatique selon ses dires. J'étais venu avec Yasmina et Carlos était accompagné de son épouse, Rosita, devenue notre coordinatrice financière pour USA Express. Elle était chargée de mission pour les opérations de rachat de compagnies aériennes destinées à fusionner avec nous pour agrandir notre flotte et étoffer notre panel de destinations. Nous étions sur un gros coup qui devait, si cela marchait, assurer la pérennité de notre compagnie, et nous ouvrir des destinations rentables. Et, plus important, un hub majeur, à Chicago O'Hare. C'est ce que Rosita a expliqué à l'apéritif à une Kathryn Dorsley très intéressée par ce sujet :

« ...Midcontinent est détenue à 100 % par un fonds de pension, le Great Lakes General. Ils ont investi dans l'aviation en 1988, bien avant la guerre du Golfe, et ils s'en mordent les doigts. La compagnie qu'ils ont monté, Midcontinent, a dû subir la crise du marché de l'aviation civile au lendemain de la guerre du Golfe, puis la concurrence des low-cost. Elle n'est pas déficitaire mais sa rentabilité est limitée. J'ai poussé à la roue pour que USA Express soit repreneur, et c'est en cours de négociation. Great Lakes General a donné son accord de principe, et la Federal Trade Commission (*Commission Fédérale du Commerce*) nous a donné le feu vert. Il ne nous manque plus que le vote des actionnaires de Great Lakes General.

— Et vous avez suffisamment de liquidités pour acheter tout le capital de cette compagnie ? demanda Kathryn Dorsley. Acheter je ne sais plus combien d'avion d'un coup, c'est ruineux !

— Midcontinent a pris, l'année dernière, un contrat de leasing sur dix ans avec ILFC... précisais-je. Ils se sont entièrement équipés en Boeings 737-300 et 400, en remplacement des 727 d'occasion qu'ils avaient acheté. Ça a réduit leurs coûts d'exploitation et modernisé leur flotte, mais ils n'en sont pas propriétaires. Cela n'entre pas au capital de la compagnie, et ça nous fait ça de moins à acheter.

— Pour le capital restant, on leur propose de reprendre les \$560 millions de la valeur au cours actuel en leur faisant un rachat sous la forme d'obligations à terme, précisa Carlos. Soit la valeur du capital, plus des intérêts annuels, que nous leur payerons régulièrement pendant quelques années. On leur propose de bloquer les parts sur cinq ans à compter de l'année fiscale 2000, et de les rembourser, capital et intérêts, à compter de 2005, avec cinq échéances annuelles. Nous, ça ne nous coûte rien dans l'immédiat et eux, ils ont un risque minime. Par contre, comme rendement, c'est 5% maximum.

— Mais ça leur fera une source de cash-flow régulière pendant cinq ans, pointa Kathryn Dorsley. Vous avez une assurance investissement ?

— Collingswoode and Partners, précisa Rosita. Ils nous assurent contre le risque de banqueroute pour 25 % du capital garanti. Payable régulièrement jusqu'aux premiers versements à Great Lakes General, puis de façon dégressive jusqu'à la fin du paiement. Naturellement, ce chiffre est révisable trimestriellement en fonction de la rentabilité de notre entreprise. On souhaite que ce soit à la baisse.

— Ils nous ont déjà pris \$1 million de consignment, précisa Mike Grampton. En tout cas, pour l'expansion de USA Express, vous aurez plus de poids auprès de Gulf Southern avec un accord signé sur la reprise de Midcontinent...

— Mouais, je ne sais pas trop si ça vaut le coup d'investir dans les compagnies aériennes en ce moment, intervint Piper Grampton. Il y a quand même des problèmes de sécurité, comme cet avion suisse qui s'est écrasé en mer il y a de cela six mois... »

Une discussion sur la sécurité aérienne était forcément prévisible. Entre les théories de la conspiration sur le vol TWA 800, qui couraient toujours à l'époque, et le crash récent du vol Swissair 111, il y avait de quoi discuter. J'ai noté que Jacob Birnbaum, l'époux de Kathryn, qui avait été indifférent à nos digressions financières, s'est soudain intéressé à la conversation :

« J'ai cru comprendre qu'en plus d'être pilote, vous étiez consultant pour le NTSB. Il me semble que j'ai déjà entendu votre nom...

— C'est possible, j'ai été attaché de communications fin 1997/début 1998 pour le NTSB. Je travaillais sur l'enquête de l'explosion en vol du Boeing de la TWA. Si vous êtes au NYPD, vous avez peut-être dû voir un des documents que j'ai rédigé. Je me suis surtout occupé des relations avec la presse.

— C'est possible, mais moi, en tant que chef de laboratoire CSU, j'ai surtout lu les documents techniques du NTSB. Si j'ai bien suivi, vous en êtes à confirmer l'hypothèse de l'explosion en vol du réservoir central de carburant. Vous avez trouvé l'étincelle ?

— C'est une arme à impulsions électromagnétiques qui est à l'origine de l'explosion ! pointa Kathryn Dorsley. J'ai une de mes amies qui a écrit un livre là-dessus, elle sait de quoi elle parle !

— Ah bon ? m'étonnai-je. C'est une nouvelle hypothèse alternative que je ne connaissais pas...

— Une nouvelle théorie de la conspiration, vous voulez dire ? pointa Piper Grampton. Les preuves de l'emploi de l'arme magnétique, j'aimerais bien qu'on me les montre !

— C'est dans le livre de mon amie, pointa Kathryn. Elle a des preuves incontestables, et elle les montre dans son livre !

— Hem... Kathryn... tenta d'intervenir Michael Grampton. C'est un sujet plutôt polémique, on pourrait parler d'autre chose...

— Mais non Mike, nous avons parmi nous un spécialiste du NTSB, en plus de Jacob, qui est chef de laboratoire à la CSU, et détenteur d'un doctorat de physique de Yale, reprit Piper Grampton. Autant lui demander son avis sur cette fout... cette théorie alternative.

— Je ne suis pas spécialiste de l'aviation et j'aimerais bien avoir l'avis d'un homme du métier, reprit Jacob Birnbaum avec un sens de la répartie qui m'a fait tiquer. Pour ma part, je maintiens que la thèse de ton amie Paula Hodgson est une théorie de la conspiration, parce qu'elle en a toutes les caractéristiques.

— C'est toi qui le dit... répondit Kathryn Dorsley. Walther, en dehors de votre position de chargé de communication, vous faites quoi pour le NTSB ? Vous êtes pilote dans une compagnie aérienne si j'ai bien compris. Ils doivent bien utiliser vos compétences autrement, non ?

— Tout à fait. Sur les enquêtes d'accident, je représente le point de vue du pilote... expliquais-je. Je donne mon point de vue sur la partie pilotage de l'avion, respect des procédures, formation du pilote et navigation aérienne.

— Un point de vue précieux ! reprit Piper Grampton. Kate, j'aimerais bien que tu lui explique la théorie de ta copine Paula.

— Oh non... se désola Mike Grampton. La dernière fois que vous en avez parlé, c'était à deux doigts de finir en pugilat...

— Ne t'en fais pas Mike... Je vais laisser Walther et Carlos sur ce sujet, et aussi Jacob s'il a quelque chose d'intéressant à dire. Kate va nous expliquer quelle est la théorie de sa copine, je suis sûre que ces messieurs sont intéressés par les stupid... les thèses de Paula.

— Mais bien sûr... répondit Kathryn Dorsley, visiblement agacée. Mais monsieur étant consultant pour le NTSB, si j'ai bien compris, il n'est sûrement pas objectif !

— Personne d'honnête ne peut prétendre à l'objectivité complète, d'où le travail en équipe... repris-je. Mon biais sur les enquêtes accident, c'est toujours d'avoir une tendance inconsciente à dédouaner le pilote de toute erreur. Mais je ne suis pas le seul à enquêter, fort heureusement. Pour la théorie de votre amie, tout d'abord, quels sont les éléments qui lui permettent d'affirmer qu'il y a eu emploi d'une arme à impulsion magnétique ?

— Tout d'abord, toute cette histoire : on a un avion de ligne qui explose en vol, des bateaux et un avion de l'US Navy à proximité du lieu de l'explosion, et le FBI qui soi-disant enquête... reprit Kathryn Dorsley. Avouez que c'est suspect !

— Première caractéristique de base de la théorie de la conspiration : l'amalgame, expliqua Jacob Birnbaum sur un ton moqueur. Tous ces éléments n'ont aucun rapport entre eux, en dehors du hasard. La zone navale employée pour les manœuvres, au large de Long Island, est utilisée par la Navy depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Mon oncle, qui a été dans les Gardes-Côtes, connaît très bien ce secteur, il n'y a rien de neuf.

— Le FBI a été appelé parce que la première hypothèse à laquelle on pense quand on a un avion qui explose en vol, c'est celle de l'explosion criminelle, expliquai-je. Au cas où ce serait un acte terroriste qui serait à l'origine de l'accident, le FBI est compétent pour l'enquête criminelle. Une fois qu'on a eu suffisamment d'éléments de preuves pour écarter cette hypothèse, le FBI a laissé travailler le NTSB, compétent pour les enquêtes techniques qui concernent les accidents d'avion...

— Moui, mais vous ne pouvez quand même pas nier qu'il y a eu un avion de l'US Navy à proximité ! reprit Kathryn Dorsley. De plus, il y avait des manœuvres navales à proximité, et un avion de ligne a explosé en vol pas loin ! C'est qu'il y a bien eu emploi d'une arme !

— Cum hoc ergo propter hoc, autre raisonnement fallacieux caractéristique des théories de la conspiration, pointa Jacob Birnbaum. En clair, la Navy était dans le coin pour tout autre chose, donc ils sont forcément responsables. L'avion en question, c'était un patrouilleur maritime P3 Orion en mission de recherche de sous-marin dans le cadre des manœuvres en cours, rien à voir avec la défense antiaérienne. Aucun rapport a priori avec une arme magnétique, je te laisse poursuivre.

— Merci Jacob. Vous-même, au NTSB, vous avez dit que l'explosion en vol n'était pas une bombe. C'est donc que quelque chose a fait exploser cet avion, et c'est une arme magnétique selon mon amie Paula, ça ne fait aucun doute pour elle !

— Non sequitur, fausse causalité typique de toutes les théories de la conspiration... Une explosion qui n'est pas causée par une bombe peut très bien avoir une autre cause. Je vois ça tout le temps au CSU : deux explosions sur trois sur lesquelles je dois enquêter n'ont rien à voir avec un quelconque engin explosif. Il s'agit d'explosions de transformateurs ou d'appareillages électriques, de gaz, de poussières, de systèmes sous pression qui partent en surcharge, comme des climatiseurs, ou bien d'autres choses qui ne sont ni des armes, ni des engins explosifs. Ce n'est pas parce que quelque chose explose qu'un engin explosif ou une arme est à l'origine de l'explosion.

— Merci de bien vouloir éviter de me couper Jacob, contra Kathryn Dorsley, visiblement agacée. En tout cas, vous ne pouvez pas nier que si l'US Navy est intervenue dans l'enquête pour ramasser les débris de l'avion au fond de la mer, c'est qu'ils avaient forcément quelque chose à cacher. C'est pour cela que l'on n'a pas de preuves de la thèse de Paula, car ils les ont dissimulées !

— Double figure : post hoc ergo propter hoc et petitio principii, fausse causalité et, en sophisme associé, la condamnation automatique d'une institution sur la base des actes contestables qu'elle a commis par le passé, bien joué. Si l'US Navy est allé récupérer les débris de l'avion au fond de l'océan, c'est sûrement parce qu'elle avait les sous-marins et les plongeurs nécessaires pour faire le travail. Quand à dire que l'absence de preuves de l'existence de la conspiration prouve qu'il y a conspiration vu que ces preuves ont été dissimulées par les conspirateurs pour être introuvables, c'est un raisonnement circulaire, figure bien connue des théoriciens de la conspiration, qui est destinée à verrouiller tout débat. Sinon, elle dit quoi, ton amie Paula ?

— Qu'il y a bien eu emploi d'une arme à impulsion magnétique ! Outre qu'il y a eu des témoignages écartés par l'enquête du FBI, ce qui prouve qu'ils étaient dérangeants...

— ...Non sequitur encore une fois, plus de 90 % des témoignages ont été retenus par le NTSB pour son enquête, ceux qui ont été rejetés étaient le fait de personnes trop éloignées du lieu de l'explosion pour avoir eu la possibilité de voir quelque chose de l'accident...

— ...Je disais, le FBI et la Navy ont l'habitude de dissimuler les faits qui les dérangent ! Et ils ont fait de même avec l'explosion en vol du vol TWA 800, qui est due à l'emploi d'une arme à impulsions magnétiques, rien de plus ! La Navy a truqué l'enquête pour que sa responsabilité soit dissimulée, c'est tout !

— Argument de l'homme de paille, je l'attendais celle-là. Le grand classique : imputer à votre adversaires les intentions, généralement maléfiques, qui vous arrangent pour démontrer la validité de votre théorie de la conspiration. Généralement, il s'agit de leur attribuer la défense d'une thèse aberrante, qu'ils n'ont bien évidemment jamais soutenue, afin de démonter soi-même cette thèse pour prouver la mauvaise foi supposée qu'on veut bien leur imputer.

— Mauvaise foi supposée ! C'est bien ce que tu dis de Paula en permanence, Jacob ! Prouve donc que ce n'est pas une arme magnétique qui a fait exploser en vol le Boeing ce jour-là ! Vous

êtes bien les mêmes, vous, les scientifiques ! Quand quelque chose sort de du cadre de votre science officielle, vous ne voulez pas en entendre parler ! Bel exemple d'ouverture !

— Jolie combinaison entre une inversion de la charge de la preuve et un argumentum ad hominem. Pour le premier, pour simple rappel, c'est à Paula de nous prouver qu'il y a bien eu emploi d'une arme magnétique dans l'explosion en vol du vol TWA 800. Une thèse extraordinaire implique des preuves extraordinaires. À part dissenter sur des conjectures, ton amie Paula n'apporte aucune preuve rationnelle à l'appui de sa thèse dans son livre. Quand à dire que les scientifiques refusent les thèses nouvelles sous prétexte qu'ils n'accréditent pas celle de ton amie Paula par esprit de corps, dirions-nous, c'est leur impliquer le mode de raisonnement irrationnel et borné de ton amie. Ça s'appelle une projection, en psychiatrie...

— Justement, j'ai lu ce livre, pointa Piper Grampton. Ce qui me frappe, c'est qu'elle parle d'une arme magnétique, mais on ne sait rien de cet arme d'un point de vue technique : elle marche comment, elle sert à quoi sur le champ de bataille, elle a été développée par qui, elle en est à quel stade de développement, elle est déployée de quelle manière par la Navy, et cetera. C'est pourtant la base même du livre de Paula Hodgson, et on ne sait rien de tout ça en lisant ses écrits ! Pourtant, elle devrait le savoir vu qu'elle base son livre là-dessus, pourquoi nous le cacher ?

— Argumentum ad tallalum⁹... intervint Jacob Birnbaum. On ne demande pas à une théorie de la conspiration d'être rationnelle, ou même cohérente. Une théorie de la conspiration, c'est une fable qui doit frapper les esprits, pas une analyse factuelle d'un événement. Il ne faut pas demander à une personne qui a pour simple diplôme une licence en littérature anglaise d'expliquer quoi que ce soit de cohérent en électromagnétisme.

— Ben voyons, la physique doit rester la chasse gardée des physiciens ! protesta Kathryn Dorsley. Mon amie Paula n'a pas fait un doctorat de physique à Yale, mais ça ne l'empêche pas d'avoir des compétences dans nombre de domaines autres que ceux qu'elle a étudiés, que ça te plaise ou non !

— Pour la recette de la tarte au potiron, je n'en doute pas, moqua discrètement Jacob Birnbaum. En physique fondamentale, je doute que quelqu'un qui ne comprend même pas le fonctionnement d'un tube d'éclairage à fluorescence, et qui croit que les équations de Maxwell¹⁰ servent à calculer le rapport entre la quantité d'eau et celle de poudre nécessaire pour faire un bon café, soit capable de nous prouver qu'une arme électromagnétique a bien fait exploser en vol le Boeing 747 du vol TWA 800... Bel exemple d'argumentum ad idiotum : je n'y connais rien sur la science sur laquelle je m'exprime et à laquelle je ne comprends rien, mais j'ai une théorie magnifique, qui n'a de scientifique que l'apparence, et qui explique parfaitement ma théorie du complot, contre l'avis général basé sur des éléments rationnels...

— Hem... Sinon, la sécurité, c'est un poste important pour notre compagnie aérienne... tenta de raccrocher Carlos, très gêné par la tournure que prenait la conversation. Nous avons voté, lors de la dernière réunion mensuelle du Comité de Gestion de la compagnie, la décision d'installer des sas de sécurité blindés sur nos nouveaux avions afin d'éviter les intrusions dans le cockpit. Je ne sais pas si vous avez entendu parler du vol PSA 1771, Walther m'a cité cet exemple lors de l'étude que nous avons faite à ce sujet... »

Carlos a réussi à désamorcer ce qui tournait de plus en plus à une scène de ménage en public entre les époux Birnbaum. J'ai lu plus tard le livre de Paula Hodgson, et je confirme que c'est, pour

9 Expression en faux latin basé sur l'expression américaine "Tall Tale" (littéralement : conte de grande taille), qui a le sens de bobard, de craque ou de troll.

10 Équations qui forment les postulats de base de l'électromagnétisme. Maxwell est aussi une marque de café très connue aux USA (Maxwell House).

rester poli, une compilation d'âneries. Par des relations au NTSB, je me suis laissé dire qu'elle l'avait écrit par pur opportunisme commercial, pour se faire connaître comme auteur en exploitant à son profit une histoire porteuse, faute d'avoir eu du succès auparavant comme romancière. Pour Kathryn Dorsley, cela doit tenir de la même démarche. Après le 11 septembre 2001, elle s'est fait connaître en défendant la thèse selon laquelle cet événement n'aurait tout simplement jamais existé, les images vues à la télévision en direct étant censées être des simulations réalisées par des spécialistes des effets spéciaux...

Comme l'a dit si bien Jacob Birnbaum, argumentum ad maximum : plus c'est gros, plus ça passe... Selon la thèse de miss Dorsley, les Twin Towers auraient tout simplement été démontées dans la nuit du 10 au 11 septembre 2001 pour ensuite simuler leur destruction... Et Jacob Birnbaum, que j'ai revu à l'occasion, a forgé un nouveau latinisme pour qualifier la thèse de celle qui, entre temps, était devenue son ex-épouse : argumentum ad hallutinatio. Je ne pense pas qu'une traduction de ce terme soit nécessaire...

Nous avons pu, ce jour-là, trouver deux autocars pour que nos passagers puissent se rendre à Miami par la route depuis Charleston. Notre contractant local avait deux véhicules de disponibles, et il nous les a mis à disposition pour nous permettre d'acheminer une partie de nos passagers. Sur 88 places dans les deux véhicules, 84 étaient réservées pour nos passagers, les quatre autres, à raison de deux par autocar, à nos PNC qui allaient accompagner nos pax à destination. Restaient sur le carreau neuf personnes. Susan, notre chef de cabine, avait loué un minivan pour raccompagner à Miami les cinq membres d'une même famille, les Barresillos, que nous avions regroupés pour ne pas les séparer.

Un de nos stewards restait avec nous, en plus des quatre passagers restants. Ils n'avaient pas d'obligations pour arriver en Floride expressément ce jour-là, et ils se sont portés volontaires pour céder leur place dans les autocars. Nous devions passer la nuit avec eux à l'hôtel à Charleston. Pour ces quatre derniers voyageurs, nous avons pu obtenir des réservations sur le Silver Meteor à destination de Miami pour le lendemain matin à cinq heures. Nous devions les emmener à la gare depuis l'hôtel où nous avions réservé des chambres à leur attention, en plus des nôtres. De l'équipage de l'Airbus, il ne restait à Charleston qu'un PNC, Siobhan Patterson et moi. Nous avons fait nos adieux à Susan et Charlie, un des stewards, qui partait à Miami avec elle pour accompagner la famille Barresillos :

« C'est une bonne idée que vous avez eu de réserver des places de train pour Miami... pointa Susan en prenant le volant. Nous, on sera à Miami en début de nuit si tout va bien. Vous deux, que comptez-vous faire ? Walt, je pense que tu dois contacter le Comité de Gestion à New York City en priorité...

— Oui, mais je vais devoir appeler Carlos à son domicile dans le New Jersey. Notre siège social est injoignable à cause de la situation d'urgence dans Manhattan... Dès que je peux, j'essaye de le contacter. Demain matin, on dépose nos pax à la gare et on essaye de rentrer à New York City par la route...

— Okay Walt, je te laisse, tu vas avoir du boulot. J'ai ton portable, je te laisse un message dès que je suis arrivée à Miami... Bonne chance !

— Toi aussi Susie, et bonne route ! »

Comme nous n'avions pris chez le loueur de l'aéroport qu'une berline à cinq places, j'ai dû laisser Siobhan amener nos passagers à notre hôtel, le Carolinian Guest House, en attendant qu'elle revienne me chercher à l'aéroport avec le PNC qui était resté avec moi. Les soldats de la Garde

Nationale de Caroline du Sud étaient déployés dans tout l'aéroport pour garder les avions, et leur commandant m'avait autorisé à attendre sur place le retour de Siobhan. Ma copilote n'a pas tardé :

« C'est bon Walt, j'ai laissé nos pax à l'hôtel, et j'ai pu nous réserver une chambre chacun. Tu as pu avoir Carlos ?

— Son répondeur sur son portable, sa ligne fixe sonne tout le temps occupé. Il doit avoir monté une cellule de crise chez lui avec tout ce que la boîte compte d'administratifs... Il me rappellera sur mon portable dès qu'il pourra.

— Joli... Dire qu'il doit recevoir chez lui les appels des équipages de la centaine d'avions que l'on a un peu partout éparpillés sur tout le pays... Je n'ose pas imaginer combien de passagers on a dans la nature, avec tout ce qui se passe...

— Un jour de grand départ, ça aurait été pire que tout... On a de la chance d'avoir pu envoyer tout le monde à Miami... Ça doit être lui. »

Un appel venait d'arriver sur mon portable. Je m'attendais à ce que ce soit Carlos mais, en fait, c'était Marcus :

« Walther Kozlinski à l'appareil. T'as besoin de moi Marcus ?

— *Oui, mais seulement si tu peux te rendre à Washington pour demain après-midi. Mon équipe est sur le crash du Pentagone, on a besoin de tous les bras disponibles sur place. Tu peux être des nôtres ?*

— Faudrait que je trouve le moyen de remonter de Charleston, Caroline du Sud. Et que j'ai aussi l'aval de mon Comité de Gestion.

— *Je peux te rappeler ce soir vers six heures ?*

— Oui, je suis à l'hôtel et j'aurais la réponse de mon Comité pour ta demande. Si je peux venir, je viens.

— *Pas de problème, je te fais venir à DC si je te trouve un transport. La FAA vient de décider d'arrêter tous les vols civils hors urgences pour une durée d'une semaine. Tu auras le temps de nous donner un coup de main.*

— Okay Marcus, je préviens ma copilote. De toutes façons, nous allons rester à l'hôtel avec nos passagers en attendant de les déposer au départ du train vers Miami, demain matin. Je ne peux pas te garder en ligne plus longtemps, j'attends un appel de Carlos...

— *On fait comme ça. Je t'appelle vers six heures. À ce soir !*

— À ce soir Marcus...

— Ton copain de la NTSB ?

— Il a besoin de petites mains pour enquêter sur le crash de Washington. S'il peut me trouver un transport vers Washington, il m'enverra sur place. Par contre, c'est pas dit que Carlos accepte.

— Vu la situation, il n'aura sûrement pas envie de devoir gérer des pilotes au chômage technique en plus de la pagaille à New York City... Dire qu'il s'est opposé au reste du Comité pour notre siège social sur la huitième avenue !

— Nous avons été deux à le faire, et je pense qu'on n'aura aucune peine à nous trouver mieux ailleurs. Le projet que j'avais monté avec la ferme désaffectée sur Long Island va intéresser beaucoup de monde. Dis-moi, comment as-tu eu l'idée du train ?

— Ma mère travaille comme conductrice de locomotive pour l'Union Pacific depuis 1974. Elle est une vraie encyclopédie du chemin de fer, j'ai pu l'avoir à Saint Louis pour lui demander un tuyau sur le Silver Meteor. Un des membres de son syndicat travaille sur cette ligne comme mécanicien pour Amtrak, c'est par lui qu'elle connaît le train et ses arrêts. »

À l'hôtel, nous n'avions rien de mieux à faire que d'attendre dans nos chambres. Vu son état, Siobhan est allée se coucher pour faire une sieste dans l'après-midi. Je suis resté dans ma chambre devant les actualités qui repassaient en boucle les images des Twins percutées par les avions, en flammes puis en train de s'effondrer. Vers deux heures de l'après-midi, Wolf News avait annoncé qu'un troisième immeuble, le World Trade Center 7, allait s'effondrer à son tour, gravement endommagé par un incendie allumé par la chute des débris de la tour nord. C'est à ce moment-là que Carlos a pu m'appeler :

« Carlos ? C'est Walt.

— *Merci pour ton message mon vieux, ici, c'est pire que tout ! On va te citer à l'ordre de la compagnie pour avoir pu t'occuper de tes pax et de ton équipage. Tu comptes faire quoi, demain ?*

— Le NTSB a besoin de moi pour enquêter sur le crash de l'avion du Pentagone. Si tu es d'accord, je pars pour Washington leur donner un coup de main. Tu as ce qu'il faut à New York ?

— *Pas de problèmes, files avec le NTSB, ça me fera un pilote au chômage technique de moins à gérer. Au fait, le 535 s'est posé à La Nouvelle Orléans au lieu d'Atlanta.*

— Merci, j'appelle Mina tout de suite après. Elle s'en sort avec ses pax ? Elle doit avoir une cinquantaine de personnes.

— *54 plus précisément, son 727 était loin d'être plein. Écoute, c'est d'accord pour le NTSB, on fera sans toi d'ici mardi prochain, date à laquelle on pourra reprendre le trafic. Charlie, notre coordinateur administratif, est en train de nous monter un centre téléphonique d'urgence à Teterboro. On sera opérationnels demain matin pour les réservations, les annulations et le transport de nos passagers en rade par voie terrestre. J'ai recruté tous les gens de la compagnie disponibles dans les environs de New York City. J'ai même les mécanos de notre centre de maintenance qui ont annulé leur travail pour venir nous donner un coup de main pour les appels. Ici, on sait où sont presque tous nos avions. Nous n'avons que les vols New York-Buffalo et Seattle-San Francisco qui sont arrivés à destination comme prévus. Ils nous manque encore la situation de huit avions, on reste chez moi jusqu'à ce que les équipages appellent.*

— T'as pas pu faire passer de message par l'ACARS...

— *Black-out des communications hors urgence à New York City. Je te laisse, tu as quartier libre avec le NTSB jusqu'à lundi après-midi. Tu m'appelles si tu as besoin. Siobhan, elle va faire comment pour rentrer à Denver ?*

— Je ne sais pas, elle m'a dit qu'elle essaierait de se faire héberger chez sa sœur à New York City. Je verrais avec elle ce soir.

— *Qu'elle me laisse un message sur mon répondeur. Je la mettrais sur un vol vers Denver dès qu'on pourra voler. Si elle peut se rendre à New York City, ça nous facilitera le boulot à tous.*

— On fait comme ça, je lui dis... Merci Carlos.

— *Merci à toi. On a une merde de moins à gérer avec le vol 402 grâce à toi. Bon boulot vieux. Repose-toi bien. »*

Le soir, comme convenu, Marcus Farrell m'a appelé. Il m'avait trouvé un transport pour Washington et il a été ravi d'apprendre que je pouvais l'assister sur le crash du Pentagone. Ses

équipes étaient déjà sur place et, comme il me l'a expliqué, la situation n'était pas encore sous contrôle :

« On répertorie et on ramasse les débris à l'extérieur du bâtiment pour le moment, car ça brûle toujours à l'intérieur. Rachel Zieztinski, la responsable des sapeurs-pompiers de Washington qui coordonne les opérations, m'a dit que le feu devrait être éteint au plus tôt demain soir.

— Pour la partie aviation, tu as pu commencer à bosser ?

— On a déjà identifié avec certitude certaines pièces de l'avion grâce à leur numéro de série. American Airlines nous l'a confirmé en nous transmettant des éléments du registre de maintenance par fax. Le FBI devrait avoir ce document sous la main demain matin. Ils le font venir du centre de maintenance d'AA de Dallas Fort Worth par un vol militaire spécial qui fera l'aller-retour depuis Andrews AFB. Notre boulot, c'est de déterminer la trajectoire de l'avion entre son arrivée au-dessus de Washington et le crash. Mon équipe est en train de récupérer tous les enregistrements radars qu'elle peut trouver. Le FBI s'occupe des témoins, on a pas mal de monde qui a vu l'avion plonger sur le bâtiment, ça va nous faciliter la tâche.

— Pas d'enregistrement vidéo ?

— Une caméra de surveillance du Pentagone à ce qu'il paraît. Le FBI recherche activement d'autres images. Mais on verra ça sur place demain soir. Tu as une place sur un vol militaire en provenance de Mac Dill AFB demain matin. C'est un cargo à destination de New York avec du matériel pour les secours sur le World Trade Center. Ils ont de la place pour toi pour Washington.

— Tu peux me faire une faveur ?

— *Faut voir.*

— Ma copilote doit se rendre à New York City chez sa sœur. Elle est enceinte de six mois et ça la rapprocherait si elle pouvait embarquer avec moi vers Washington.

— Ça va pas être terrible pour elle de voyager dans la soute d'un C 130, mais je vais arranger ça avec les militaires. Ils doivent se poser à La Guardia, sa sœur pourra aller la chercher là-bas. Je te rappelle dans une heure pour confirmer. Prévois quand même un plan B. »

J'ai pu faire embarquer Siobhan sur le C130 à destination de New York, grâce à la diligence de Marcus. Mon travail d'enquêteur et de conseiller technique pour le NTSB sur le dossier des attaques du 11 septembre 2001 venait de commencer. Et il y avait beaucoup de travail en perspective.

Le rapport du NTSB sur l'explosion du vol TWA 800 a été rendu public le 23 août 2000. La cause du sinistre a été clairement identifiée comme étant une explosion du réservoir central d'aile, rempli d'un mélange hautement inflammable de vapeurs de kérosène et d'air. La source la plus probable de l'étincelle à l'origine de cette explosion est un court-circuit qui s'est produit dans les environs immédiats du réservoir incriminé. La fuite de courant qui en est la conséquence s'est probablement transmise au réservoir via le câblage du palpeur de la sonde de carburant, créant ainsi une étincelle qui a été à l'origine de l'explosion.

Naturellement, de nombreuses théories alternatives ont été élaborées, allant de la thèse rationnelle différente de la thèse du NTSB à la fantaisie la plus débridée, pour parler poliment... Avec une constante à toutes : la TWA n'est pas responsable du maintien en service d'avions trop âgés, et Boeing n'est pas responsable de l'absence d'un système anti-déflagration par gaz neutres injectés à l'intérieur du réservoir. Ce n'est pas ce que les théories alternatives prétendent être caché qui est intéressant, mais ce qu'elles cachent elles-mêmes... Courant 2000, la fusion entre TWA et American Airlines était de plus en plus sur les rails. TWA allait vers sa troisième faillite sous le régime du Chapitre 11 du Code Fédéral, Chapitre qui prévoit la restructuration de la dette sous administration judiciaire d'une société commerciale.

Les deux première faillites sous Chapitre 11 de TWA avaient eu lieu en 1992 et en 1995. Ce fait est curieusement occulté par les théoriciens de la conspiration quand ils s'expriment au sujet du vol TWA 800... Il est vrai que l'explosion en vol accidentelle de ce Boeing arrivait au mauvais moment, à peine un an après la sortie de la compagnie de sa protection judiciaire sous le Chapitre 11 du Code Fédéral. Pas bon pour les actionnaires, tout ça... En février 2000, j'avais été appelé par le NTSB pour le dossier du vol Alaska Airlines 261, un cas de défaut grave de maintenance ayant entraîné la perte d'un avion, de son équipage et de ses passagers. Le MD 83 impliqué dans l'accident avait été victime d'une rupture en vol de la vis sans fin qui commande l'incidence de l'empennage horizontal. L'équipage a perdu le contrôle de l'appareil, qui s'est crashé en mer au large de Los Angeles.

Marcus travaillait en même temps sur un autre dossier, le crash du Learjet qui avait à son bord le golfeur Payne Stewart. Le 25 octobre 1999, cet avion d'affaires, décollant de Floride pour se rendre à Houston, Texas, a dévié de sa route sans donner de réponse au contrôle aérien. Rattrapé au-dessus de l'Alabama par un F 16 de l'Air Force, l'avion a été suivi jusqu'à son site de crash, dans le Dakota du Sud, non loin de la ville d'Aberdeen. Cause de l'accident : décompression progressive de la cabine qui a entraîné la mort des deux pilotes et des quatre passagers par hypoxie, l'avion volant au-dessus du niveau 300 (*30 000 pieds, soit 9 100 mètres*). Le Learjet, sur pilote automatique, a continué sa route avant de tomber à court de carburant.

Un beau jour de décembre 2000, j'avais été amicalement invité par Marcus dans un restaurant de Miami. J'étais en escale entre deux vols et Marcus était dans la région pour son travail. USA Express marchait fort, GECAS nous avait finalement signé pour un gros contrat de leasing, qui devait aboutir à terme au renouvellement complet de notre flotte. Midcontinent avait fusionné avec nous en septembre suite à l'approbation de la FTC et des actionnaires de Great Lakes General, Gulf Southern était en cours d'acquisition et nous avons fini l'année fiscale 2000 avec notre premier bénéfice net après impôts de \$18 millions.

Nos premiers Airbus A321 étaient entrés en service, remplaçant prévus des DC 10 et Tristar récupérés chez Skylink West et Transcontinental. Les DC 10 venaient d'être retirés du service avec l'entrée en service des huit premiers A 321, pour être vendus à Federal Express. Nous avons ensuite prévu de retirer les Tristar à partir de la fin de 2001 au fur et à mesure de leur arrivée en bout de potentiel, puis de remplacer les 727-200 de Gulf Southern par les A 310 de Transcontinental, que nous comptions garder quelques temps avant leur remplacement par des A 320. Du fait de la présence de nombreux pilotes ex-Midcontinent certifiés sur Boeing 737, nous avons prévu de garder ce type d'avion dans notre flotte le plus longtemps possible. Nous étions même en négociation avec ILFC pour remplacer les 737-200 hérités de Gulf Southern par des 737-500 de la même capacité, pris en location simple chez eux.

Midcontinent avait un gros contrat de leasing avec cette compagnie, toute sa flotte était composée de 737-300 et 400. C'étaient des avions récents, très rentables en exploitation et nous

comptions nous appuyer sur leur présence dans notre flotte pour assurer une bonne transition vers notre équipement complet en Airbus. Mais, pour moi ce jour-là, le plus important n'était pas dans les affaires de USA Express. Marcus m'avait parlé de l'affaire Payne Stewart car il allait devoir enquêter sur un cas similaire en Australie, en collaboration avec les autorités locales. Comme cadre à une discussion tranquille il m'avait invité dans un restaurant cajun à Miami qui servait un excellent jambalaya. Devant ce délicieux plat, nous avons parlé de sécurité aérienne :

« ...Le 4 septembre, un Beech King Air 200 de la compagnie australienne Central Air a subi le même sort que le Learjet de Payne Stewart : équipage victime d'hypoxie en plein vol suite à une dépressurisation progressive de la cabine. L'avion a traversé la moitié du pays avant de s'écraser, à court de carburant. Encore une fois Walt, il n'y avait pas d'alerte sonore de dépressurisation en cabine.

— Nous installerons sur nos avions neufs, à partir de l'année prochaine, un système d'alerte sonore qui se déclenche en dessous d'une certaine pression en cabine. J'ai obtenu ça par un vote du Comité de Gestion. C'est un système qui n'est pas certifié par la FAA mais vu son faible coût, on ne sait jamais. Il sera monté d'origine sur nos A 319 et A 320 et installé lors des vérification D sur nos A 321. Ce sont les antécédents que tu m'as trouvé qui ont convaincu le Comité lors du vote des résolutions d'investissement le mois dernier.

— Les cas de Payne Stewart et les trois autres avions ?

— Oui. Le Cessna de 1980, et les Learjets de 1983 et 1988. Et maintenant, tu as ce Beechcraft australien.

— J'espère qu'on va revoir les règlements de sécurité sur les avertisseurs de dépressurisation comme on l'a fait sur les sécurités antidéflagration des réservoirs de carburant avec le vol TWA 800.

— Justement, tant que j'y pense. Tu sais que j'ai été consultant sur le crash du vol Alaska Airlines 261. Je me pose une question à ce sujet : pourquoi n'y a t-il pas de théories de la conspiration sur cette affaire, alors qu'il y en a eu une sur le vol TWA 800 ? On a pourtant un scénario qui s'y prête : l'avion en vol ne peut plus contrôler son altitude, il s'écrase en mer au large de Los Angeles et c'est l'US Navy qui va récupérer les débris. Et là, rien, alors que ça arrangerait bien Alaska Airlines d'imputer le crash de leur avion à un phénomène tordu quelconque. Ils sont en procès avec les familles des victimes parce que la maintenance de leurs avions laissait à désirer.

— Là, il y a deux facteurs qui jouent. Tout d'abord, la cause du crash est trop banale et trop évidente : une vis sans fin de réglage d'incidence de l'empennage horizontal qui lâche en plein vol parce qu'elle est usée jusqu'à la corde. Pièce que l'on a remontée du fond de l'océan, je l'ai vue moi-même lors de l'expertise initiale faite par mes collègues de Californie. En plus, il n'y a pas de mystère possible sur la cause, le pilote avait signalé au contrôle du trafic qu'il ne pouvait plus contrôler l'altitude de son avion bien avant de se crasher. Une explosion en vol soudaine dont on ne comprend pas la cause, c'est autrement plus vendeur pour une théorie de la conspiration. Surtout que les avions qui s'écrasent à cause de défaillances mécaniques, c'est extrêmement banal.

— Et le second facteur ?

— Alaska Airlines est une petite compagnie sur laquelle il n'y a pas de gros enjeux financiers, genre fusion avec une autre compagnie aérienne plus grande. Et le type d'appareil qui s'est écrasé, le MD 83, a été retiré de la fabrication après la reprise de Mac Donnell Douglas par Boeing. Je ne parle pas de l'absence d'appuis politiques et médiatiques des dirigeants d'Alaska Airlines, absence qui a rendu impossible la propagation de théories de la conspiration, contrairement au vol TWA 800...

— Les théoriciens de la conspiration sur le vol TWA 800 vont devoir trouver autre chose... J'ai l'impression qu'ils sont en perte de vitesse sur ce coup-là.

— Un accident d'avion, ça a un potentiel émotionnel réduit par rapport, par exemple, à l'assassinat du Président Kennedy... Presque quarante ans plus tard, on en parle toujours, alors que le vol TWA 800 n'intéressera plus que les historiens de l'aviation dans quatre ans. Un avion de ligne gros porteur qui s'écrase, ça arrive tous les ans. Un président qui se fait assassiner, on n'en a eu que quatre en un siècle : Lincoln, Garfield, Mac Kinley et Kennedy. Je passe sur Reagan, qui a survécu à ses blessures il y a de cela bientôt vingt ans, le 30 mars 1981. C'était la dernière tentative d'assassinat contre un de nos Présidents qui a débouché sur des blessures à la victime.

— Je vois... Pourtant, on en a pas mal avec le vol TWA 800, des théories de la conspiration. La grande classique, le missile tiré par erreur par l'US Navy, est la favorite.

— C'est la thèse la plus simpliste, qui parle bien au redneck de base qui n'aime pas le gouvernement. Les ingrédients y sont, FBI, US Navy, une explosion en vol. Tu agites un peu et tu peux aisément faire croire que le gouvernement a quelque chose à cacher. Tout est dans la présentation des faits.

— Autre variante, le missile tiré par des terroristes. Plus difficile à croire, mais ça marche quand même.

— Tous les spécialistes te diront qu'un missile d'épaule, genre Stinger ou SA-7, n'a pas la portée nécessaire pour abattre un avion volant à plus de 10 000 pieds d'altitude (*3 000 mètres*). Et je doute que des terroristes aient pu dissimuler, quelque part sur long Island, un système de tir de missiles à longue portée capable de faire mouche à une altitude de plus de 10 000 pieds. On parle ici d'un système qui doit être, en ordre de marche avec sa conduite de tir, embarqué sur un véhicule de la taille d'un petit camion. En plus, c'est le genre d'équipement que seule une armée peut acquérir et employer de façon efficace, pour te dire la vraisemblance de cette thèse. Cette théorie a l'avantage de ne pas mettre l'US Navy dans le coup.

— Autre théorie, celle de l'arme ou de l'interférence magnétique qui aurait fait exploser le réservoir en vol. Paula Hodgson, tu connais ?

— Oui, j'ai lu son livre et on y voit clairement que ses connaissances en physique sont proches du néant. Celles de ses lecteurs aussi, ce qui ne lui cause aucun problème pour vendre ses idioties, bien au contraire. Il faut lui reconnaître qu'elle a l'avantage de faire preuve d'imagination et de tenir compte de certains éléments de l'enquête. Ceux qui l'arrangent, bien évidemment, comme tout bon théoricien de la conspiration qui se respecte.

— Plus délirant, la météorite. Elle n'a pas eu de succès.

— Phénomène naturel trop plausible et n'impliquant pas une conspiration gouvernementale. Plus c'est réaliste, moins cela a de chances de passer dans une théorie de la conspiration.

— Il y a quand même eu des théories de ce genre. On a une association professionnelle qui prétend que l'explosion ne serait non pas la cause, mais la conséquence d'un autre événement qui aurait détruit en vol le Boeing de la TWA. Un autre événement qui aurait déchiré le fuselage sur le côté gauche de l'appareil, et l'explosion du réservoir central serait une conséquence de cet événement. Naturellement, cet événement n'est pas spécifié, et la cause de l'accident est, selon cette association, inconnu.

— Cela s'appelle du FUD : Fear, Uncertainty, Doubt (*Peur, Incertitude, Doute*). Tactique classique de désinformation, mais subtile celle-là : pas de thèse du missile clairement appuyée, mais suffisamment suggérée pour que le grand public puisse y penser à demi-mot. De plus, l'enquête officielle et la thèse qu'elle défend n'est pas remise en cause, astuce très subtile pour faire passer une thèse alternative basée sur du vent : une pincée de réalisme pour emballer un gros paquet de

sottises. Je les connais bien ceux-là, j'aimerais bien aussi connaître leur calendrier secret. Et surtout, savoir pour le compte de qui ils se livrent à cette manipulation vaguement corporatiste. Genre : on ne défend pas ouvertement nos adhérents employés par la TWA, mais on fait passer subtilement le message selon quoi leur responsabilité possible dans l'explosion du vol TWA 800 est à revoir.

— Je passe sur la thèse de la rupture d'une porte de soute en vol, trop rationnel mais avancée par je ne sais plus qui, et je te garde le plus délirant pour la fin : l'assassinat programmé d'un des passagers par une société occulte qui aurait précipité sur l'avion en vol un engin téléguidé. C'est très imaginaire...

— ...Et très utiles aux théoriciens de la conspiration plus "raisonnables". Tu trouveras toujours des thèses complètement délirantes dans tout événement inspirant des théories de la conspiration. Ce genre d'hallucinés est très utiles dans le cadre d'un plan de désinformation concerté : ils servent de faire-valoir aux théoriciens les plus calmes, dirions-nous, en attirant sur eux les sarcasmes des personnes rationnelles. En comparaison, les thèses les moins délirantes apparaissent, par contraste, comme étant plus recevables. Alors qu'elles sont souvent aussi ineptes que les autres.

— C'est bon à savoir. Néanmoins, l'explosion en vol du Boeing de la TWA n'est pas un événement totalement inédit. Il me semble qu'il y a déjà eu quelque chose de comparable dans les années 1960.

— Le vol Pan Am 214, explosion en vol d'un réservoir de carburant vide déclenchée par un éclair d'orage qui a frappé l'avion. C'était en 1963. Avec le vol TWA 800, la nouveauté, c'est la cause de l'explosion. Elle est accidentelle, indépendante de la météo et pas liée à un acte de terrorisme, c'est ça qui est inédit. Mais inédit ne veut pas dire extraordinaire. Les plus grandes catastrophes ont quasiment dans tous les cas des causes parfaitement banales. »

Cette phrase de Marcus s'applique parfaitement aux événements du 11 septembre 2001. La difficulté, c'est de prévenir ces événements en trouvant quelles peuvent en être les causes. Et, du fait de leur banalité, c'est une mission très difficile pour tous ceux qui travaillent dans une profession touchant au domaine de la sécurité.

N. B. : les théories de la conspiration concernant le vol TWA 800 énoncées dans cette section sont toutes authentiques.

Le 12 septembre 2001, je me suis rendu à Washington depuis Charleston grâce à un vol militaire en provenance de la base aérienne de Mac Dill, à côté de Tampa. Nous avons embarqué sur la base aérienne de Charleston, située dans le même périmètre que l'aéroport international, à bord d'un C 130 qui remontait sur New York avec, à son bord, du matériel pour le déblaiement des ruines du World Trade Center. Le transport militaire s'est posé à Washington sur l'aéroport de Ronald Reagan Regional, à deux pas du Pentagone; il m'y a déposé avant de continuer vers New York-La Guardia avec Siobhan à son bord comme passagère.

L'officier qui pilotait l'appareil connaissait sa sœur, Linda, pour l'avoir embarquée en mission pendant la guerre du Golfe, Je savais que Siobhan avait une sœur aînée qui avait été officier des Marines, mais je ne me doutais pas qu'elle aie fait partie des commandos parachutistes... Marcus était sur place avec son équipe. Il avait en charge le vol American Airlines 77, en liaison avec le FBI. L'incendie causé par le crash n'était pas encore complètement éteint, les pompiers n'en sont venus à bout qu'en fin d'après-midi, des feux plus petits continuant à brûler les jours suivants. Avec Sidney Meyerson et Tobias Lehman, les deux enquêteurs de son équipe, Marcus nous a briefés dans son

bureau du NTSB pour nous dire quelle allait être notre rôle dans l'enquête. Il y avait pas mal de travail, et nous n'allions pas être de trop tous les quatre :

« J'ai pu mobiliser deux équipes de notre bureau pour répertorier la position des débris de l'avion, les ramasser et les amener dans notre laboratoire. Les équipes de médecins légistes du FBI, assistées par des enquêteurs de l'US Navy, vont s'occuper de tout ce qui est restes humains et de leur analyse ADN.

— On est sûr d'en retrouver ? Avec cet incendie, tout doit avoir brûlé...

— Pas sûr Sidney... Le légiste du FBI qui coordonne le dossier m'a confirmé que l'on trouverait sûrement des fragments d'os ou des restes humains dans les décombres. L'ADN est plus solide que ce que l'on pense, et on en trouvera sûrement d'exploitable, dit le légiste... Sid, tu as pour boulot de me reconstituer la trajectoire de l'avion. On a des enregistrements radar, et le FBI va nous confier une bande vidéo prise par une caméra de surveillance d'un des postes de garde du Pentagone. Il semblerait que l'avion aie percuté le bâtiment au niveau du rez de chaussée. On a des témoignages de pompiers, et d'un sous-officier de la Navy, qui ont vu l'avion leur foncer droit dessus. Ils n'ont été sauvés que parce qu'ils se sont jetés dans une tranchée ouverte dans la pelouse devant le bâtiment lors des travaux de rénovation. Toby, tu files sur place et tu coordonne tout ce qui est recueil des éléments matériels concernant l'avion. On a besoin de la localisation de chaque pièce clairement identifiable pour pouvoir faire une simulation informatique du crash, et comprendre ce qui s'est passé. Sid, je te confie tout ce qui est analyse radar, trafic aérien et témoignages. Il me faut une idée de la trajectoire de l'appareil pendant ses dix dernières minutes de vol. Tu peux m'avoir le scénario des événements pour quand ?

— Ce soir, mais je ne vais pas pouvoir travailler là-dessus tout seul.

— Walther va t'aider. Si on n'arrive pas à trouver le FDR du 757 dans les décombres, on n'aura que vous pour comprendre ce qui s'est passé hier matin. Après, nous ferons des simulations avec Walther pour valider la théorie la plus cohérente... »

Au fur et à mesure que le FBI interrogeait des témoins, ils nous faisaient parvenir leur témoignage par fax. Au bureau du NTSB, nous avons examiné les enregistrements radar recueillis par tout ce que Washington et ses environs comptait de radars civils et militaires dédiés à l'aviation. Alors que les pompiers finissaient d'éteindre le principal incendie, nous avons pu reconstituer la trajectoire de l'avion dans les minutes qui ont précédé le crash. Ce fut Sidney qui fit la présentation de notre scénario en réunion, le soir-même :

« Sous réserve de vérification, nous pouvons dire, Walther et moi, que le scénario du crash de l'avion est le suivant : en provenance de l'ouest, le vol American Airlines 77 est arrivé en vue du bâtiment légèrement au sud de ce dernier. Le pilote l'a aperçu au dernier moment et, trop près pour manœuvrer efficacement, il a fait un virage en spirale descendante par le sud pour se positionner suivant une trajectoire de collision avec la façade ouest, faisant ainsi un cercle complet. D'après mes calculs, ce virage de 330 degrés a duré deux minutes et demie, avec un facteur de charge maximum de 0,6 G. tout à fait dans les cordes pour un 757-200, certifié à 3,5 G positifs... Ce virage descendant l'a amené à une altitude-sol d'environ 15 à 20 pieds (*5 à 7 mètres*) et droit sur le Pentagone. En passant au-dessus de Washington Boulevard, l'avion a renversé des lampadaires avant de percuter le bâtiment à la hauteur du rez de chaussée. Il a défoncé le mur et explosé à l'intérieur sous les effets combinés de l'énergie cinétique lors de l'impact et de l'explosion partielle du carburant contenu dans ses réservoirs.

— Au passage, repris-je, je ne pensais pas que des lampadaires puissent être coupés à leur base aussi facilement.

— C'est une obligation légale pour des raisons de sécurité au cas où un véhicule routier les percuterait, expliqua Marcus. Il vaut mieux que l'énergie du choc coupe le lampadaire à sa base plutôt qu'elle passe dans le véhicule et tue ses passagers. Vous m'avez dit un virage sur l'aile pour se positionner face à la façade ouest du bâtiment ?

— Vu depuis le ciel pour un pilote peu entraîné, le bâtiment est plutôt plat, et donc difficile à repérer au premier coup d'œil si on ne connaît pas la région : il ne fait que six étages de haut... expliquais-je. Mais il faudra voir ça avec une simulation.

— Je te prépare un simulateur pour demain matin, indiqua Marcus. Et donc, le pilote n'a pas plongé directement sur le bâtiment, il a fait une descente en spirale avant pour arriver dessus à l'horizontale à très basse altitude ?

— Tout à fait, expliqua Tobias. Tous les témoignages nous indiquent qu'il est arrivé au ras du sol après être descendu à son altitude de collision lors du virage à 330 degrés qui a précédé. Il a percuté le Pentagone à la hauteur du rez de chaussée après un vol horizontal en légère descente, d'après les rapports des pompiers, si je ne m'abuse...

— C'est tout à fait ça, conclut Marcus. Fais-moi un communiqué de presse avec ça, le patron veut quelque chose à lâcher en pâture aux médias. On file tous les trois demain matin sur le site pour aider Toby et les autres équipes, la zone de l'impact est enfin accessible dans son intégralité... »

Le soir même, je retrouvais ma compagne à l'hôtel à Washington. Elle avait fait la route depuis la Nouvelle Orléans à bord d'une voiture de location: Très fatiguée, elle ne demandait rien d'autre pour la soirée qu'un bon bain et une nuit de sommeil. J'ai fait appel au room service pour le dîner pour ne pas avoir à sortir. Pendant notre repas du soir, j'ai fait un résumé de mon travail d'enquête à Yasmina :

« ...On n'a pas encore commencé à vraiment travailler sur le site du crash, les pompiers n'ont éteint l'incendie principal que cet après-midi. Par contre, on a pu reconstituer, à peu de choses près, la trajectoire de l'avion. Je vais sur place demain avec toute l'équipe pour ramasser les morceaux, on va avoir du travail...

— Je m'en doute... Tu as pu avoir le Comité ?

— Au siège de New York City, toujours pas. Par contre, j'ai eu Carlos au bout du fil avant que tu arrives, il gère tout depuis son domicile de Newark. Avec l'arrêt du trafic, nous avons perdu une semaine de vols. Par chance, on a beaucoup de reports, et même des clients qui en profitent pour voler sur nos lignes en voyant la façon dont nous nous sommes débrouillés pour emmener tout nos pax à bon port.

— Tu as le nombre de ceux qui sont arrivés à destination ?

— Sur tous nos vols qui ont pu décoller hier, on est à 94 % de personnes acheminées à destination, essentiellement parce que nous avons fait voyager nos pax par voie terrestre. Greyhound et Amtrak vont être contents quand on va leur payer la facture.

— Et les six pour cent restants ?

— Soit ils restent là où ils sont en attendant qu'on puisse les faire repartir, soit on n'a pas encore pu leur trouver de quoi les faire voyager. Carlos m'a dit qu'on remettrait ça mercredi prochain. Nous passerons toute la journée de mardi à repositionner tous nos avions. Heureusement pour Sibby qu'elle a une sœur à New York City.

— Sibby Patterson ? La grande brune de Denver qui attend son second enfant ? C'était ta copilote sur le vol 402 ?

— Oui. Je me suis arrangé avec Marcus pour qu'elle fasse la route vers New York City dans un avion militaire. C'est celui avec lequel je suis venu ici depuis Charleston...

— Tes pax et ton équipage, tu t'en es tiré comment ?

— Deux cars pour la plupart d'entre eux. Susie, notre chef de cabine, a fait la route avec une famille de Miami. Je suis resté à Charleston avec Sibby, un PNC et quatre pax qui ont pris le train le lendemain matin.

— Les autocars, ceux d'un de nos contractants ?

— Oui... Je l'ai eu au téléphone, il m'a tout de suite trouvé deux véhicules de libres et les chauffeurs qu'il fallait pour emmener tout le monde en Floride. Chérie, si tu veux regarder la télévision avant de dormir, la dernière chose que j'ai envie de voir ce soir, c'est quoi que ce soit qui ait un rapport avec l'actualité.

— Sur PBS, un documentaire sur les voiliers de la coupe de l'America depuis ses origines, ça te tente ? C'est tout ce que je vois sur les chaînes gratuites auxquelles on a accès.

— Mets-donc ça, ça nous changera les idées... »

Effectivement, cela nous a permis de penser à autre chose, Yasmina et moi. Et ma compagne s'est trouvé un nouveau centre d'intérêt ce soir-là : la marine à voile... Il est vrai que les images des navires de course des années 1920 et 1930 étaient fascinantes, ces voiliers étant de véritables pièces d'art.

— 4 —

Le 15 décembre 2000, j'assurais un vol à destination de Tampa quand ma compagne Yasmina a fait parler d'elle dans la compagnie. Il faut dire qu'elle a eu à faire au FBI de Floride dans des circonstances assez particulières, et qui ont un rapport direct avec le 11 septembre 2001. À cette époque, nous entamions une série de formations supplémentaires pour les pilotes de notre compagnie afin que tout le monde puisse piloter les Airbus qui allaient composer notre flotte. Les premiers appareils étaient entrés en service en juin 2000, et tous nos personnels navigants techniques allaient être formés au pilotage de ce type d'avion au fur et à mesure de leur arrivée dans notre flotte.

Cela s'appelle une certification par type. Pour notre compagnie, nous avons un contrat avec South Tampa Aviation School, une école de pilotage à Venice, au sud de Tampa, qui assurait l'intégralité de la qualification de nos pilotes en deux semaines tout compris, examen final FAA inclus. Cette année-là, j'avais décroché ma qualification sur A 320 fin août. Yasmina était inscrite en fin d'année pour une formation théorique de cinq jours, suivie de la formation pratique et de l'examen de qualification de la FAA la semaine suivante. South Tampa assurait des heures de classe, qui étaient complétées par des heures de simulateur.

Très important, South Tampa formait des pilotes de tous niveaux, du particulier voulant apprendre à piloter un petit avion de tourisme à l'ex-officier de l'Air Force se reconvertissant dans le civil comme pilote de ligne. C'est dans ces circonstances que ma compagne a fait une bien curieuse rencontre, qui lui a valu de passer au bureau local du FBI. Quand j'ai débarqué à l'aéroport de Tampa, en provenance d'Atlanta, j'ai eu un message de Yasmina qui m'a été délivré par le coordinateur d'escale. Vu ce qu'il m'a dit, j'avais de quoi m'inquiéter :

« Commandant Walther Kozlinski ?

— Oui, c'est moi...

— Miss Yasmina Noura m'a demandé de vous signaler qu'elle ne peut pas venir, elle vous attend à l'hôtel. Elle m'a dit que c'est très important et qu'elle vous expliquera tout en face à face.

— Elle vous a donné une raison ?

— Non, mais elle semblait particulièrement agitée quand je l'ai vue à notre escale en ville, ce midi. Elle avait quelque chose d'urgent à faire avec le FBI, d'après ce qu'elle m'a dit... »

Généralement, on n'appelle pas le FBI pour leur demander l'heure... J'ai ensuite retrouvé ma compagne à l'hôtel, et elle était fort agitée. Yasmina a un tempérament incendiaire et j'ai l'habitude de la voir se mettre dans tous ses états dans des situations de crise. Là, vu sa grande nervosité, ça devait être très sérieux. Elle est entrée en coup de vent dans le hall de l'hôtel où nous avons un contrat avec la compagnie, et elle a failli ne pas me voir :

« Chérie, je suis là ! Qu'est-ce qui ne va pas ?

— Je vais tout te dire, j'espère que tu feras preuve de plus d'attention que les agents du FBI à qui j'ai raconté toute l'histoire !

— L'histoire ?

— Je préfère ne pas en parler en public... »

Je n'ai pas insisté et, après avoir pris ma clef, je me suis rendu avec ma compagne dans notre chambre commune pour la nuit. Nous devons assurer le lendemain un vol vers Atlanta, puis un autre en correspondance à destination de New York City. Dans notre chambre, j'ai tout de suite demandé à ma compagne ce qui la rendait aussi nerveuse :

« Chérie, je ne t'ai jamais vue dans un état pareil. Je suppose que ça a quelque chose à voir avec le FBI.

— Oui, j'ai dénoncé des terroristes islamistes !

— Ah... Des... terroristes... Tu... Tu en es sûre ?

— Qu'ils sont des terroristes ? Tu crois que des gens qui parlent de détournement d'avion ne sont pas des terroristes ?

— Je n'ai pas dit ça mais... Quand même... De vrais terroristes... Je veux dire... Comment est-ce que tu es au courant de leurs intentions ? Je suppose qu'ils ne t'ont pas dit en face, lors d'une conversation amicale, qu'ils étaient des terroristes.

— Ils étaient à la table à côté de moi au restaurant à midi. J'ai entendu leur conversation et j'ai tout en tête, même leurs noms ! »

Ce genre de révélation est quelque peu difficile à entendre, surtout de la part de quelqu'un qui vous est proche. Je me suis assis et j'ai demandé à Yasmina de me raconter ce qui s'était passé :

« C'est au restaurant que tu as entendu ces types parler de détourner un avion... Ils étaient à la table à côté de la tienne, je suppose...

— Tu ne me crois pas...

— Chérie, je n'ai rien dit de tout cela ! Je te connais, tu ne lancerais pas une accusation comme ça à la légère... Tu as donc tout dit au FBI en leur parlant de ces types... Ça s'est passé comment ?

— On a une pizzeria pas loin de l'aéroport de Venice où les étudiants des écoles de pilotage vont souvent prendre leurs repas. J'y étais ce midi avec Karen Rasmussen, la petite de Midcontinent... »

...Nous avons pris une table dans un endroit tranquille et nous avons commencé à parler de choses et d'autres. Karen est de Chicago, elle ne connaît pas New York City et elle m'a demandé des idées pour un week-end en amoureux avec son fiancé. Je lui ai donné quelques tuyaux qui lui ont tout de suite plu :

« ...À New York, si tu aimes le grand air, tu as toujours des parcs pour aller faire un tour. Rien que Central Park, si tu veux tout voir, tu en as pour la journée. Par contre, je te conseille de faire un tour à Prospect Park, à Brooklyn. Moins connu, certes, mais tout aussi magnifique. J'y habite à deux pas, chez mes parents.

— Et Coney Island, c'est toujours un coin à voir ?

— Je te conseille de ne pas en rater la visite. C'est un lieu mythique de New York City...

— Et tout cela, tu peux y aller en métro ?

— Pas besoin de voiture à New York City. Le métro est très bien. Je vais te noter les lignes et les stations pour Brooklyn, et l'adresse de la boutique de mes parents si tu veux passer me voir.

— Avec joie, je ne t'oublierai pas... »

J'ai sorti de mon sac de quoi noter quand j'ai entendu une conversation en arabe sur ma droite, à la table d'à côté. C'étaient deux types, dans les 20-30 ans, qui déjeunaient ensemble. L'un d'entre

eux avait un accent égyptien, et l'autre, à sa façon de parler, était vraisemblablement un saoudien. Ce qu'ils se disaient entre eux en arabe était, à première vue, plutôt banal :

« Et Ziad, il en est où de sa formation ?

— Ça avance, il sera prêt pour la date prévue. Mohamed, tu crois que ça vaut la peine de s'y prendre aussi longtemps à l'avance ?

— On n'a pas tout le monde pour le moment, Khalid va retourner à Riyad pour compléter nos effectifs. Si nous ne sommes pas au complet pour les quatre équipes, nous ne pourrons pas mener l'opération à bien... »

Cette histoire d'opération à mener à bien m'a faite tiquer. Le serveur est venu nous apporter nos pizzas et, sans se douter de rien, Karen a repris la conversation, en toute innocence :

« Tu me donneras aussi des adresses de bons restaurants à New York City. Ça ne doit pas manquer chez toi !

— Des restaurants... Oui, je le ferais...

— Mina, ça va pas ?

— Juste des brûlures d'estomac... Je vais prendre ce qu'il faut dans mon sac à main... »

Karen voyait clairement que ce qui n'allait pas était bien plus important qu'un simple problème d'acidité gastrique. J'ai repris un bout de papier et mon stylo pour lui faire passer un message discret par écrit :

***NE DIS RIEN ET FAIT COMME SI DE RIEN N'ÉTAIT !
JE T'EXPLIQUERAI PLUS TARD !***

Karen a tout de suite été très surprise de mon mot. Visiblement inquiète de mon attitude, elle a laissé faire. C'est à ce moment-là que j'ai entendu ce qui, dans la conversation de mes voisins de table, me permet de classer ces deux types parmi les terroristes :

« Les quatre cibles ont déjà été repérées, il ne nous manque plus que la date de l'attaque. Mohamed, on peut faire ça le mois prochain si on veut, ça ne prendra pas six mois à Khalid pour recruter tous les combattants qui nous manquent.

— Marwan, il nous faut d'abord terminer notre formation de pilotes. On ne détourne pas un avion dans l'improvisation la plus totale. Nous ne savons même pas quels vols choisir, faisons les choses bien. On a jusqu'à début octobre de l'année prochaine pour tout mettre au point.

— Tu as raison... Quatre *attaques*, ça doit bien se coordonner. On est d'accord pour les cibles et pour la date ?

— Pour la date, tout dépendra de la météo. Il nous faut du beau temps pour voler à basse altitude, et des journées par trop chaudes pour éviter les turbulences. L'été est exclu, on ne pourra rien faire avant début septembre. Après, il nous faudra la bonne météo.

— Tu as dit qu'on volera le matin après le lever du soleil pour éviter d'avoir des problèmes avec les turbulences ?

— Oui. On va devoir trouver des vols qui décollent au plus tard à huit heures et demie du matin. Les quatre détournements devront avoir lieu en même temps, l'effet de surprise jouera en notre faveur... Je paye pour cette fois-ci, tu as réglé hier midi... »

Pendant que les deux terroristes payaient leur addition, je me suis rendue discrètement aux toilettes d'où j'ai passé un appel au bureau de Tampa du FBI pour avoir un rendez-vous avec un de leurs agents à la sortie des cours...

« ...Naturellement, ils ne m'ont pas cru. J'ai les prénoms de ces deux types, je sais que celui qui s'appelle Mohamed est égyptien, que celui qui s'appelle Marwan est saoudien et qu'ils suivent des cours dans une école de pilotage des environs. Le FBI va quand même devoir vérifier tout ça, non ? »

Ce genre de témoignage était plutôt vague, mais il y avait suffisamment d'éléments précis pour que le FBI puisse au moins vérifier l'histoire de Yasmina. De plus, compte tenu des détails techniques révélés par les deux hommes lors de leur conversation, il n'était pas douteux de penser qu'ils constituaient une menace sérieuse pour l'aviation civile de notre pays. J'ai tout de suite rassuré ma compagne quand à la suite donnée à son témoignage :

« Avec ce que tu as dit aux fédéraux, ils ne peuvent pas douter qu'il y ait quelque chose en préparation. Tu as été suffisamment précise et je pense qu'ils feront une vérification.

— Tu me crois, toi.

— Oui, je sais que tu ne fais pas les choses à la légère... Pour te changer les idées, toi qui aime la langouste, il y a un restaurant de fruits de mer pas loin de l'hôtel; je l'ai vu en arrivant et je t'y invite pour ce soir. Tu as eu une rude journée, et ça te feras du bien d'avoir autre chose en tête.

— Merci chéri, j'en ai vraiment besoin... Entendre des gens parler de détourner des avions pour attaquer des cibles, ça m'a vraiment rendue malade, rien que d'y penser... Et pour mes terroristes ? Le FBI ne va pas tarder à faire ce qu'il faut, non ?

— Quand le FBI les aura retrouvés, ils te convoqueront pour que tu puisse les reconnaître, ne t'en fais pas... »

Le FBI n'a jamais convoqué ma compagne suite à son témoignage. Du moins pas avant le 11 septembre 2001...

Les journées du 13 et du 14 septembre 2001 ont été consacrées au recueil des pièces de l'avion, leur positionnement et leur identification à partir des numéros de série portés sur les plaques constructeur. Comme on sait où sont montées ces pièces sur l'avion grâce aux plans de Boeing, on peut modéliser à la fois la trajectoire de l'avion au moment de l'impact et la façon dont il s'est désintégré en percutant le bâtiment. En travaillant en liaison avec les autres secouristes, nous avons vite retrouvé l'essentiel des pièces de l'avion. Je suis entrée à l'intérieur de la zone impactée accompagné par des pompiers et des légistes du FBI. Il y avait encore les corps et les restes des 189 victimes à l'intérieur, et les légistes du FBI devaient souvent commencer par sortir des décombres un corps ou un reste humain avant de me permettre de continuer.

Le Pentagone est constitué de cinq anneaux concentriques, dénommés anneaux A à E, l'anneau E étant l'anneau extérieur. Outre de nombreux effets personnels des passagers de l'avion (dont une valise cabossée mais pas ouverte), j'ai retrouvé le cône avant de l'appareil entre les anneaux D et C. Marcus venait de retrouver la jambe de train d'atterrissage avant pas loin, et en venant l'aider à prendre des mesures et des photos, j'ai trouvé par terre le cône du nez de l'avion. La jambe de train d'atterrissage avant, pièce massive en fonte d'aluminium, a fait l'effet d'un bélier pour enfoncer les murs en béton renforcé du bâtiment jusqu'à l'anneau C. Parmi les autres pièces d'une robustesse comparable, les pièces les plus massives des réacteurs et les jambes du train d'atterrissage principal ont aussi fait effet de bélier, et ont été retrouvées dans les débris.

Nous avons retrouvés les pièces les plus robustes des réacteurs, à savoir les arbres principaux, les couronnes des turbines et des compresseurs, ainsi que les chambres de combustion, pièces en fonte de titane sur les Rolls-Royce RB 211 qui équipaient le 757-200 d'American Airlines. Dans les alentours du bâtiment, parmi les nombreux débris métalliques que j'ai ramassés, j'ai

personnellement retrouvé, comme pièces de l'avion ayant des numéros de série lisibles, l'actionneur de trim tab de la gouverne de profondeur, une pompe de pressurisation de la cabine et une des antennes radio UHF à haut gain de l'appareil.

D'autres pièces identifiables par leur numéro de série ont aussi été retrouvées par d'autres enquêteurs. La vérification des plaques constructeur attachées à ces débris a montré, en corrélation avec le registre de maintenance de l'appareil, que les numéros de série de ces pièces correspondaient bien à des équipements montés sur l'avion qui s'est écrasé sur le Pentagone. Dernier point : parmi les débris de l'avion récupérés à l'extérieur du bâtiment, j'ai ramassé un bout de tôle d'aluminium d'environ 4 pieds sur 2 (*120 cm sur 60 cm*) qui avait une immatriculation peinte dessus : N644AA, celle de l'avion qui a assuré le vol American Airlines 77 le 11 septembre 2001...

Le lendemain, mon dernier jour de présence à Washington sur le site du crash du vol AA 77, nous avons retrouvé les boîtes noires de l'avion. Le CVR était complètement détruit et inutilisable. Par contre, le FDR pouvait être exploité, et il a été immédiatement emmené au labo du NTSB. Les données recueillies sur cet enregistreur ont permis de confirmer la trajectoire finale avant impact que nous avons déterminée, Tobias et moi, à partir des témoignages recueillis par le FBI. En début de matinée, nous avons retrouvé, en plus des boîtes noires, un siège intact du cockpit de l'appareil, vraisemblablement éjecté lors de l'impact et qui a ainsi échappé à sa destruction par l'incendie qui a suivi. Nous avons aussi retrouvé la carte d'identité d'un des pirates de l'air, Nawaf al-Hamzi. C'était un document délivré par les services de l'immigration, et il a été bien utile pour tracer les déplacements des terroristes sur notre territoire avant le 11 septembre 2001.

Comme vous avez pu le voir sur des photos, des tentes de couleur bleue ont été installées sur le site pour y rassembler avant examen et analyse les éléments de preuve recueillis sur la scène du crime. La fameuse photo de divers secouristes civils et militaires portant une de ces tentes, souvent utilisée par les théoriciens de la conspiration pour faire croire que cet équipement banal dissimulait quelque chose d'extraordinaire, a été prise ce matin-là. J'étais à côté de celui qui a pris la photo. C'était un photographe de la Navy qui faisait un reportage sur la conduite des secours. Il m'a accompagné avec Marcus quand nous avons dégagé ensemble le siège d'un des pilotes qui a été retrouvé dans les débris, au niveau de l'anneau C. Une demi-heure plus tôt, les boîtes noires avaient été retrouvées. Il nous a pris en photo, Marcus et moi, alors que l'on dégageait le siège des gravats :

« C'est un des sièges des pilotes, expliquai-je. Il a été éjecté lors de l'impact, les fixations à sa base ont été sectionnées.

— C'est vraiment incroyable de le retrouver dans cet état, commenta le photographe. Je me suis laissé dire que le passeport de l'un des pirates de l'air qui s'est écrasé contre les Twins, à New York, a été retrouvé dans les débris des tours. Je ne pensais pas que c'était possible...

— Une explosion lors d'un crash, c'est un phénomène extrêmement hétérogène, expliqua Marcus. Et il n'y a pas que ce passeport qui a été retrouvé : beaucoup d'effets personnels fragiles des passagers et des équipages de vols AA 11 et UAL 175 ont aussi été retrouvés plus ou moins intacts dans les environs du World Trade Center, de la carte de crédit à la valise. Depuis bientôt quinze ans que je suis enquêteur pour le NTSB, j'ai vu des trucs bien plus incroyables que ça. Par exemple, sur le lieu du crash d'un avion d'affaires, j'ai retrouvé intacte une bouteille de champagne contenue dans le réfrigérateur de cabine de l'avion, alors qu'une pièce bien plus solide, le longeron d'aile, était coupé en morceaux dont le plus gros faisait à peine un pied de long... Walt, tu es mieux placé que moi pour le soulever, si tu as besoin, je peux t'aider à le porter...

— Ça ira Marcus, c'est pas bien lourd... »

Nous avons sorti le siège des gravats et nous l'avons porté à l'extérieur. Marcus avait demandé une tente pour le regroupement des débris avant envoi pour analyse au labo du NTSB. En sortant du

bâtiment endommagé, nous sommes tombés sur un sous-officier de la Navy qui nous avait trouvé ce que nous avions demandé, et qui nous l'amenait :

« Excusez-moi... C'est vous les enquêteurs du NTSB ? J'ai votre tente, il faudrait simplement que vous me disiez où l'installer.

— Merci à vous, répondit Marcus. Les pompiers nous ont réservé une place à côté de leur centre de commandement, vous pouvez l'installer là-bas, je vais vous indiquer où précisément...

— Merci... Les gars, on emmène la tente là-bas ! »

À ce moment-là, le photographe qui nous a accompagné a pris en photo l'équipe qui portait la tente bleue qui nous était destinée. Cet équipement banal est devenu, grâce à l'imagination des théoriciens de la conspiration, une mystérieuse bâche destinée à cacher on ne sait trop quel secret... Peut-être le fait que l'on ait retrouvé, dans la pochette arrière du siège, un magazine de décoration intérieure acheté, avant le décollage, par David Charlebois, le copilote du vol AA 77, qui voulait se payer une cuisine intégrée ? À moins que ce ne soit la note de restaurant de Philadelphie, datant du 8 mars 2001 et d'un montant de \$54 avec la taxe, oubliée au fond de cette pochette par un autre pilote d'American Airlines. Des preuves indiscutables de l'existence même d'un complot gouvernemental, si vous voulez mon avis...

Le 16 décembre 2000, nous sommes repartis à New York City en assurant le vol Tampa-Atlanta, Yasmina et moi. USA Express étant la compagnie aérienne la plus féminisée du pays, (24 % de pilotes féminins contre 6 % de moyenne nationale pour les USA) il est fréquent que des couples constitués se retrouvent ensemble aux commandes du même avion. C'était notre cas ce jour-là, le dispatching nous avait trouvé deux vols vers New York City, à piloter ensemble pour rentrer chez nous.

Comme nous avons la même qualification de commandant de bord sur MD 81, Yasmina et moi, nous avons tiré à pile ou face pour savoir lequel de nous deux serait le commandant de bord sur le premier vol. Ma compagne avait gagné le vol Tampa-Atlanta et je prenais sa place dans le siège de gauche pour le vol Atlanta-New York City. Alors que nous prenions la météo avant le décollage, Yasmina a repensé à son entrevue de la veille avec le FBI. Visiblement, quelque chose la tracassait :

« J'ai vraiment l'impression qu'ils m'ont prise pour une folle...

— Le FBI ?... Non... Ils ont peut-être pensé que tu étais quelqu'un d'un peu exubérant, mais certainement pas une dérangée. Ils connaissent bien la psychologie des gens qui viennent les voir, ils n'ont sûrement pas fait cette erreur avec toi...

— Dis tout de suite que je suis hystérique, on gagnera du temps...

— Chérie, voyons... Être naturellement expansive et spontanée, comme toi, ne signifie pas avoir un grain... En plus, tu leur as fourni des renseignements qu'ils peuvent vérifier. Ce Mohamed et ses amis, ils ont sûrement payé le restaurant par carte de crédit, on va pouvoir les retrouver, leur poser des questions et, si les réponses qu'ils donnent ne sont pas satisfaisantes, les mettre sous surveillance et trouver ce qui ne va pas...

— Tu aurais dû être agent du FBI Walt... Celui qui m'a reçu avait vraiment l'air de me prendre pour une cinglée. J'ai quand même entendu clairement au restaurant, à trois mètres de moi au plus, des gens qui parlaient d'attaque, de cible, de détournement d'avion et de combattants. Il y a trois mois, des gens qui tenaient le même genre de discours ont fait sauter un navire de guerre au Yémen.

— Ils devaient pas fréquenter le bon restaurant pour qu'on soit passés à côté de la préparation de leur attentat...

— Walt, c'est pas drôle... Notre MD 81 est à quai, on commence la visite pré-vol ? »

Yasmina sait que je suis très pointilleux sur les questions de sécurité. C'est moi qui ait poussé auprès du Comité pour les sas de sécurité blindés sur nos nouveaux avions, et qui ait fait voter l'installation d'une alarme sonore de dépressurisation en cockpit. Pendant la visite, nous avons soigneusement vérifié notre avion. Elle m'a demandé :

« Chéri, la compagnie qu'ils vont viser, tu crois que ça sera la nôtre ? »

— Je ne pense pas... Nous ne sommes dans le métier que depuis 1998. Ils s'en prendront à une compagnie plus visible, comme American Airlines, la première du pays.

— En tout cas, s'ils tombent sur un de nos A 321, ils auront des problèmes avec les sas blindés qui leur barreront l'accès au cockpit. Je pense qu'ils tenteront de détourner quelque chose de plus gros, comme un de nos vieux Tristar.

— Peut-être pas... Le L 1011 Tristar est un appareil dépassé sur lequel il n'y a plus de demande de qualification. Ils s'attaqueront plutôt à des gros porteurs récents, comme les 767 ou les A 330, sur lesquels ils ont plus de chance de trouver une formation dans une école de pilotage... Mina, tu as le potentiel de la vis sans fin de l'empennage horizontal ?

— Attends, je calcule... 74 heures, c'est Stan Carlssen en personne qui l'a graissée à Denver... On a bien fait de racheter Mountain Air Maintenance pour notre entretien...

— Stan avait racheté avant son entreprise avec ses collègues de travail pour un montant symbolique, et il l'a faite fusionner avec nous. On peut passer au cockpit check, j'ai fini. »

Ce jour-là, nous avions comme passager dans le cockpit, assis sur un strapontin, un de nos collègues, Alvyn Macready. Ancien pilote de National Link, comme moi, il nous avait rejoint seulement depuis le début de l'année 2001. Il avait quitté National Link peu avant la faillite pour devenir pilote d'une compagnie régionale. Cette dernière ayant dû licencier suite à la crise du secteur, il a tenté sa chance auprès de USA Express. Comme nous recrutions, il a été pris. Il nous a rejoints dans le cockpit peu avant le décollage. Nous avons pris l'air à l'heure en direction d'Atlanta. Pour une fin d'automne, le temps était magnifique. La saison des ouragans s'était terminée quinze jours plus tôt, et nous n'avions plus de passages nuageux.

Les conditions étaient encore anticycloniques sur le sud, et les courants d'air froid en provenance du pôle via le Canada ne descendaient pas encore le long des Appalaches. Après le décollage, nous avions une heure de vol avant d'arriver à destination. Nous étions sur la J 41, au niveau 260, et c'était l'ARTCC de Jacksonville qui suivait l'essentiel de notre vol. Alors que nous volions le long de la côte ouest de la Floride avec le Golfe du Mexique sur notre gauche et la côte sur notre droite (dans le cas contraire, nous aurions eu quelques problèmes en arrivant plus au sud...), Yasmina a raconté ses déboires avec les présumés terroristes et le FBI à Alvyn. Naturellement, sans enjoliver les faits, ni inventer quoi que ce soit, ma compagne a fait une présentation très... vivante de ce qui lui était arrivé, et Alvyn était intéressé :

« ...et le type du FBI n'a rien trouvé de mieux que de me dire un truc du genre : "mais bien sûr madame, on va s'occuper de tout cela"... Mais qu'est-ce qui leur prend dans ce pays ? Ils voulaient quoi de plus, la date de l'attaque et la photo de ces types ? »

— Ils doivent déjà avoir tout ça, tempérai-je. Chérie, tu te fais des idées pour pas grand chose. Je suis sûr que le FBI te convoquera comme témoin à leur procès.

— Ils n'ont pas réagi plus que ça ? reprit Alvyn, plutôt inquiet. Je voudrais bien que l'on m'explique à quoi ça sert que je paye mes impôts si le FBI ne se bouge pas quand on leur signale des terroristes en liberté ! Ils n'ont plus qu'à mettre ses types sous surveillance grâce à Yasmina, ils auraient dû te remercier d'avoir fait une partie de leur boulot.

— Ah, tu vois ! Chéri, je te dis que le FBI s'en fiche, et qu'on devrait aller parler directement à leur directeur à Washington !

— Chérie, on ne va pas recommencer avec ça...

— Pourquoi pas ? On est au-dessus du niveau 100, on peut faire une scène de ménage, la FAA nous y autorise !¹¹

— Elle a raison... reprit Alvyn. Les directeurs de bureau de terrain du FBI sont souvent des crétins finis. Autant parler au grand patron...

— Ah, tu vois !

— Mina chérie, je me vois mal débarquer à Washington et dire au directeur du FBI : "Bonjour monsieur, ma compagne a croisé des terroristes au restaurant et elle souhaiterait en parler avec vous"...

— Et tu as quoi de mieux à me proposer ?

— Yasmina a raison Walther... Un avion de ligne avec les pleins, c'est une vraie bombe volante. Et ça ne m'étonne pas que des gens originaires du moyen-orient soient impliqués. J'ai quelque chose à te raconter qui va dans ce sens, garde-le pour toi, mais tu en as sans doute déjà entendu parler...

— Vas-y, je t'écoute...

— Voilà, ça date de fin 1999, quand je travaillais encore pour Transway Airlines... »

...J'assurais un vol direct Denver-Washington à bord d'un 737-300 de la compagnie, avec comme copilote Joe Tallinghame, qui nous a rejoint en même temps que moi, lui aussi. Nous avions décollé de Denver et nous nous dirigeons vers Washington. Nous étions au-dessus de l'Illinois quand l'incident a eu lieu. Jusqu'alors, tout allait bien, il y avait une importante couverture nuageuse au-dessus de la Prairie, mais rien de bien inquiétant pour ce 19 novembre 1999. Nous avons franchi la balise de Farmington, au sud de Saint Louis, et nous avions à contacter l'ARTCC d'Indianapolis :

« C'est calme aujourd'hui, commentai-je. Joe, est-ce qu'on est assez légers pour monter au niveau 330 ? C'est pas que la vue soit plus dégagée, mais si on peut consommer un peu moins en volant un peu plus haut, autant ne pas se priver...

— On demandera ça à Indy quand on sera chez eux... Faut prévenir Kansas City qu'on les quitte, je le fais si tu veux...

— Je te laisse la radio... On a franchi Pless, tu peux y aller...

— Okay... Kansas City de Transway 4875, on va bientôt quitter votre espace aérien, niveau 310, cap zéro huit un sur Juliett 78, demande l'autorisation de quitter la fréquence pour passer sur Indy, à vous !

— *Transway 4875 de Kansas City, vous êtes autorisé à quitter la fréquence. Prévenez Indianapolis de votre arrivée sur 134,5, terminé !*

— Compris Kansas City, je préviens Indy... De Transway 4875, terminé !... 134,5, on a quoi comme autre ARTCC avant DC ?

— Indy et DC, c'est tout... J'ai Pocket City sur le VOR...

— Okay... 134,5, ça y est... Indy contrôle, ici Transway 4875, bonjour. Nous sommes en approche de Pocket City, cap zéro huit un, niveau trois un zéro, me recevez-vous ?

— *Cinq sur cinq Transway 4875, je vous ai sur mon radar, votre transpondeur est OK. Pouvez-vous me confirmer votre plan de vol, je vous prie...*

¹¹ Allusion à la règle dite du cockpit stérile : aucune communication verbale n'ayant pas trait au pilotage immédiat de l'appareil n'est autorisé aux pilotes en dessous de 10 000 pieds (3 000 mètres) d'altitude.

— Affirmatif Indy, nous continuons sur Louisville et Charleston par Juliett 78 avant de vous quitter par Juliett 8...

— *Louisville et Charleston par Juliett 78 puis Juliett 8, noté Transway 4875. Rappelez après avoir franchi Louisville, terminé...*

— Compris Indy, on passe Louisville et on vous rappelle, terminé !... Ça va bientôt être DC et ses routes aériennes à sens unique. Avec le trafic qu'il y a dans le coin... C'est quoi ce bruit ? »

Une sorte de cliquetis avait retenti derrière nous. Il s'est reproduit à deux ou trois reprises avant qu'on puisse l'identifier. C'était quelqu'un qui ouvrait et fermait la porte du cockpit dans notre dos :

« Joe, tu peux aller voir quel est le rigolo qui s'amuse avec ça, s'il te plaît ? Ça me tape sur les nerfs d'entendre ça dans mon dos...

— Je vais lui passer un savon t'en fais pas... »

Joe n'a pas eu le temps de se lever qu'un cheik arabe est entré dans le cockpit. Ni gêné, ni surpris, il a simplement regardé le poste de pilotage. Je lui ai tout de suite fait remarquer qu'il n'était pas à sa place :

« Monsieur, vous n'avez rien à faire ici, veuillez regagner votre place immédiatement, c'est pour votre sécurité...

— Excusez-moi. Je me suis trompé de porte... »

C'est ça, et moi je suis Abraham Lincoln... Ce type avait tripoté la porte pendant cinq bonnes minutes et il ne pouvait pas ignorer que ce n'était pas les toilettes, pas du tout installées à l'avant de l'avion que nous pilotions, Joe et moi. J'ai appelé notre chef de cabine par l'interphone pour lui demander ce qui se passait avec ces types :

« Colleen, c'est Alwyn à l'appareil. Qu'est-ce qu'il fout avec notre porte de cockpit, cet arabe ?

— *J'aimerais bien le savoir ! Il est entré chez toi ?*

— Affirmatif, et je l'ai viré dès que je l'ai vu. Il s'est trompé de porte, à ce qu'il paraît...

— *Il est avec un groupe de trois voyageurs. Je ne sais pas ce qu'ils ont, mais ça fait depuis le décollage qu'ils reluquent ta porte de cockpit. Je les ai déjà empêchés de rentrer à trois reprises, et j'allais t'appeler pour te signaler le problème...*

— Merci d'avoir fait attention, je vais voir avec Joe... »

Je n'ai pas eu le temps de finir ma phrase qu'un autre cheik venait d'ouvrir la porte du cockpit. Joe l'a tout de suite fermement remis à sa place :

« Monsieur, vous n'avez pas à rentrer ici ! Nous sommes en plein vol et vous devez regagner votre siège, c'est pour votre sécurité ! »

Notre intrus n'a pas insisté. Compte tenu de leur attitude et des règlements en vigueur, tu connais ça très bien Walt, j'ai pris la décision d'interrompre le vol et de confier ces types au FBI :

« Joe, on envoie un pan et on se pose le plus tôt possible. On a quoi comme aéroport de dégagement ?

— Tu as le choix : Louisville, Indianapolis, Cincinnati, Columbus, Dayton... On prend lequel ?

— Cincinnati, il y a un bureau de terrain du FBI dans cette ville... Je le connais par un copain de lycée qui y travaille...

— Okay, on y va... Pan, pan, pan, ici Transway 4875, nous demandons un atterrissage d'urgence à Cincinnati International suite à des intrusions répétées dans le cockpit de passagers à l'attitude suspecte... »

Indy nous a donné un cap direct pour nous poser à Cincinnati international, avec le FBI qui nous attendait sur le tarmac...

« ...Nos arabes ont été arrêtés à leur descente d'avion, mais le plus intéressant dans cette histoire commence là... »

Le règlement de sécurité de la FAA prévoit qu'en cas d'intrusion d'un passager dans le cockpit, l'appareil doit se poser au plus tôt pour que l'intrus soit arrêté par le FBI. Alwyn avait suivi la procédure, mais les choses allaient coïncider pour lui par la suite, comme il nous l'a raconté :

« Nous avons repris le boulot le lendemain, Joe et moi, et nous nous attendions à être convoqués au tribunal pour témoigner contre ces types. Or, ne voilà t-il pas que le lendemain soir, en regardant la télévision, je tombe sur un reportage de Wolf News où ces types, dont un certain Ahmed Kezeb Kebir, se sont plaints du fait que Transway les avait accusés à tort d'avoir troublé le vol de notre avion en se basant sur des critères racistes ! Faut quand même le faire : on avait une centaine de passagers et cinq PNC à bord, en plus de Joe, qui pouvaient témoigner du contraire !... Le lendemain, le patron me convoque et me dit qu'il ne donnera pas suite à l'affaire suite à la demande de certains actionnaires de la compagnie. On enterre tout et on recommence !... Alors, quand Yasmina me parle de terroristes arabes, je ne peux que lui donner raison d'avoir secoué les puces au FBI...

— Tout à fait ! renchérit ma compagne. Un de ces jours, des types comme ça vont entrer dans le cockpit, tuer les pilotes et aller s'écraser quelque part avec l'avion, sur l'Empire State Building par exemple ! Et on les aura laissé faire !

— *Express 975 de Jacksonville contrôle vous allez bientôt quitter notre espace aérien, pouvez-vous confirmer, à vous !*

— Laisse chérie, je réponds... Jacksonville contrôle, ici Express 975, je vous reçois cinq sur cinq... »

Cette histoire intéressante, qui avait un an à l'époque, avait contribué à renforcer la méfiance de Yasmina. Elle me l'a dit après le 11 septembre 2001, elle s'était ensuite rendue sans me le dire à deux reprises au bureau de terrain de New York City du FBI, début 2001, pour leur raconter son histoire et demander ce qu'il en était. Elle avait rencontré des agents qui lui avaient assuré que le Bureau traitait son signalement. Apparemment, ils n'ont pas bien suivi l'affaire : ma compagne n'a été recontactée par le FBI qu'après le 11 septembre 2001.

Yasmina a clairement identifié ce jour-là, sur photos, deux des terroristes qui avaient fait le coup : Marwan Al Shehhi et Mohamed Atta qui avaient été ses deux voisins de table à la pizzeria. Je ne crois à aucune théorie de la conspiration, que les choses soient claires sur ce point, mais force est de constater que le FBI n'a clairement pas fait son boulot par possible incompétence. Reste à savoir comment on en est arrivé là, c'est ce qui est le plus important. Et cela n'est jamais mentionné par les théoriciens de la conspiration, comme par hasard...

Après le 11 septembre 2001, le travail a repris à USA Express, mais rien n'était plus comme avant. Les grandes compagnies aériennes, faute d'avoir pu anticiper sur les mesures de sécurité à prendre, se sont retrouvées dans le rouge et ont dû bénéficier de subventions fédérales pour survivre : dix milliards de dollars par an. Contacté pour avoir sa part, le Comité de Gestion de USA Express a refusé le principe même de toucher de l'argent public. Et l'a fait savoir dans une page de publicité dans le *New York Times*. Intitulée : Nous ne vous coûtions que le prix d'un

billet... seulement si vous voyagez sur nos lignes, la campagne de USA Express a fustigé le fait que le contribuable était contraint, via l'Air Transportation Stabilization Board (*Bureau de Stabilisation du Transport Aérien*), de payer l'inconséquence des instances dirigeantes des grandes compagnies aériennes en matière de sécurité, à raison de \$10 milliards par an pendant deux ans, de fin 2001 à fin 2003. Même s'il s'agit dans les faits de prêts remboursables, c'est toujours de l'argent public qui est généreusement distribué à des entreprises privées...

Les insuffisances en matière de sécurité aérienne avaient déjà été pointées, en 1997, par un rapport d'une commission dirigée par le vice-président Albert Gore. Celle-ci avait mis en évidence que tous les maillons de la chaîne de sécurité du transport aérien civil aux USA étaient gravement défectueux. À part USA Express et Ben Laden, personne n'a tenu compte de ses recommandations, visant à renforcer la sécurité du transport aérien civil. Bien évidemment, après le 11 septembre, USA Express a maintenu sa politique d'installation de sas de sécurité blindés sur ses avions neufs. L'extension de cette mesure aux avions devant rester en service dans la compagnie a été limitée, pour des raisons de coûts, aux 737-300 et 737-500, qui ont été équipés de simples portes de sécurité blindées. C'est mieux que rien, et bien plus que les autres compagnies aériennes.

Nous avons bénéficié de la crise du transport aérien de l'après 11 septembre 2001 pour récupérer en leasing une douzaine de 737-500 rendus à leur loueur, ILFC, pour cause de baisse du trafic. Ils ont remplacé les vieux 737-200, hérités de Gulf Southern, courant 2002. Et nous allons les garder jusqu'en 2010 inclus. La crise de surcapacité du transport aérien aux USA était patente au tournant des années 2000, le 11 septembre 2001 n'a agi qu'en tant que révélateur. Avec une économie libérale, soit les compagnies privées font faillite, soit elles sont nationalisées si elles ont un intérêt économique évident. Gerald Ford l'avait bien fait pour les chemins de fer en 1976 en nationalisant la compagnie de chemin de fer Penn Central pour qu'elle soit complètement restructurée sous le nom de Conrail. De ce fait, il a évité de priver tout le quart nord-est du pays de transport de marchandises par voie ferrée. Conrail a ensuite été privatisée sous Reagan une fois rentable avant d'être partagée entre Norfolk Southern et CSX transportation en 1998.

Pour notre part, à USA Express, outre la poursuite de notre politique de sécurité, initiée aux tout débuts de la compagnie, nous avons aussi pris les devants en matière de traitement de crise : notre siège social, situé à New York City sur la huitième avenue, a été déplacé dans un coin tranquille de Long Island, North Shore Heights, afin de ne pas être coupé du monde pendant 48 heures ou plus en cas de catastrophe majeure frappant la ville... Accessoirement, travailler à la campagne, pour notre personnel administratif, est bien plus reposant qu'à New York City. L'achat d'une ferme délabrée et sa restauration pour en faire notre siège social n'a été qu'un coût marginal dans nos dépenses d'exploitation. Nettement moins que les \$37 millions de pertes d'exploitation immédiates au quatrième trimestre fiscal 2001 suite aux attentats du 11 septembre...

Notre expansion a continué, avec le rachat d'une compagnie d'aviation californienne en faillite en 2005, Pacific Coast Airlines, puis la reprise commune d'une autre compagnie californienne, California Southern, que nous avons partagée avec Americana Airlines : nous reprenons ses activités domestiques, et Americana reprenait ce qui l'intéressait, les lignes vers l'Amérique Centrale. Naturellement, j'ai poursuivi mes activités de consultant pour le NTSB avec l'équipe de Marcus Farrell. J'ai, entre autres missions, assisté à l'enquête sur le crash de l'Airbus A 300 du vol American Airlines 587. Ce crash, qui a eu lieu le 12 novembre 2001, a tué les 251 passagers et les 9 membres d'équipage qui avaient embarqué à bord de cet avion, au départ de Kennedy Airport et à destination de la République Dominicaine. Plus cinq personnes au sol quand l'avion s'est crashé sur le quartier résidentiel de Belle Harbor, au sud du district du Queens, à New York City.

Ce qui m'a le plus marqué dans ma participation à l'enquête qui a suivi, c'était un des témoins, une femme dans la quarantaine du nom de Gwendolene Kearslowe. Habitante du quartier de Belle Harbor, là où l'avion s'est écrasé, elle avait échappé aux attentats du 11 septembre 2001 en fumant une cigarette au pied de la tour nord du World Trade Center où elle travaillait, avant d'aller au bureau, et ça l'avait visiblement marquée... Miss Kearslowe, plutôt agitée quand je l'ai vue à peine trois jours après le crash, avait eu sa maison redécorée par un des réacteurs de l'avion qui avait défoncé le mur de son salon pendant qu'elle était dans la cuisine en train de se préparer son petit déjeuner... C'était la première fois que je voyais une femme saine d'esprit plus agitée que Yasmina quand elle est énervée. Vu ce qui était arrivé à miss Kearslowe, il y avait de quoi...

La cause de l'accident a été facile à trouver : pour éviter les effets des turbulences de sillage, les pilotes d'American Airlines compensaient les mouvements parasites de leurs avions en donnant de grands coups de palonnier. Ce qui a entraîné la rupture de l'empennage vertical de l'Airbus A 300 du vol AA 587, trop sollicité par les mouvements de la gouverne de direction, utilisée pour compenser la turbulence de sillage laissée derrière lui par un Boeing 747 de Japan Air Lines... Il y avait aussi un problème structurel avec le longeron de l'empennage vertical, ce qui a entraîné l'arrêt des vols sur Airbus A 300 et A 310, qui sont dotés de la même pièce, fabriquée en matériaux composites. USA Express, qui avait dans sa flotte 11 Airbus A 310 à l'époque, a dû annuler des vols le temps que les longerons en question soient vérifiés.

À l'occasion, j'ai retrouvé Jacob Birnbaum. Il était sur le point de divorcer de Kathryn Dorsley, qui n'avait pas encore inventé la thèse du démontage des Twins et de la simulation médiatique des attentats du 11 septembre 2001, le tribunal n'ayant pas encore refusé de lui accorder une pension alimentaire... En tant que chef de laboratoire CSU au NYPD, il était venu avec son équipe à Belle Harbor pour nous aider à ramasser les morceaux du vol AA 587. Alors que nous faisons une pause sur le terrain, dans un des postes de commandements mobiles installés dans une rue des environs du site du crash par le NYPD, il m'a posé des questions sur certains points précis concernant les attentats du 11 septembre 2001 :

« Walt, je sais que tu es pilote, ce qui n'est pas mon cas, et j'ai entendu certaines critiques par de soi-disant spécialistes de l'aviation qui prétendent que les vols American Airlines 11 et United 175 n'ont pas pu percuter les Twin Towers en étant pilotés par les pirates de l'air qui les avaient détournés. Soi-disant une affaire de vents rabattants à laquelle je n'ai rien compris. Il me semble pourtant que des tours de près de 1 400 pieds de haut, ça se voit de loin, et qu'il suffit de viser juste. Je ne vois pas où est le problème...

— Moi non plus... Les vents rabattants sont des ascendances thermiques qui se produisent dans les environs immédiats d'immeubles de grande hauteur, dans un rayon maximum de 300 à 1 000 pieds autour des façades des bâtiments concernés (*100 à 300 mètres*). Cela concerne surtout des hélicoptères, typiquement des engins en mission d'évacuation sanitaire ou de repérage d'incendie. Ils doivent faire attention de ne pas s'approcher trop près d'un immeuble de grande hauteur pour ne pas prendre le risque que le pilote ne perde le contrôle de l'engin et s'écrase au sol ou contre le bâtiment. Cela ne concerne donc pas les attentats de septembre...

— 300 à 1 000 pieds tu dis... Donc, un avion de ligne qui fonce droit sur un immeuble avec l'intention de le percuter n'a même pas à tenir compte de ce phénomène. Ça fait à peine une seconde de vol sur la phase finale d'une attaque suicide. Mais pourquoi est-ce qu'on m'en a fait tout un plat, de ces vents rabattants ?

— C'est une question à poser à ton interlocuteur, surtout qu'il n'y en avait pas le 11 septembre 2001 : l'attaque a eu lieu le matin aux alentours de 9 heures, heure de la côte est, pendant une journée plutôt tiède de fin d'été, à une période où la température est la plus basse. Les vents

rabattants, qui sont le résultat d'ascendances thermiques, n'apparaissent généralement au plus tôt que deux heures avant le midi solaire. Soit onze heures pour le 11 septembre 2001. J'ai un collègue de travail qui connaît ça, il a été pilote d'hélicoptère ambulance avant de rentrer à USA Express...

— Donc, il n'y en avait pas le 11 septembre 2001, et s'il y en avait eu, ils n'auraient eu qu'un effet négligeable, si ce n'est nul, sur les attaques en cours. Donc, ce sont bien les terroristes qui ont piloté les avions jusqu'au bout. Et pourquoi auraient-ils besoin d'une balise radio pour se diriger vers les tours ? Elles sont visibles de loin à l'œil nu, et il faisait beau ce jour-là !

— Une balise radio ?

— Soi-disant installée dans les Twins, et qui aurait servi pour guider les avions. Ça existe ces engins-là ?

— Oui, ça s'appelle des balises VOR/DME. Ce sont des installations fixes qui pèsent plusieurs tonnes, ont des antennes de 100 pieds de haut (*30 mètres*) et consomment plusieurs kilowatts pour une portée minimum de 200 nautiques (*370 km*). Elles sont portées sur les cartes de navigation aériennes et s'il y en avait eu une dans les Twins, elle y aurait été mentionnée. Pour rappel, par temps clair, une tour de 1 400 pieds de haut se voit facilement à 20 nautiques (*36 km*) à la ronde... Alors, l'utilité d'un tel équipement pour mener l'attaque, je ne la vois pas...

— En clair, ce type qui m'a raconté ça, il dit n'importe quoi... Je voudrais bien savoir où il veut en venir, ce Melvin Seyne...

— Tiens ! Un nom bien connu du NTSB...

— Tu as déjà entendu parler de lui ?

— La thèse, démentie par les faits, du missile contre le vol TWA 800... Il a enfin trouvé quelque chose de plus porteur à vendre comme théorie de la conspiration inepte... »

Melvin Seyne a, par la suite, été associé à l'infâme fauxcumentaire *Modifications éparpillées*, qui est au 11 septembre 2001 ce que *Le Protocole des Sages de Sion* est au judaïsme... Idiotie qui réussit à ne rien dire d'intéressant sur le 11 septembre 2001, tout en ayant l'unique mérite de concentrer et détailler les principales âneries sur le sujet. À l'initiative de Linda Patterson, la sœur de ma collègue Siobhan, et de son compagnon, le docteur Martin-Georges Peyreblanque (excellent pilote privé qualifié IFR, cela dit en passant), j'ai participé comme consultant à plusieurs conférences de contre-désinformation, dirigées par l'Association des Citoyens Concernés par le 11 septembre 2001, un groupe anti-conspirationniste qui cherche à poser les bonnes questions.

Entre autres, du point de vue aéronautique, le fait que l'attaque aie été soigneusement préparée par des professionnels, ce qui contraste avec l'amateurisme certain des terroristes sur divers points. Par exemple, l'un des terroristes qui a détourné le vol United 93 a confondu la public adress, qui permet au pilote de parler aux passagers depuis le cockpit par un circuit son dédié, avec la radio de bord de l'appareil, son message demandant aux passagers de rester tranquilles a été entendu par l'ARTCC de Boston...

Si on reporte sur un plan des Twins les trajectoires des avions, on s'aperçoit que le vol American Airlines 11, qui a percuté la tour nord, arrive droit dessus, en provenance du nord, pour percuter l'immeuble par sa façade nord. Trajectoire directe, logique... Le vol United 175, par contre, arrive suivant la même direction et fait le tour de la pointe sud de Manhattan pour percuter la tour sud par sa façade sud, plus précisément à son coin sud-est.

Pourquoi une telle complication, et pourquoi ne pas avoir percuté la tour sud par sa façade ouest, plus simple pour manœuvrer quand on arrive depuis le nord ? Si on pose la question du point de vue du pilotage, on s'aperçoit qu'il y avait ce jour-là un vent de 9 nœuds (*16 km/h*) au 270 à

basse altitude sur New York City. En reportant sur un plan des Twins la position des avions au moment de l'impact, on s'aperçoit que le vol American Airlines 11, qui volait sur un cap de 180, est arrivé droit sur la tour nord avec le vent sur sa droite. Le Vol United 175 a percuté la tour sud avec le vent provenant de sa gauche. Et le pilote a failli rater sa cible en faisant un virage sur l'aile au dernier moment pour percuter la tour.

Ces deux trajectoires correspondent aux deux façades des tours visées les plus dégagées de toute turbulence induite par la position des immeubles les uns par rapport aux autres, rapportées à la direction du vent qui soufflait ce jour-là. En effet, les façades sud et est de la tour nord, et nord et ouest de la tour sud correspondaient aux façades qui étaient chacune en vis à vis des deux tours. Et qui délimitaient ainsi une zone où les turbulences étaient potentiellement les plus élevées : la zone située entre les deux bâtiments.

En percutant les façades les plus dégagées, extérieures à l'ensemble des deux tours, les pilotes des avions détournés n'avaient à tenir compte, pour leur manœuvre, que d'un vent de côté qui soufflait dans un espace dégagé et qui n'était pas perturbé par son écoulement entre les deux bâtiments, d'où une précision de pilotage élevée du fait de l'absence de turbulences créées par le passage du vent entre les tours.

Une simple correction à vue pour tenir compte du léger vent de travers et c'était dans la poche. D'autant plus qu'un avion de ligne de 200 tonnes, ça a nettement plus d'inertie qu'un petit avion de tourisme. Si l'attaque avait été menée suivant un axe est-ouest, les turbulences créées par le passage du vent entre les tours auraient compliqué le pilotage. En choisissant un axe nord-sud, les turbulences dues au vent en provenance de l'ouest étaient réduites à néant. Ce qui montre que cette attaque n'a pas été planifiée par des amateurs... Certes, Mohamed Atta et les autres pilotes avaient suivi des cours de pilotage, et ils auraient pu déduire tout ça eux-mêmes, mais je reste convaincu qu'ils ont eu, pour la préparation de leur attaque, un coup de main de la part de professionnels du pilotage. Peut-être des pilotes militaires d'un pays étranger...

Naturellement, aucun théoricien de la conspiration n'abordera ce point précis, qui demande au minimum des notions de base qu'un passionné de l'aviation peut avoir en étudiant bien son sujet. Un simple pilote privé, comme le docteur Peyreblanque, peut facilement démonter toutes les âneries dites à ce sujet sans le moindre problème. Fin 2006/début 2007, j'ai été appelé comme consultant sur un documentaire réalisé par les désormais célèbres documentaristes new-yorkais Jerry et Ryan Meyssonier. Ils faisaient, à l'occasion du cinquième anniversaire des attentats, un documentaire au ton sarcastique sur les théories de la conspiration. Dans un simulateur de vol de notre siège social, Yasmina, ma compagne, a simulé l'approche des Twins, ainsi que le fameux virage de 270 degrés soi-disant impossible à faire avant de percuter le Pentagone...

Et, pour prouver que le pilotage d'un avion de ligne est incroyablement compliqué, le docteur Peyreblanque, qui avait posé en catastrophe un 737-200 deux ans plus tôt, a montré ses capacités à faire voler un avion de ligne, ainsi que... sa fille Galina et sa belle-fille Nelly Patterson, huit ans toutes les deux. Elles ont été capables de reproduire sans la moindre difficulté le fameux virage impossible au dessus du Pentagone et de faire une ballade en vol simulé au-dessus de Manhattan, avec passage au ras de l'Empire State Building...

Au moment où j'écris ces lignes, début 2009, les théoriciens de la conspiration semblent plus occupés à se combattre entre eux qu'à trouver des preuves à leurs théories, tout en détournant l'attention sur les carences graves de l'administration Bush sur ce dossier. Voir plus haut ce que j'ai écrit sur le FBI et la façon dont ils ont pris en compte le témoignage de ma compagne.

Quand aux théories de la conspiration, le fait même qu'elles circulent librement, surtout en étant colportée par des mass-media, prouve de facto leur inanité. Une vraie conspiration, dont

l'existence même pourrait être prouvée par l'analyse de quelques vidéos par deux gamins de Pennsylvanie sortis de nulle part, aurait sûrement prévu un scénario pareil concernant sa révélation accidentelle au public. De ce fait, Justin Foylehatte et Guthrie Mac Cranke, les deux réalisateurs de *Modifications Éparpillées*, auraient été éliminés discrètement par des professionnels sans que personne n'entende jamais parler d'eux et de leur théorie qui, pour le coup, n'aurait pas été imbécile... On est loin du compte !

Je termine là avec ces pitres pour conclure mon histoire par une décision du Comité de Gestion de ma compagnie aérienne. Après l'élection du nouveau Comité, en Avril 2005, qui a remplacé le Comité provisoire constitué lors de la création de la compagnie en 1998, il a été décidé, sur le modèle de la police de la compagnie de chemin de fer Union Pacific, de créer une police aérienne pour USA Express, avec des agents en civil et en uniforme qui voyageraient à bord de nos avions pour en renforcer la sécurité.

Cette police est en place depuis 2007, une grande première dans le monde de l'aviation civile. Et, en ce début d'année 2009, USA Express est, malgré la crise, une compagnie qui marche, jamais en déficit depuis le deuxième trimestre fiscal 2002. Depuis janvier, notre flotte comprend exclusivement des Airbus A 320 et des Boeing 737. Ces derniers restent en service en attendant leur remplacement par des EMBRAER 190, de fabrication brésilienne. Et nous n'avons plus eu de vols interrompus pour cause de force majeure depuis huit ans, comme ce fut le cas le 11 septembre 2001.

En dehors du récit de Yasmina Noura sur sa rencontre des pirates de l'air du 11 septembre 2001 au restaurant, tous les faits et toutes les données présentes dans cette nouvelle sont authentiques, aussi bien celles qui concerne le 11 septembre 2001 que celles qui concernent les accidents d'avion évoqués dans cette nouvelle.

Aucune des théories de la conspiration évoquée dans ce récit n'est basée sur des faits avérés et des analyses rigoureuses. Seule la thèse du démontage des Twin Towers dans la nuit du 10 au 11 septembre 2001, suivie d'une simulation vidéo des attentats, est une théorie de la conspiration inventée par l'auteur de cette fiction. Enfin, tant que quelqu'un ne me la pique pas...

* * *

CC Olivier Gabin, 2009, juillet 2012

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/>