

Dans la série "Aventures Rationalistes"

**RENCONTRES
APPROXIMATIVES
DE TYPE
INDÉTERMINÉ**

Olivier GABIN

16 mai 2021

SI VOUS CONNAISSEZ un peu ma famille, cela ne vous étonnera pas que j'ai fini par m'intéresser à la pensée rationaliste, et au démontage des idioties du paranormal. Ainsi que la musique, dont je compte bien faire ma carrière, sur conseil de mes parents, en travaillant pour décrocher un doctorat en musicologie. Pour le moment, je suis au College, en seconde année de musicologie, pour préparer mon Bachelor of Arts en musicologie, première étape vers mon doctorat.

Ma mère et ma belle-mère m'ont bien prévenu que mon choix de carrière initial, musicien professionnel, était TRÈS limité, et qu'un diplôme universitaire me permettrait d'avoir un métier correctement payé si ma carrière de musicien professionnel ne décollait pas. Et, franchement, j'ai suivi leur conseil et je ne le regrette pas. Je pense faire carrière dans l'enseignement par la suite avec mon bagage de musicologue, une fois que j'aurais mon doctorat.

Mon frère Ricardo a plutôt suivi certaines des vocations de ma belle-mère en entrant à l'école d'officiers de l'US Coast Guard à New London, CT, pour devenir spécialiste radio et radar. Pour ma part, je suis au College de l'University of Colorado in Denver, là où mes parents ont décroché leurs diplômes universitaires, doctorat en chimie pour ma mère, doctorat en droit civil pour ma belle-mère. Ça me permet d'habiter chez mes parents, pas forcément quelque chose de détestable. Surtout, maintenant, début 2021, avec le confinement à cause du Covid-19. Mon université avait passé tous les cours en télétravail pour des raisons évidentes, et je me suis retrouvé coincé chez moi dès le second semestre de ma première année scolaire.

Bon... C'est un peu dur de ne plus voir les copains, mais c'est la seule solution pour ne pas transmettre cette saleté de virus, ça et les masques. Ma belle-mère, qui fait tout depuis plus de vingt ans pour pouvoir inculper de terrorisme biologique des anti-vaccination, s'en donne à cœur joie en faisant respecter le port du masque dans les lieux publics l'arme à la main, la section 2 du titre 14 de l'United State Code¹ lui permettant de plaquer à terre et de passer les menottes, moyennant un avertissement Miranda, à toutes les idioties qui ont la mauvaise idée de venir sans masque dans les mêmes commerces qu'elle.

Elle en a cinq à son tableau de chasse à ce jour, pour la plus grande joie de la police urbaine de Denver et de la cour criminelle compétente. Certes, la peine encourue la

1. Qui donne à l'US Coast Guard des capacités d'agence fédérale de maintien de l'ordre, au même titre que, par exemple, le FBI.

plus sévère est une amende sévère pouvant aller jusqu'à \$5 000, sachant que cela ne constitue pas un crime fédéral, mais passer la nuit au poste parce qu'un officier hors service de l'US Coast Guard vous a prise en pleine commission d'une infraction est plutôt humiliant. Surtout posté sur Youtube par la suite, cherchez les trois vidéos avec le nom de ma belle-mère, Jolene Wisniewski. Semper Paratus, surtout moi pour filmer la scène, merci Gopro! . . .

Pour le confinement, ma mère ne peut pas complètement en profiter. Elle travaille à l'EPA dans leurs laboratoires, et elle doit être présente pour les parties analyses de laboratoire. Par contre, pour la rédaction des rapports et des compte-rendus d'analyses, elle peut faire ça depuis la maison. Tout comme les articles pour *Rational Thinking* qu'elle rédige pendant son temps de loisirs. Ces derniers temps, elle s'en prenait à une pure arnaque, les huiles essentielles, surtout parce qu'elles sont vendues par des sociétés que l'on appelle des sociétés de vente mult niveau. C'est un euphémisme pour "pyramide de Ponzi" . . .

Je n'étais pas complètement dans la dénonciation des inepties soucoupistes et du paranormal, la grande passion de mes parents avec la musique et leurs activités de radio-amateurs. Certes, j'ai beaucoup aimé leurs explications sur le sujet de la pensée rationnelle, qui ont fait mon éducation, leurs réponses sur des points relevant d'idioties que j'ai rencontrées pendant mes années à l'école, et dans la vie de tous les jours. La première fois que j'ai eu droit à une séance éducative sur le sujet, c'est quand mes parents nous ont expliqué, alors que l'on avait sept ans, mon frère et moi, pourquoi les anti-vaccination racontaient n'importe quoi, et pourquoi tout ce qu'ils disaient étaient faux.

Je n'étais pas du tout dans le démontage rationaliste des idioties du paranormal et du reste, mes passions étant, en dehors de la musique, les DX-péditions avec mes parents, pour la partie ballade dans la nature, et tout ce qui est bricolage : électricité, plomberie, carrelage, tapisserie, peinture, menuiserie. . . Bref, tout ce qui est fabriquer, entretenir et réparer à la maison. Et c'est par ce biais que je me suis intéressé au journalisme d'investigation rationaliste, plus une matière en option que j'avais prise pour mes études universitaires, justement sur les bases du journalisme.

Cette dernière, je l'avais prise un peu par hasard, maman me disant que ça allait toujours m'être utile d'apprendre comme cela la méthodologie de base pour enquêter sur un sujet. J'avoue que j'ai failli en changer après les premiers cours en voyant le côté quelque peu rébarbatif sur le but d'ensemble de la matière, à savoir comment produire un papier correct pour un média quelconque, mais le côté enquête de type policier, que l'on a abordé par la suite, avec la partie sur les sources, les biais, les témoins. . . m'a vite passionné. J'aime tout ce qui est enquêtes policières en fiction comme dans la réalité, je suis un gros lecteur de ce genre de récit, et appliquer les méthodes que je lis dans les romans policiers dans la réalité m'a vite complètement branché.

Ma belle-mère avait commencé sa carrière après son master de droit comme attachée juridique pour Medicare/Medicaid, et une partie de son travail consistait à coincer des fraudeurs. Elle m'a raconté des cas sur lesquels elle a travaillé, et qui valent largement nombre de récits de fiction en termes de suspense. En plus, comme elle est un crack en droit, j'ai toute la partie légale d'expliquée en même temps, et c'est sûrement la partie la plus intéressante du dossier.

Mon frère Ricardo et mes parents trouvent étonnant que je ne me sois pas investi dans la partie enquêtes rationalistes. Ricardo adore défoncer tout ce qui est science dans ces dossiers par exemple, mais je n'ai jamais trouvé que ça valait le coup de s'intéresser à ce qui relève de sornettes sans intérêt pour moi. Sauf que l'on s'est retrouvés avec un président élu grâce à l'exploitation de ce genre de procédés. Ayant 14 ans au moment des faits, je n'ai pas pu légalement voter contre lui, et mes parents ont fait ce qu'elles ont pu, mais Hillary Clinton n'a pas été élue. . .

Sur le conseil de mes parents, j'ai commencé à étudier un peu tout ce qui était médias et leur fonctionnement, avec les incontournables que sont *La Fabrication du Consentement* de Noam Chomsky, et *La Société du Spectacle* de Guy Debord. Sa traductrice, une amie de la famille qui est officier de réserve de l'US Air Force et avocate, m'avait dit à l'époque qu'elle avait attaqué la traduction d'un ouvrage du sociologue français Pierre Bourdieu sur le sujet. *Sur la Télévision*, nouvelle traduction en anglais par Ayleen C. Messerschmidt, est paru chez Holzsaeger and Brenner en mai 2018, et je l'ai lu.

Ce fut, d'une certaine façon, mon point d'entrée dans la sociologie. Je n'avais pas la possibilité de prendre une matière en option de plus avant ma troisième année, et j'ai commencé à m'éduquer sur le sujet avec quelques ouvrages conseillés par des amis de la famille. Cela comprend une bonne partie de l'œuvre du professeur Neville Messerschmidt (c'est le père de la traductrice), bien évidemment des livres de Pierre Bourdieu, et de nombreux autres. Mon préféré est *La Distinction* de Pierre Bourdieu, bien évidemment parce qu'il me permet d'avoir une approche sur la perception sociale de la musique, savante comme populaire, en fonction des classes sociales.

Les éléments étaient en place pour que je m'intéresse au paranormal, aux théories de la conspiration et autres éléments du même genre, avec une approche sociologique et journalistique, il ne manquait plus que le déclic. Ce qu'il y a de bien avec mes parents, c'est que ma mère et ma belle-mère ne nous ont jamais poussé à faire quoi que ce soit. Je me suis mis à la musique en piquant les guitares de ma belle-mère quand j'avais six ans. Puis j'ai essayé d'en jouer. Comme elle est gauchère et que je suis droitier, je suis ainsi l'un des rares guitaristes droitiers qui joue sur des instruments cordés pour des gauchers. . .

Ricardo s'est mis à l'électronique en voyant mes parents parler au monde entier avec leurs postes de radio-amatrices. Lui, c'est la partie dénonciation des pseudo-sciences qui l'intéresse dans les numéros de *Rational Thinking*. Je n'avais pas franchi le pas pour y voir s'il y avait des enquêtes journalistiques dedans, ainsi que des questions relevant de la sociologie d'abordées, mais cela allait bientôt suivre.

L'étincelle a été quelque chose de fortuit. Le 5 janvier 2021 au soir, j'étais à la maison à Denver avec ma mère et nos chats. Belle-maman était à San Francisco pour son travail de chef d'entreprise de services financiers et légaux pour les sociétés à but non lucratif, et mon frère bien évidemment à New London. J'avais un travail à terminer pour ma classe de théorie de la composition musicale, et j'étais un peu limite vu que je devais le rendre le lendemain matin. Je n'aime pas être coincé pour rendre un travail scolaire mais, là, je n'avais pas vraiment eu le choix.

Je me suis retrouvé avec trois devoirs à rendre en même temps, plus un examen à potasser pour le second semestre, et j'ai du faire avec. J'ai terminé avant le dîner,

et je me suis offert une soirée vidéo sur Youtube pour décompresser un peu. Maman voulait revoir un film sur Netflix ce soir-là, et elle m'a demandé si cela m'intéressait :

« C'est *Titanic*, je l'ai vu avec Jolene à sa sortie. Tu connais ta belle-mère, elle n'a pas manqué de me sortir des commentaires sarcastiques, comme elle sait bien le faire.

— Pourtant, un navire qui coule, ça doit lui parler, elle qui est officier de l'USCG... Laisse-moi deviner : le meilleur acteur du film pour elle, c'est l'iceberg ?

— Gagné... Plus toute la partie sur les règles de sécurité maritime de l'époque, qu'elle n'a pas raté, le fait qu'elle trouve Kate Winslet moche et qu'elle pense que De Caprio a autant de présence à l'écran qu'une endive.

— De Caprio, je l'ai vu dans des films de Tarantino, et ce n'est pas l'acteur qui m'a le plus marqué. Il joue bien, il faut le dire... Tu comptes le voir vers quelle heure ?

— Pas plus tard que neuf heures. Il fait plus de trois heures, et je ne compte pas me coucher à une heure du matin. Tu avais prévu quelque chose ?

— Deux-trois vidéos de bricolage à voir sur Youtube, mais je vais te suivre là-dessus. Je me les réserve pour le week-end. »

Ce soir-là, nous avons eu une mauvaise surprise, ma mère et moi. Suite à des problèmes techniques, notre fournisseur d'accès à Internet avait suspendu Netflix pour 48 heures. Jolene ne rentrant pas avant vendredi soir, maman a préféré reporter le film. Nous nous sommes donc rabattus sur mes vidéos Youtube. J'avais repéré une vidéo portant sur les éléments de base à prendre en compte pour la réparation d'un lave-vaisselle ou d'une machine à laver, et j'ai commencé par celle-là. Dès que je suis allée la chercher sur le net, maman m'a fait une remarque intéressante :

« Ivan, dis-moi... Lance Thorsten, c'est le type qui fait la vidéo ?

— Oui, il a tout une chaîne Youtube à lui. Il a aussi son site internet de conseils pour les bricoleurs, et il a monté avec une boîte qui vend des pièces de rechange pour des appareils électroménagers grand public. C'est là que j'ai trouvé mes mèches de perceuse pour le béton. Tu connais ?

— C'est un nom qui me dit quelque chose, vaguement, mais je ne saurais pas te dire pourquoi... Et il est spécialisé dans le bricolage ?

— Sur Youtube, il a ouvert sa chaîne il y a trois ans, et il a passé la barre des 100 000 abonnés récemment. Son site internet est de deux ans plus ancien, et il a monté son business de pièces de rechanges il y a deux ans, en mars 2018. Ça a l'air de bien marcher.

— Si j'ai entendu parler de lui, ce n'est pas avec le bricolage, tu peux en être sûr... J'en parlerai à Jolene, c'est un nom qui me dit quelque chose, mais c'est peut-être un homonyme... »

Maman n'est pas du tout bricoleuse, et les assemblages électroniques de ma belle-mère, qu'elle fait depuis qu'elle est gamine, la laissent perplexe. Surtout que, selon ses dires, nombreux sont ceux qui ont fini par un "paf" et beaucoup de fumée... J'avoue ne pas en avoir vu subir ce sort, surtout que Jolene, ma belle-mère, sait s'y prendre pour faire une soudure électronique impeccable. C'est elle qui m'a appris à les faire, je sais de quoi je parle.

La vidéo de Lance Thorsten était, comme à son habitude, très bien faite. Même ma mère a été intéressée, et il y avait une bonne heure de démontage de lave-vaisselle et de machine à laver expliqué en détail. Je ne connaissais Lance Thorsten que par ses activités dans le bricolage, à travers son canal Youtube et son site internet, et une

des facettes de ses activités Internet, jusqu'ici parfaitement inconnue, m'est apparue à ce moment-là sous la forme d'une suggestion de vidéo. Suggestion d'autant plus inattendue que, pour visionner ma vidéo Youtube, j'ai pris mon compte Google pour avoir mes bookmarks, et non celui de ma mère. La suggestion était vraiment des plus attendues :

« Maman, ça y est, Youtube a découvert que j'étais ton fils ! *Ovni de Bullit Mountain, la révélation*. . . Je savais qu'ils étaient forts en algorithmes chez Google, mais pas à ce point.

— Je n'ai pas pris ton compte pour mon travail sur *Rational Thinking*, et Jolene n'a pas tes logins.

— Mon compte, c'est ivanthefixer@gmail.com, j'ai pas mis mon nom de famille de Ben Ahmad dedans. . . Je n'ai jamais eu ça comme suggestion jusqu'ici.

— Regarde qui a fait la vidéo, c'est peut-être lié à tes vidéos de bricolage.

— Quand même, ça serait extraordinaire. Lance Thorsten n'est pas connu pour s'occuper de soucoupes volantes. Sauf s'il peut en réparer une. . . "Special Inquiries Channel", selon Youtube. . . Maman, ça a l'air de te parler.

— Viens dans la salle de musique, on va voir ça sur nos archives. . . »

Dans notre appartement, nous avons une pièce dans laquelle il y a tous les instruments de musique de la famille, ainsi qu'un iMac qui sert de station de travail pour mes parents quand elles rédigent des articles pour *Rational Thinking*. Dans leur documentation, maman et belle-maman ont une liste électronique de "cibles" de médias de paranormal, et elles ont établi, au long des 25 ans d'activités comme journalistes pour *Rational Thinking*, une liste très complète, et soigneusement tenue à jour, des différents canaux de diffusions de sottises paranormales, antiscientifiques ou comparables, avec des listes de publications, de sociétés, et de sites internet. La liste comprend aussi toute société ayant une certaine audience, a minima régionale. Maman n'a pas mis beaucoup de temps pour trouver l'explication à la recommandation qui m'avait été faite. En effet, il y avait un lien, et des plus surprenants pour moi :

« Je savais bien que j'avais lu cela quelque part. . . Il y a un site internet avec une audience non négligeable qui s'appelle Special Investigations Channel, et qui est tenu par, je te le donne en mille : Lance Thorsten. . .

— Tu m'apprends quelque chose là. . . C'est comme cela que tu te rappelles de son nom ?

— Oui. Nous avons fait une enquête spéciale, dans *Rational Thinking*, en 2013 sur les médias complotistes. Je peux te la retrouver, c'est sûrement à cette occasion que nous avons parlé de ce site internet.

— Et ça ne m'étonne pas qu'il y est une chaîne Youtube à ce nom. . . On peut voir ce qu'il y a dessus, s'il te plaît ?

— Bien sûr. . . Une idée pour ton module de journalisme ?

— Ça se pourrait, on va voir ça. »

Et c'est ainsi que je me suis intéressé aux enquêtes rationalistes, en ayant un bon sujet pour ma toute première d'une longue série.

La première phase de ce qui allait devenir ma première enquête rationaliste a commencé avec le visionnage du cas de soucoupe de Bullit Mountain. J'ai commencé mon travail ce soir-là en prenant des notes lors du visionnage du film Youtube, une petite heure, sur l'affaire de Bullit Mountain. L'histoire soucoupiste était relativement simple, et elle a été résumée par Lance Thorsten dans sa présentation de la thèse ufologique :

« ...Le 9 juillet 2001, après le coucher du soleil, plusieurs témoins aperçoivent dans le ciel des lumières non identifiées, dans les bois aux environs de la petite ville de Bullit Mountain, Nevada. Des êtres non identifiés sont ensuite aperçus dans les bois qui entourent la ville. Le lendemain matin, des équipes de l'US Air Force sont sur place, et procèdent à la sécurisation des bois à l'ouest de la ville, interdisant l'accès à tout personnel non autorisé. Selon certains témoignages, ils auraient retrouvé l'épave d'un ovni et l'auraient évacuée vers une destination non identifiée. Fait troublant, tous les personnels en question proviennent de Nellis Air Force Base, la fameuse Area 51. L'US Air Force a toujours nié avoir traité d'un cas d'ovni à Bullit Mountain, voici l'enquête sur la question. »

S'en est suivi une longue exposition du cas en question, avec une soi-disant enquête que j'ai trouvée à trous, et lourdement biaisée vers l'histoire de la soucoupe. Plusieurs témoins auraient vu des lumières dans la nuit, mais seuls deux ont été interviewés. Deux témoins qui auraient vu un être non identifié, l'un devant sa ferme au milieu des bois, et l'autre sur la route menant à la ville de Bullit Mountain Town, alors qu'il conduisait sa camionnette sur cette route.

S'en est suivi l'interview de deux spécialistes des ovnis qui ont donné leur interprétation personnelle des faits, bien évidemment soucoupiste. Au final, la présence des soldats de l'US Air Force n'a pas été expliquée. Comme le dit un ami de la famille, il y avait autant de drapeaux rouges dans cette vidéo que lors d'un défilé du premier mai sur la Place Rouge à Moscou du temps de Brejnev... J'ai fait part de mes premières impressions à ma mère après avoir visionné ce film :

« Gros drapeau rouge : tout le monde est d'accord pour dire que c'est un cas d'ovni. Personne ne remet en question cette version, alors que l'on n'a que deux témoignages de personnes qui prétendent avoir aperçu un alien dans les environs de la ville. C'était de nuit, et on peut voir n'importe quoi de nuit. Surtout que les témoins ont visiblement été interrogés récemment, la vidéo est datée de novembre 2020. Et les deux types soucoupistes qui sont interrogés, ils semblent surtout être là pour vendre leur soupe plus qu'autre chose.

— Pour les noms, on a deux fabricants de cas de soucoupe bien connus : Warren Kirtland, qui est dans le circuit depuis les années 1990. Il a mordu à tous les pièges de l'ufologie depuis Roswell. Le second, Terrence Atlenberg, est un expert en matière de cas d'atterrissage de soucoupes volantes. Il sort soi-disant des cas d'atterrissage et de crashes d'ovnis qui, comme tu t'en doutes, ne résistent pas à une analyse rationaliste élémentaire.

— Cet Atlenberg, il a participé au mythe de Roswell ?

— Non, et cela n'a rien d'étonnant. Il est venu à l'ufologie, après avoir été journaliste sportif de seconde zone, dans les années 2000. C'est le cas d'opportuniste qui

veut se faire un nom en fuyant comme la peste les cas un peu trop faisandés. Attenberg a toujours considéré Roswell comme une escroquerie, et sa thèse consiste à dire que c'était une opération montée pour cacher d'autres vrais cas d'atterrissage d'ovnis. Cas que, bien évidemment, il est le seul à mettre à jour.

— Plutôt original pour se faire un nom, et prétendre, de façon superficielle, à une certaine crédibilité en passant pour un esprit critique. Il aurait inventé le cas de Roswell lui-même, il ne tiendrait pas ce discours.

— Tu t'intéresse à ce cas ?

— Oui. J'aimerais bien comprendre comment le spécialiste du bricolage, que je connais bien pour ses vidéos sur le sujet, peut pondre des idioties sur les ovnis.

— Je verrais cela demain soir avec toi dans nos archives. Jolene doit m'appeler demain au bureau, je lui demanderai si cette affaire lui dit quelque chose. Je crois me souvenir qu'elle avait été appelée, cet été-là, pour une urgence pour l'US Coast Guard, peu de temps après la fête nationale². Si ça se trouve, c'était quelque chose qui n'avait rien à voir, mais je vais quand même lui poser la question. Essaie de voir, avec un whois, à qui appartient ce site internet. Ton spécialiste du lave-vaisselle me semble avoir des activités annexes dans l'ufologie. »

Le lendemain, j'ai commencé mon travail d'enquête tenant du journalisme d'investigation en commençant par un point qui, jusqu'ici, n'était qu'un concept théorique pour moi : la vérification des sources. J'ai commencé par envoyer un SMS à ma belle-mère pour lui demander si elle avait un souvenir de ce qu'elle avait fait comme mission pour le Department of Defense aux alentours du 9 juillet 2001. Puis j'ai fait la vérification du whois pour les sites de Lance Thorsten. J'ai été édifié voici ce que j'ai obtenu comme infos en retour :

Recherche : homerepairs.com

Trouvé : homerepairs.com – homerepairs.us – specialinquiries.com – specialinquiries.us – 911truthseeker.com – 911truthseeker.us

*Propriétaire : Lance Everett Thorsten – LT enterprises LLC
1214 Himrod Avenue – Youngstown, OH 44506 – USA*

Les dates de création indiquées étaient octobre 2005 pour les sites complotistes sur le 11 septembre 2001, mars 2011 pour les special inquiries, et, ce dont je me doutais, juin 2015 pour les home repairs. Restait à faire une recherche sur les sites. Je m'y attendais un peu, les sites sur le 11 septembre 2001 étaient hors ligne, l'adresse aboutissait sur une page parking de notre fournisseur d'accès.

J'ai examiné le site *Special Inquiries* et, franchement, il m'a donné une impression des plus mitigée. Le gros de sa marchandise, pour parler franc, était des histoires d'ovnis, dont celle de Bullit Mountain, prises telles quelles, absolument pas commentées et soumises à aucun examen critique. Avec, toutefois, quelques belles exceptions.

Les trois cas majeurs de l'ufologie, à savoir Roswell, l'enlèvement par des aliens des époux Hill et le cas fondateur de 1947, celui de Kenneth Arnold, font l'objet

2. Le 4 juillet aux USA.

d'un démontage en règle. D'un autre côté, ce n'est pas si difficile que cela, ils ont tellement été réfutés depuis des décennies que le matériel et les arguments pour les mettre à mal circulent partout sur Internet. . . Par contre, Thorsten met en avant des histoires soucoupistes obscures, passées sous le filet des médias, et qu'il présente sans le moindre recul critique. Il ne dit pas qu'il y croit ou qu'il les réfute, il se contente de les répéter telles quelles.

Son site m'a donné l'impression d'être un habile attrape-nigauds avec quelques cas (faciles) démontés pour donner l'air d'être objectif et rationaliste, et des histoires peu ou pas connues d'ovnis présentées telles quelles, sans la moindre indication sur la position de Thorsten sur le sujet, histoire d'attirer ceux qui veulent y croire sans se mouiller en se présentant pro-ovni. . .

Lance Thorsten vend, bien évidemment, des vidéos sur ces sujets, sous forme de DVD, et fait abondamment de la pub pour des hébergements et des facilités hôtelières proche des sites des cas d'ovnis qu'il met en avant sans s'en donner l'air. Inutile d'aller chercher plus loin le pourquoi du site. . . Quand aux cas d'ovnis présentés, c'est le micmac habituel de lumières dans le ciel, sûrement toutes explicables, avec quelques engins au sol pour faire bonne figure. Et, curieusement, pas d'enlèvements par des aliens. . .

Il faut dire que ce dernier sujet a été abondamment parcouru dans tous les sens par toutes sortes de dingues, des allumés religieux aux cintrés new-age, en passant par des cas psychiatriques avérés, et le reprendre aujourd'hui en 2021, alors qu'il est passé de mode et que les bonnes vieilles soucoupes volantes à l'ancienne reprennent du service, c'est peu porteur en termes commerciaux.

Specialinquiries.com aborde aussi divers sujets à retentissement paranormal avec une politique de l'eau tiède remarquablement bien tenue. Tout d'abord, aucune théorie de la conspiration, Illuminati, NWO, 911 et autres du même tonneau, n'est abordée. Tout ce qui a une quelconque capacité à politiquement polariser le public, ou vous faire passer pour un idiot, est ignoré. Tant mieux dans un certain sens, sachant qu'il est clair que ce site ne fera pas de démontage en règle de quoi que ce soit qui peut nuire à son business.

L'absence totale des moindres idioties pseudomédicales est sûrement dû au fait que la Food and Drug Administration est impitoyable avec les informations médicales qui s'avèrent être fausses. . . Ma mère fait régulièrement des analyses de certains produits vendus par des arnaqueurs en sous-main pour la FDA (son labo est celui de l'Environmental Protection Agency pour le Colorado, une autre agence fédérale), et il y a des procès à la clef au bout du rapport d'analyse.

Sur le sujet de la santé, curieusement, Thorsten a une position claire. Il consacre plusieurs pages de son site à des arguments bien détaillés, bien présentés et soigneusement expliqués *en faveur* de la vaccination. Plus une page très exacte et pédagogique sur le Covid-19, bien évidemment pro-masque, expliquant clairement, avec des arguments clairs, que toutes les conspirations sur le sujet sont bidon, tout en donnant en plus des liens vers des sites pertinents. Dont la page du site de *Rational Thinking* sur le sujet. . .

J'ai bien aimé la vidéo incluse sur la page : c'est une où ma belle-mère Jolene s'est énervée avec une idiote anti-masque et son discours imbécile alors que nous étions allés faire des courses tous les deux dans un supermarché pas loin de chez nous. Ma

belle-mère, lasse de subir la propagande inepte de cette personne, a mis un terme à une conversation qui devenait pénible en collant le canon de son Glock 29 personnel dans la bouche de cette personne avant de l'apostropher avec une des répliques à la Dirty Harry dont elle a le secret : "Et maintenant, t'arrive à respirer, c*****e?"

L'affaire s'est terminée au poste de police où l'anti-masque a eu droit à une convocation devant le tribunal local pour trouble à l'ordre public, l'intervention de ma belle-mère étant légale vu qu'elle est officier de réserve de l'US Coast Guard et qu'elle peut procéder à des arrestations. La qualification de terrorisme biologique, avancée par ma belle-mère, devant être examinée par le magistrat par la même occasion, procès en avril...

Du côté du paranormal, ce qui fait vendre chez Thorsten, ce sont les cas de cryptides un peu originaux, les histoires de poltergeists pas trop ridicules et facilement démontées, et les tours de magie présentés comme du paranormal par des chercheurs peu connus, et destinés à le rester. Ces derniers présentent des expériences, facilement démontées il y a de cela des décennies, comme étant des études sur des phénomènes soi-disant paranormal.

Bon point, Thorsten présente une historique et un inventaire des expériences menées à ce sujet par la CIA dans les années 1970 et 1980, dans le cadre du programme MK Ultra. Mauvais point, il oublie de dire qu'elles ont toutes abouti à rien, et ont toutes été démontées par les rationalistes autant que par des journalistes d'investigation, sans parler des commissions d'enquête parlementaire saisies de la question, sans la moindre exception³. Il en est de même pour les compte-rendus des programmes dans le même domaine provenant de l'ex-URSS. Vache à lait en vue, surtout avec les pubs pour des agences de voyage proposant d'aller voir la Russie de près pour vérifier par soi-même...

Une fois le procédé compris, j'ai bien aimé l'exercice plutôt bien agencé destiné à vendre du paranormal sans en avoir l'air, sans aborder de sujets polémiques, et sans faire ni du démontage qui aurait fait fuir les crédules, ni un numéro de cirque à la Barnum qui aurait aliéné la partie la moins enthousiaste du public potentiel de Lance Thorsten.

Du côté des âneries soigneusement démontées pour donner des gages aux moins crédules et aux plus critiques des membres de son public, Lance Thorsten massacre allègrement le triangle des Bermudes, passé de mode il faut dire, met à mort les histoires de maison hantées, avec des arguments simples clairement empruntés à son expérience de bricoleur domestique de génie (tout ce qui peut faire des bruits bizarres et des courants d'air glacés, genre fenêtres mal isolées, est passé en revue), et s'en donne à cœur joie avec une cible facile à démolir : les partisans de la Terre plate...

Si le premier et les derniers tiennent clairement de la cible facile à massacrer pour se donner un air d'objectivité, la partie sur les émissions de télé-réalité à base de fenêtres branlantes présentées comme étant des manifestations de fantômes sent vraiment la conviction personnelle rationnelle, à défaut d'être rationaliste. C'est un peu le problème de ce site, et de cette activité de Lance Thorsten : il a clairement monté un attrape-nigaud pour gratter de l'argent à des annonceurs avec des histoires de paranormal et d'ovnis qui ratissent large pour attirer le public le plus nombreux qui soit, et il y met quelques sujets-alibis facilement démontés, en tirant sur des cibles

3. Authentique.

faciles à démolir, pour donner une apparence de crédibilité à son site. Et, pour le cas des anti-vaccination, abrutis du Covid-19 et reality-shows sur les fantômes, il laisse passer ses opinions personnelles très tranchées.

Un blogueur, qui s'exprime sur le rationalisme, a résumé la démarche de Lance Thorsten en quelques mots, et bien expliqué ses intentions. Avec, en prime, une histoire sur le passif de celui qui est quand même un bricoleur de génie :

Lance Thorsten a clairement pris le parti de ratisser large avec son site, en évitant les théories de la conspiration, les sujets éculés et les histoires trop faciles à démonter. Son attitude de "ni oui, ni non", sur les sujet ufologiques et paranormaux qui trouvent grâce à ses yeux, tient du mercantilisme le plus basique, et lui permet de faire un site internet purement récréatif, mais sans le moindre intérêt informatif. Il ne prend pas partie, et c'est ce qui fait que ce qu'il présente ne mérite pas que l'on s'y attarde.

Il y a une explication à son attitude : entre 2005 et 2009, il avait débuté sur Internet avec un site complotiste sur le 11 septembre 2001, comme il y en avait des dizaines à l'époque. Avec comme adresse 911truthseeker.com, son site, qui était déjà une vache à lait destinée à recueillir des donations pour un film "documentaire" qui n'a jamais vu le jour, comme beaucoup d'autres, comportait un forum qui, au fil des mois, a attiré de plus en plus de truthers à la santé mentale discutable.

Pour le jeune charpentier de Youngstown, l'expérience a été formatrice, dans un certain sens, et l'a amené à fermer son site en novembre 2009 quand l'audience a plongé, les revenus avec, et que les habitués du forum n'étaient plus que des complotistes délirants. Avant qu'il fasse ce qu'il sait bien faire, des vidéos sur Youtube et un site dédié aux tutoriels de bricolage et à l'achat d'outillage, Lance Thorsten a relancé la machine avec un site dédié au paranormal, mais suffisamment ramasse-miettes pour avoir une audience conséquente. Et, surtout, les revenus qui vont avec, la vraie motivation de Lance Thorsten.

Inutile d'en dire plus... Lance Thorsten reprenait l'histoire de Bullit Mountain en ayant la bonne idée de mettre un petit historique avec ses sources, les fameux Warren Kirtland et Terrence Atlenberg. L'un des deux était à l'origine de l'histoire, restait à déterminer lequel. Atlenberg, avec sa propension à chercher (ou fabriquer) les cas de crash d'ovnis hors grosses histoires fabriquées par les mass media, était un bon candidat. Mais Kirtland était aussi bien placé. Il avait lancé, par le passé, plusieurs cas d'ovnis qui avaient tous fait des flops, et il devait se raccrocher aux wagons habituels du genre, Roswell et autres. J'étais sur un site rationalistes qui lui taillait des croupières quand j'ai eu droit à un SMS de ma belle-mère sur mon portable :

Jolene – 11 :35 am PST

*LES ENFANTS, PRÉPAREZ VOS ARMES, T***P TENTE UN PUTSCH, SES PARTISANS MARCHENT EN CE MOMENT SUR LE CAPITOLE À DC! CHÉRIE, SORS TA M16 DU PLACARD!*

Ce à quoi ma mère a promptement répondu, nous mettant en copie, Ricardo et moi :

Jolene, elle n'est pas drôle ta blague. Aïcha.

Malheureusement, ce n'était pas une blague...

Ma belle-mère est rentrée de San Francisco vendredi soir, le 8 janvier, deux jours après la tentative de putsch des partisans de Donald T***p. Ou plutôt, leur entrée dans le Capitole si on s'en tient aux faits. Jolene, ma belle-mère, a facilement tendance à en rajouter et à exagérer, contrairement à ma mère. Maman dit parfois qu'elle a trois enfants à la maison, un fils et un beau-fils de 18 ans, et une grande fille de 53 ans...

C'est d'autant plus surprenant que, point de vue sérieux quand il le faut, Jolene sait s'y prendre. Non seulement, elle a une sacré culture scientifique et technique, mais elle a l'art et la manière de présenter ce qu'elle sait. Je lui ai toujours posé des questions difficiles, et, toujours, elle y a répondu avec honnêteté et franchise. Cela inclut la réponse la plus sincère que je n'ai jamais entendu de la part d'un parent à certaines d'entre elles : "Je ne sais pas".

De la part de quelqu'un qui a toujours milité pour la liberté de conscience, autant que ma mère, elle n'a jamais eu un double standard. Un jour, quand j'avais huit ans, je lui ai demandé ce que c'était une éducation religieuse, et si j'en avais une avec elle et maman. Elle m'a répondu qu'une vraie éducation religieuse, c'était d'expliquer ce qu'est une religion, quelles sont les religions dans le monde, et de ne pas oublier de dire à ses enfants que le choix d'en avoir une **ou pas** leur appartenait, et que même leurs parents n'avaient pas leur mot à dire sur le choix final. Ni Ricardo, ni moi ne sommes croyants, mon frère est irreligieux et je suis athée. Et nos parents sont ravies, parce qu'elles nous voient appliquer ce qu'elles nous ont toujours enseigné : la liberté de conscience et le libre-arbitre éclairé.

"Mais comment peux-tu être athée avec une mère musulmane pratiquante et une belle-mère rabbin?" Réponse : parce qu'elles ne m'ont jamais caché qu'elles étaient croyantes, qu'elles ont toujours répondu à mes questions sur la religion, et qu'elles ne m'ont jamais rien imposé de ce côté-là. Comme elles le disent, la société, c'est comme la nature, il faut de la diversité pour qu'elle fonctionne. Et cela inclut les idées religieuses, y compris l'athéisme.

Ce vendredi soir, nous sommes allés chercher ma belle-mère à l'aéroport. Depuis qu'une ligne de train y conduit depuis le centre-ville, la ligne A à destination de Denver Union Station, c'est très pratique pour s'y rendre. Le vol 7845 de USA Express, en provenance de San Francisco International, était à l'heure. Jolene voyage toujours léger, avec un seul et unique bagage de cabine, la compagnie accordant une franchise de 25 livres (12 kg) à ses voyageurs.

Suite à l'urgence sanitaire, c'était un 737-700 ex-National Air qui assurait la liaison. USA Express avait retaillé sa flotte pour faire face à la baisse du trafic aérien, et ils s'en étaient tirés sans trop de casse. Normal, l'argent dans une compagnie autogérée, il ne va pas dans les dividendes des actionnaires, mais pour payer les salaires des

gens qui travaillent là, et préfèrent reporter des investissements à court terme plutôt que de perdre leur emploi.

Jolene était inquiète de voir la situation, surtout que ma mère, qui est lieutenant dans la Garde Nationale du Colorado, partait lundi vers Washington pour renforcer les troupes déployées dans la capitale fédérale pour calmer les partisans de T***p. Ou, plutôt, les adeptes. . . Mes parents et moi, nous avons à table des conversations plutôt recherchées. Ce soir-là, au dîner, c'était sur le BITE model et son application aux supporters de Donald T***p. Ma belle-mère avait une analyse intéressante, d'un point de vue sociologique et psychologique, sur notre président sortant et une bonne partie de ses électeurs :

« C'est ce modèle d'identification des groupes sectaires élaboré par Steven Hassan qui permet de voir clairement où T***p a recruté son électorat. Structurellement, T***p n'est pas un politicien, il n'a rien d'autre à proposer que sa propre personne à un électorat qu'il a recruté avec des méthodes qu'il connaît bien : celle des charlatans. Depuis 2016, il n'a fait que de la *vente* suivant les méthodes élémentaires appliquées par les sectes et les charlatans : dire aux gens que l'on cible ce qu'ils ont envie d'entendre, y aller à fond dans l'escalade aux belles promesses qui n'engagent que ceux qui les croient vraies, et complètement couper de la réalité ceux qui vous suivent pour en faire ce que vous voulez par la suite. Et cela peut aller jusqu'à Jonestown⁴.

— Heureusement pour ses *adeptes*, Donald T***p n'a pas d'autre intérêt dans l'affaire que son propre ego, commentai-je. J'ai du mal à croire qu'il y a près de 50% de l'électorat qui a voté pour lui en se faisant embobiner, surtout deux fois de suite.

— Dynamique électorale de base, expliqua ma mère. Tu as toujours une base, estimée à 30% de l'électorat en moyenne, qui votera *toujours* pour le candidat du parti qui représente ses idées, peu importe la personne. Charles Manson, l'ayatollah Khomeini, Joseph Staline ou Bozo le Clown auront toujours 30% des voix au minimum à cause de cette loyauté de fait.

— Et le dernier de ta liste en a profité en novembre 2016, pointa Jolene. L'enjeu, c'est de gratter les 20% restants, et c'est là que T***p a eu la seule et unique bonne idée de toute sa carrière politique. Bonne idée au sens d'adéquation de la méthode avec le résultat à obtenir. Il a délibérément joué la *caricature* des idées du Parti Républicain, en allant gratter des voix aux milieux complotistes, avec l'emploi d'une propagande réactionnaire simpliste destinée à faire adhérer l'électorat nécessaire à sa *personne*. Et c'est là que le modèle BITE entre en jeu, parce que les méthodes électorales de Donald T***p sont *identiques* aux méthodes de propagande de n'importe quel groupe sectaire.

— Chérie, tu peux nous rappeler ce que c'est ce modèle? Ivan et moi, nous ne sommes pas à jour sur ce sujet comme toi.

— BITE est un sigle qui définit les domaines de base d'action des groupes sectaires, avec une série d'indicateurs sur leurs actions sur leurs adeptes : B pour *Behaviour* (Comportement), I pour *Information*, T pour *Toughts* (Pensées), et E pour *Emotional Control* (Contrôle Émotionnel)⁵. Suivant le degré d'oppression du groupe autoritaire,

4. Plus de 900 morts en novembre 1979, au Guyana, dans le suicide collectif des membres de la secte du Temple du Peuple, guidés par leur gourou, le pasteur Jim Jones.

5. En français, le système BITE de Stephen Hassan peut être appelé système CIPE, pour Comportement, Information, Pensées et Émotions. Pour des raisons pratiques lors de la rédaction de ce roman, je m'en tiens à sa dénomination anglo-saxonne. O. G.

surtout en fonction du degré de coupure avec la société, les différents points des quatre groupes du modèle BITE ne sont pas tous appliqués, mais il y a toujours des points qui sont présents dans TOUS les groupes, et qui sont les marqueurs du caractère sectaire et autoritaire du groupe étudié⁶. L'application des différents points du modèle BITE permet de mesurer, de façon précise, le degré de coercition du groupe étudié.

— Dans le cas des partisans de T***p, objectai-je, il ne les rassemble pas dans un lieu fermé, réservé aux membres de sa secte, où il peut en faire ce qu'il veut. Y compris leur donner l'ordre de se suicider.

— Tout à fait Ivan, répondit ma belle-mère, mais l'enfermement *physique* des membres d'un groupe sectaire n'est qu'un des cas extrêmes de l'application du modèle BITE. Et ce qui fait la force de ce modèle, c'est qu'il s'applique très bien à des groupes sectaires à ciel ouvert, si j'ose dire. Les sociétés de vente multiniveau comme Amway, les églises comme les témoins de Jéhovah ou les groupes de théoriciens de la conspiration sont analysables avec le modèle BITE, autant que des États comme la Corée du Nord.

— Amway, ça me fait penser que T***p a pris dans son équipe Betsy DeVos, la belle-fille de Richard DeVos, fondateur de cette pyramide de Ponzi légalisée⁷, précisa ma mère. Il connaît bien les méthodes à employer pour avoir fréquenté ceux qui, à défaut de les avoir inventées, les ont appliquées de façon industrielle.

— T***p a eu comme modèle de vente tout au long de sa carrière de businessman de s'assurer des revenus en vendant son nom sur des produits médiocres, ou des opérations immobilières douteuses, en faisant racheter ses dettes par des gens aux intentions discutables, reprit Jolene. T***p vend surtout sa personne en tant que franchise, et c'est exactement ce qu'il a fait pour être élu. En employant les méthodes des sociétés de vente multiniveau pour y arriver, ce que nous montre le modèle BITE, dont il coche bien des cases. Pour deux des groupes, il ne va pas jusqu'au bout des indicateurs vu que son groupe est à ciel ouvert, tout comme les théoriciens de la conspiration, mais ça vaut quand même la peine de voir quels indicateurs sur quels indicateurs il est positif dans le modèle BITE.

— Pour la partie comportement, il ne va pas jusqu'au meurtre, tempéra ma mère. Toutefois, on peut quand même dire que, d'une certaine façon, il contrôle la réalité physique de ses électeurs, dans le sens où il leur vend une Amérique prise d'assaut par ses ennemis. Le contrôle sur l'habillement ne va pas au-delà de la casquette rouge avec "Make America Great Again" écrit dessus.

— Tout à fait d'accord, répondit Jolene. Mais on a quand même des indicateurs qu'il coche très bien : majorité du temps de l'adepte consacré à l'auto-endoctrinement,

6. Voir Addendum 5 sur la question.

7. Authentique. Betsy DeVos a été la secrétaire d'État à l'éducation du gouvernement Trump. Pour rappel, une pyramide de Ponzi est un mode d'escroquerie qui fonctionne suivant le principe selon lequel les participants à ce système gagnent de l'argent en recrutant d'autres participants, ou en vendant les produits de la marque qu'ils ont acheté sur leurs fonds propres, et montent ainsi dans la hiérarchie du groupe qui fait fonctionner la pyramide. Dans le cas des sociétés de vente multiniveau, outre le recrutement de nouveaux vendeurs par les vendeurs déjà en place, c'est le volume des ventes qui permet de monter dans la hiérarchie de la société et de gagner plus d'argent. Dans la pratique, plus de 99% des participants à ce genre d'escroquerie ne gagnent rien, les seuls bénéficiaires sont les fondateurs de la pyramide.

même si c'est sur le mode du conseil plutôt que sur le mode du commandement. Et l'individualisme qui est découragé avec encouragement de la pensée de groupe, point sur lequel il n'y a AUCUNE différence entre les partisans de T***p et n'importe quelle secte. Seul le dernier point est identique, dans son intensité, avec ce que font des groupes sectaires parce que T***p n'a pas totalement la main sur ses adeptes. Il ne le peut pas, fort heureusement, et il n'en a pas besoin. C'est là que réside sa faiblesse, ce qu'il n'a pas compris : les gens qui ont été déçus par sa politique peuvent totalement se détacher de lui sans d'autres conséquences que de rejoindre le camp de ceux qui ont été trompés par ce charlatan et s'en sont rendus compte. T***p n'a pas de leviers de coercition forts, heureusement d'ailleurs, pour forcer ceux qui l'ont rejoint à continuer à croire en lui. C'est aussi le cas de groupes comme les théoriciens de la conspiration, ou les croyants dans les pseudosciences.

— Pour le deuxième groupe, information, il y a plus d'articles qui correspondent, commenta ma mère. La tromperie systématique, la coupure d'avec les sources d'information extérieures au groupe sectaire, la séparation entre les sources internes au groupe et celles, forcément illégitimes, qui lui sont extérieures, et l'utilisation exclusive de sources d'information internes au groupe sectaire, cela caractérise bien le camp T***p. La notion de fake news égale informations qui ne disent pas systématiquement du bien de T***p et de sa politique, ça définit bien le mode de traitement de l'information de ses partisans.

— C'est certainement le groupe où il y a le plus de cases cochées par T***p dans le modèle BITE, et ça se comprend très bien, dans le sens où c'est le seul levier massivement efficace qu'il a sur ses partisans, expliqua Jolene. Et nous arrivons au troisième groupe, qui est lié, et qui est aussi un des outils majeurs de la mainmise de T***p sur ses adeptes : celui des pensées. Il est aussi important que celui des informations, parce qu'il explique pourquoi des ânes continuent à braire la propagande, démontée par les faits, du mauvais perdant qu'est T***p.

— À qui tu as failli casser la figure dix-huit ans plus tôt, tu ne l'as pas raconté à Ivan.

— C'est vrai Jolene ?

— Oui, et ça n'a rien d'hallucinant. Au printemps 2002, peu avant de partir aux Philippines pour l'adoption de ton frère, j'ai joué un match de football avec une équipe de l'US Coast Guard contre une équipe féminine de l'université de Georgetown, dont le capitaine était Ivanka T***p, la fille de qui tu sais... L'équipe de football dont j'étais la capitaine leur a flanqué une défaite par 7 à zéro... Naturellement, la capitaine de l'équipe adverse nous accusées d'avoir triché et payé les arbitres pour gagner à sa place. J'ai remis à sa place cette sale fille de riche mal élevée, le papa, qui était là, m'a prise à partie et ça a failli se terminer en bagarre générale, les copines de l'US Coast Guard m'ont retenue avant que je ne lui casse la gu***e.

— Depuis cette date, T***p n'a plus de yacht privé parce que tout ce qui flottait et lui appartenait a été contrôlé jusqu'à la dernière soudure par tous les membres de l'US Coast Guard qui avaient autorité pour le faire, compléta ma mère, visiblement amusée. Naturellement, tout ce qui était non-conformité ou infractions ont été soigneusement répertoriées.

— 297 points de non-conformité technique sur le T***p *Princess II*, plus 47 infractions au droit maritime, et 37 violations du droit du travail applicable aux marins

professionnels pour l'équipage, précisa ma belle-mère, ravie. Il a été forcé de vendre son rafiote pour payer les \$15 millions d'amende que le tribunal compétent lui a collé au train. . . Sinon, j'en étais où ?

— T***p mauvais perdant chérie.

— Ah oui. . . Sur la partie pensées, les partisans de T***p cochent les cases propagande du groupe qui remplace la vérité, utilisation d'éléments de langage et de clichés pour tuer la réflexion, utilisation de certaines méthodes de blocage de la pensée, rejet de toute forme de pensée critique et rationnelle, interdiction de toute mise en cause du chef, désignation de toute forme de pensée alternative comme illégitime, "fake news" en pareil cas, et mettre en place pour les adeptes d'une nouvelle carte de la réalité, basée sur eux et nous plus un gros mur entre les deux. . .

— Comme techniques de blocage de la pensée, il n'emploie pas les méthodes des organisations religieuses parmi les plus directes, comme la prière ou les cérémonies, mais le déni, la rationalisation, la justification et la pensée magique sont majoritairement employés chez T***p.

— Le dernier point, émotions, on peut dire qu'il ne coche vraiment qu'une case : celle de l'utilisation de la peur, poursuivis-je. C'est la preuve que la seule chose qui l'intéresse dans ses partisans, c'est de les utiliser pour son propre profit narcissique. Ce sont ses limites, et ce qui fait que ça réduit sa nocivité. En bon sociopathe, il n'en a rien à faire des gens qui votent pour lui, aussi bien pour adopter des politiques qui leur sont favorables que pour leur nuire pour les forcer à continuer à l'adorer en tant que gourou. Il est autant manipulateur que quelqu'un comme Jim Jones, mais ses adeptes ne sont que des marges d'ajustement pour lui, pas des troupes fidèles destinées à faire passer son message. Tous les gourous déshumanisent leurs adeptes pour pouvoir les utiliser, mais T***p les réduit à des abstractions destinées à voter pour lui. Contrairement à une secte, il n'y a pas, en retour pour les adeptes, de la relative sécurité du groupe sectaire contre des ennemis réels ou imaginaires. T***p est dans l'utilisation cynique d'électeurs qui sont parfaitement jetables pour lui, auxquels il ne propose rien en retour parce qu'il s'en moque. Pour lui, un électeur est un crétin comme un autre, parfaitement dispensable une fois qu'il a rempli sa fonction, et dont la seule fonction est de voter pour lui après avoir été trompé.

— Bon résumé Ivan, reprit ma belle-mère. Même les vendeurs multiniveau entretiennent l'illusion, auprès de leurs troupes, qu'ils vont finir par être riches s'ils continuent à se faire exploiter. T***p utilise et jette ses électeurs, c'est pour cela qu'il n'a pas été réélu.

— C'est aussi pour cela qu'il les a envoyés mettre le feu au Capitole, commenta ma mère. Il n'a pas perçu le fait que les pauvres types qui croient encore dans sa propagande sont suffisamment désespérés et fanatiques pour prendre au pied de la lettre ce qu'il dit. C'est sa grande faiblesse en tant qu'homme politique, son absolu désintéret pour le facteur humain. En plus de dire une chose et son contraire quelques heures plus tard quand les conséquences de son impulsivité se retournent contre lui. Nous l'avons vu avec le Capitole. . . T***p est dans la perception narcissique de la réalité, seule sa propre personne est importante, peu importe les inepties qu'il lâche dans la nature pour flatter son ego.

— Pour le facteur humain, c'est intéressant de voir qu'il partage cela avec les théoriciens de la conspiration, pointa Jolene. Enfin, ce qu'il y a de plus important, ce n'est

pas Donald T***p, c'est son parti, le Parti Républicain. T***p n'est pas un accident de parcours, c'est l'aboutissement de toute une ligne politique qui remonte à Ronald Reagan, et dont il est le représentant le plus achevé. Si des pauvres types sont allés envahir le Capitole, c'est surtout parce que le Parti Républicain les a encouragés, depuis quarante ans, à considérer que tout ce qui est en dehors de leur mode de pensée réactionnaire est un ennemi de l'Amérique. Et cela inclut désormais l'expression démocratique du peuple. Depuis 2016, l'opposition à Donald T***p au sein du Parti Républicain a surtout fait preuve d'un silence assourdissant. Les représentants et sénateurs Républicains qui ont voté pour l'impeachment de T***p fin 2019 se comptent sur les doigts d'une main, alors qu'il y avait nettement plus de voix républicaines au Congrès, en 1974, pour dégager Nixon. »

L'essentiel était dit. Lundi 11 au matin, ma mère a été réquisitionnée par la Garde Nationale pour partir en renfort à Washington D. C. pour prévenir toute nouvelle tentative d'émeute par les partisans de Donald T***p. Une première pour les USA...

Avec la semaine du lundi 11 janvier qui débutait, je me suis retrouvé seul à la maison avec les chats, ou presque. Ma belle-mère Jolene, qui fait tourner son entreprise de services comptables et légaux en télétravail, était avec moi dans notre appartement quand elle n'avait pas de rendez-vous avec des clients, ou qu'elle n'était pas de service pour les garde-côtes. Entre mon cours de solfège en télétravail et celui de journalisme, justement, j'ai pu discuter avec mon frère, Ricardo.

Si on veut vraiment chercher la petite bête, légalement, il n'est pas mon frère, il a été adopté par ma belle-mère. Qui n'est pas légalement ma belle-mère vu qu'elle ne s'est jamais mariée avec ma mère, adoptive elle aussi. Mais c'est sans importance : maman et belle-maman nous ont élevés ensemble, ça fait quand même une famille au final. Donc, j'ai discuté avec Ricardo, qui était à New London avant l'entrée au réfectoire à l'école d'officiers de l'US Coast Guard. Avec le décalage horaire, c'était en plein dans ma pause après le déjeuner.

C'est quand même drôle la vie par moment. Maman m'a adopté en Ukraine en indiquant clairement, avec la complicité passive de l'association qui lui a permis d'y arriver, qu'elle était mère célibataire. Ce qui est exact d'un point de vue légal. Jolene a fait pareil avec Ricardo aux Philippines, et une autre association tout aussi complice de la magouille, pour la bonne cause. Ce qui fait que ma mère m'a adopté, moi, un grand blond aux yeux bleus au visage ovale aux traits fins très typé slave (j'ai les yeux légèrement bridés et les pommettes discrètement saillantes), et ma belle-mère a adopté mon opposé d'un point de vue physique. Ricardo est petit, brun, le teint sombre, le visage rond, et très typé asiatique. Dans un pays comme le Vietnam, il passe inaperçu parmi la population locale, pour tout vous dire.

Ce matin-là, mon frère et moi avons discuté d'un des sujets les plus communs des étudiants, en dehors des études et des galères qui vont avec : les filles. Ricardo tentait d'avoir une touche avec une nana de son école d'officier qui était en troisième année, et suivait des études de médecine en plus de vouloir devenir pilote d'hélicoptère pour l'US Coast Guard. Je sentais que la nana en question était juste polie avec lui, et que Ricardo devait plutôt décrocher avant de se prendre une baffe. Pas qu'il soit insistant,

mais, à la longue, il finit par lasser avec ça. Pourtant, il croyait toujours avoir une touche, et il m'en a parlé par chat via Skype :

« ...Nelly n'est pas encore convaincue, mais je pense que ça devrait bientôt être le bon moment pour lui dire que c'est du sérieux ce que j'éprouve pour elle. C'est pas facile en ce moment avec le Covid pour se voir, mais je pense que c'est pour bientôt.

— Que tu vas te faire jeter comme avec Telia, deux mois plus tôt... T'as eu de la chance que son mec ne t'ai pas cassé la figure au passage...

— Pour Nelly, je sais qu'elle n'a personne dans sa vie en ce moment. Je fais attention à ça, et ça m'a évité des mauvais choix. Dis, la témoin de Jéhovah, elle te colle toujours au train ?

— Quoi Emily, l'idiote que j'ai connu en high school? Ta mère t'as dit que je suis tombée sur elle devant l'université, en train de faire sa propagande pour sa secte ?

— Elle m'a dit aussi que tu t'étais à nouveau fait harponner par elle, et qu'elle avait essayé à nouveau de te convertir. Comme le dit maman, il n'y a que les imbéciles qui ne changent jamais d'avis.

— Faut que je devienne homo et que j'adhère au Parti Communiste pour qu'elle me lâche, celle-là? Ça lui suffit pas que je lui ai expliqué que j'étais athée ?

— Essaye de la croiser avec maman en tenue de rabbin, les témoins de Jéhovah sont passablement antisémites à ce que j'ai compris⁸. Bon, je te laisse, faut que j'y aille, c'est mon tour pour le déjeuner. C'est vrai que tu es sur une histoire d'ovnis avec maman.

— Pour mon cours de journalisme, qui commence dans trois minutes. J'aurais l'occasion de demander à ta mère sa version des faits pour commencer, mais ce n'est pas dit que mon prof accepte que je me lance dans une enquête sur ce sujet. C'est un peu passé de mode les soucoupes volantes, d'après ce que m'a dit Jolene... Bon, je te quitte, j'ai mon cours qui va commencer. Bonne chance avec Nelly, t'en auras besoin, surtout si j'ai raison la concernant... »

Mon frère et les plans nanas qui ne marchent jamais, c'est sa grande spécialité... Nelly Patterson, la cadette de l'USCG qu'il vise, est la fille d'une amie de mes parents, et les chances qu'elle accroche avec un type comme mon frère sont nulles. Ricardo est du genre blague permanente, concentré d'humour juif, un vrai numéro de music hall à lui tout seul, tandis que Nelly est une bosseuse sérieuse, le genre à lire Nietzsche dans le texte quand elle s'ennuie dans les transports... Ça ne peut pas coller avec Ricardo.

Plus sérieusement, j'ai réussi à décrocher l'approbation de mon professeur de journalisme, monsieur Holston. Le démontage des cas d'ovnis était quelque peu éculé, mais la méthode avait son intérêt. Pas seulement parce que cela permettait à ma belle-mère de nous faire des articles avec un humour sarcastique réjouissant sur le sujet dans *Rational Thinking*, mais parce que c'était un exercice pratique de journalisme d'investigation. Comme me l'avait expliqué le professeur Holston, ce journalisme, c'est une ligne et une méthode pour un engagement. J'avais la première, et je comptais bien soigneusement travailler la seconde. Ce que j'ai expliqué dans le cadre de mon cours en télétravail :

« ...Ce que j'ai trouvé des sources me permet de penser clairement que ce cas d'ovnis est une fabrication pure et dure, comme tous les autres. Je n'apprendrai rien à personne de ce côté-là, c'est la règle depuis le cas des époux Hill et Roswell, mais

8. Authentique. Accueillez-les chez vous en portant une kippa avec "Shalom Aleyem" ou "Hava Nagila" en musique de fond, ils ne reviendront plus frapper à votre porte.

ce que je veux mettre en avant, mon engagement, ce sont les mécanismes de cette fabrication. La version des soucoupistes est bien connue, je compte recueillir la version des participants à cette histoire, et faire la comparaison.

— *Excellente perspective jeune homme. Vous avez déjà la méthode, et des sources de première main. Comme je connais votre sérieux là-dessus, je vous fait confiance pour le résultat. Si je puis vous donner un conseil, intéressez-vous le plus possibles aux circonstances, et à l'environnement de la fabrication. Les méthodes de base des fabricants de soucoupes volantes sont bien connues : prendre des événements insignifiants et les distordre de façon à les aligner sur un récit ufologique préconçu.*

— C'est un peu le problème que je rencontre avec ce dossier. Je vais parler d'une fabrication qui est bien rodée, et utilise des codes bien déterminés sur lesquels nous n'avons rien à apprendre. Par contre, je pense que montrer par la pratique un exemple d'une telle fabrication en fonctionnement, en ayant des informations de première main sur la version factuelle de l'événement, aura un intérêt pédagogique certain. C'est en montrant par la pratique comment un tel cas d'ovni est fabriqué que l'on peut comprendre bien des choses sur les fake news et les théories de la conspiration.

— *Excellente approche du sujet Ivan. Faites-donc votre Derrida là-dessus, et déconstruisez-moi ce cas d'ovni, vous aurez un bon papier au final.* »

J'étais sur un bon filon, point de vue journalistique, et j'avais de quoi faire avec ma ligne de conduite : faire de l'anti-sensationnalisme, et traiter mon sujet avec une approche purement documentaire. J'ai pu en parler avec quelqu'un qui fait du journalisme dans ma famille, ma belle-mère Jolene. J'avais prévu de faire la cuisine pour dîner et, une fois mes cours en télétravail terminé, je suis allé voir Jolene dans le salon, qu'elle utilisait comme bureau de substitution, pour lui dire que j'allais me mettre aux fourneaux. Elle n'était pas au travail avec ses associés ou ses clients, mais elle réglait un problème juridique avec Raul Varranquilla, le rédacteur en chef de *Rational Thinking* :

« ...C'est bien écrit en clair sur mon site dans la rubrique "qui nous sommes", et il n'y a aucune mention du journal nulle part, même pour en faire la pub. Le texte exact est : "Activistes rationalistes, Jolene Wisniewski et Aïcha Ben Ahmad ont mis en ligne ce site pour montrer que le déni n'est pas une politique recevable pour lutter contre le Covid-19, en recensant les cas de personnes dans le déni de la pandémie qui finissent par en être victime". À part faire une recherche exprès sur Internet pour comprendre que je suis la même Jolene Wisniewski que celle qui écrit dans *Rational Thinking*, il n'est pas possible de faire le lien immédiat. Même le journal n'a jamais cité mon site, et encore moins son adresse, Allan et toi ont toujours été d'accord pour faire preuve de black-out là-dessus. Ce type a perdu avant même que le procès n'ait lieu, il ne s'attaque pas à la bonne personne morale.

— *Tu crois qu'un non-lieu est possible ?*

— Pour nullité de la procédure, oui, c'est la seule issue légale possible. L'acte d'accusation est bien dirigé contre *Rational Thinking*, la cessation et désistement a été adressée à l'adresse de la rédaction, tu es cité à comparaître en tant que rédacteur en chef, et je ne suis citée que comme étant sous ta responsabilité en tant que journaliste. C'est vite vu point de vue défense : ce site n'a rien à voir avec le journal, je l'ai fait en privé sur mon temps libre avec ma compagne, et ce Wallace Thornaby peut aller se faire e****r. Il n'a aucune preuve selon laquelle ce site est fait par le journal, j'ai

délibérément employé un autre hébergeur que celui du site de *Rational Thinking*, et j'ai tout payé avec ma carte bancaire privée, preuves à l'appui. Ce type, ou plutôt, son avocat, n'a pas fait son boulot correctement. Je te quitte, Ivan m'attend pour le déjeuner, on en reparlera samedi à la conférence de rédaction. »

Ce soir-là, c'était omelette aux oignons, le plat favori de Jolene, et pâtes sauce tomate, cette dernière étant faite maison. Ma belle-mère avait un procès à régler, celui d'un certain Wallace Thornaby qui accusait d'insulte publique le site internet qu'elle avait monté avec ma mère contre les idiots qui se croient plus malin que le Covid-19, et finissent par en mourir.

L'adresse du site est <https://www.anotheronebitesthedust.us>.

Ce site se contente de recenser le nom des imbéciles qui ont cru que le Covid-19 n'existait pas, que les masques servaient à rien, un résumé factuel de leurs activités dans ce domaine, avec des citations de propos publics de ces gens-là sur le sujet, en terminant avec le lieu et la date de leur mort du Covid-19. 147 anti-Covid étaient au tableau de chasse de mes parents le 11 janvier 2021, l'un des plus notable étant le représentant Luke Letlow, 6 décembre 1979-29 décembre 2020, mort du Covid-19 à force d'apparaître en public sans masque⁹, et avoir été testé positif au virus. Pangolins : 1, Parti Républicain : 0, un de plus mord la poussière. . .

Avec une compilation pareille, et bien qu'il n'y ait aucun commentaire sarcastique, juste un rappel des faits le plus neutre possible, il était évident que de personnes aigries par une telle compilation ne se lancent dans des procès contre les auteurs du site. Enfin, ceux qui comprennent comment Internet fonctionnent, et savent lire. . . Quatre procès ont été intentés à Mountain High Hosting, la société qui héberge le site de mes parents, et tous rejetés par les tribunaux au prétexte que l'hébergeur n'est pas responsable du contenu, et que le caractère illégal des propos tenus n'est pas démontré par le plaignant.

Mes parents avaient deux procès en cours : une Karen¹⁰ avait attaqué maman et belle-maman pour propagation de fausses nouvelles, en n'ayant pas remarqué que les sources des informations étaient systématiquement citées et vérifiables, quasiment toujours avec un lien vers les sites d'origine.

En échange, outre obtenir qu'elle soit déboutée pour absence de preuve, maman et belle-maman lui faisaient cadeau d'un procès en retour sur l'accusation de procédure judiciaire vexatoire et infondée, en demandant juste \$250 000 de dommages et intérêts. Jolene m'a expliqué qu'elle ne s'attendait pas à toucher cette somme :

« Si on va au procès avec cette c***e, ça sera bien si le juge nous accorde 1% de ce qu'on demande. Par contre, elle aura une belle amende salée pour mépris envers la cour (*Contempt of court*), c'est ce qui compte le plus.

— Tu penses l'attaquer au civil ?

— On verra avec le résultat du procès, ta mère et moi. C'est purement au feeling, en fonction du gabarit de la c*****e que l'on aura en face. Si c'est juste une dinde qui s'est vexée que l'on soit méchantes avec ses gourous préférés, nous nous contenterons

9. Authentique.

10. Ce prénom féminin est récemment devenu, dans le monde anglo-saxon, synonyme de femme idiote qui adhère à des théories paranormales ou complotistes. Synonyme français : une Dominique.

de la voir se faire débouter. Nous demanderons juste \$5 000 pour dédommagement de nos frais de justice. Par contre, si c'est une propagandiste, nous contre-attaquons pour procédure abusive. Le procès a lieu début février, je n'ai pas la date en tête, mais ça ne va pas tarder.

— Et le type dont tu parlais avec Raul ?

— Ah lui. . . Rien que la tête qu'il va faire quand le juge va le débouter, ça suffira à mon bonheur. J'ai dit à Raul de ne pas contre-attaquer, mais le journal peut très bien lui rentrer dedans pour accusation mensongère, procédure abusive et diffamation. J'espère que son avocat lui a fait une note salée pour ses prestations, ça le calmera de devoir régler l'ardoise.

— Tu penses pas qu'il pourra attaquer en tapant sur la bonne cible ?

— Si. Qu'il le fasse, ça va bien me faire marrer, le juge beaucoup moins. Cette andouille attaque le journal sur la base d'un sabir pseudo-juridique de citoyen souverain¹¹ pour lequel je n'ai absolument pas compris les motivations juridiques de base, si toutefois il y en a. Je sens qu'on va avoir un grand moment comique quand le juge va lui demander de s'expliquer. . .

— Ça ne serait pas un de ces imbéciles qui croient que les inepties estampillées QAnon sont autre chose que du vent ?

— Va savoir. . . A priori, les andouilles qui croient dans les débilités estampillées QAnon ne font pas confiance à la justice. . . Ton papier pour ta classe de journalisme, qu'est-ce que ça donne ?

— Adopté par mon prof, mon rédacteur en chef de fait. Je vais me concentrer sur la logique élémentaire de la fabrication du cas de soucoupe volante en m'attaquant aux faits. Tu as été impliquée dans l'affaire il me semble ?

— Tout à fait. C'est l'un des derniers cas que j'ai traité, avant le 11 septembre 2001, avec Amy Alvarez. Tu la connaît, c'est notre amie de Pittsburgh, sa fille aînée est actrice.

— Ah oui, je vois qui c'est. Elle avait été enquêtrice dans une unité de l'US Air Force.

— Le 1235th Tactical Reconnaissance Wing, une unité de renseignement militaire aujourd'hui dissoute. Mon oncle Andrew y a été officier avant de prendre sa retraite, c'est comme cela que je l'ai connue. Et que j'ai connu Jessica Langtree, qui est aujourd'hui à la tête de la division vols spatiaux habités de Northeastern Aerospace. C'était même pas une affaire d'ovni, juste un simple incident avec un avion militaire. Ayleen, notre amie qui est général de réserve, tu peux la contacter de ma part, je pense que le rapport d'enquête de l'USAF Materiel Command sur l'incident peut faire l'objet d'une demande FOIA. Elle connaît bien le cas, elle pilotait l'avion en question.

— Et t as fait quoi sur place ?

— Un peu de travail basique pour l'USAF de recueils de témoignages de personnes qui ont vu le F-16 d'Ayleen les survoler en faisant son approche pour aller se poser sur l'aérodrome Bullit Mountain Town Municipal, au cas où ça aurait appris quelque

11. Ce terme désigne un mouvement dont les membres sont au droit ce que les partisans de la Terre plate sont à la géodésie : des distributeurs de faux savoir. Sur des bases juridiques, disons, fantaisistes, ils croient qu'ils n'ont aucun devoir envers l'État dans lequel ils vivent, à savoir respecter ses lois, surtout celles ayant trait à la fiscalité, en croyant qu'ils peuvent ne pas être citoyens de leur pays, les USA ou d'autres pays anglo-saxons, par l'application de formules pseudo-judiciaires à leur situation. Naturellement, aucune initiative judiciaire de ces gens-là n'aboutit favorablement pour eux. . .

chose sur l'incident en question. On a visité une demi-douzaine d'habitants du coin situés sur la trajectoire de l'avion, deux ont vu les phares d'atterrissage du F-16 et les feux de position du KC-10 qui a fait un passage à basse altitude pour voir s'ils trouvaient un site d'impact de l'avion d'Ayleen. Comme le F-16 avait eu un problème mécanique avec son circuit de lubrification, ça ne nous a rien appris.

— Je vais laisser un message demain matin au cabinet d'avocats d'Ayleen, elle me contactera sûrement avec les coordonnées du rapport de l'USAF. Sinon, ce soit, tu pourras me raconter ce que tu as fait lors de cette enquête ?

— Bien sûr. Ça me changera d'être interviewée plutôt que de faire ce job. »

C'était bien parti pour mon enquête. J'avais du travail là-dessus, et j'étais désormais bien motivé pour le mener à bien. Pas seulement parce que ma belle-mère était dans le coup, surtout pour le côté compréhension, avec un cas réel, d'une fabrication d'une histoire de soucoupe volante.

* * *

JOLENE M'AVAIT DIT UN JOUR qu'en matière de rationalisme, il y a trois sujets de base qui ne valent pas la peine d'être analysés en détail par le biais du questionnement critique : les sujets ineptes, ceux qui sont axiomatiques, et ceux qui ont été démontés à outrance. Les cas de soucoupes volantes cochent ces trois cases.

Comme exemple de sujet inepte, vous avez les théories sur la Terre plate, la dernière mode en matière de gobage de f*****s, dixit ma belle-mère. Vous pouvez rajouter les chemtrails, le triangle des Bermudes, les Illuminati, Bigfoot et pas mal d'autres dans le même style. Tout ce qui est clairement totalement coupé de toute rationalité rentre facilement dans cette catégorie.

Ceux qui sont axiomatiques relèvent d'une logique simpliste érigée en postulat de base. La plus évidente, c'est celle qui postule que le gouvernement ou big quelque-chose vous ment et que donc, tout ce qu'ils disent, tout le temps, est faux et que la Vérité est ailleurs... Et que, par voie de conséquence, le 11 septembre est forcément un complot gouvernemental, les vaccins sont nocifs pour la santé, les organismes génétiquement modifiés, la 5G et les fours à micro-ondes dangereux, et l'industrie pétrolière a fait disparaître la voiture à eau.

Ce serait faire preuve de stupidité symétrique de croire que le gouvernement, l'industrie et les medias ne vous mentent *jamais*. Ils le font, PARFOIS, mais pas TOUT LE TEMPS et pas SUR TOUT. Les deux bonnes raisons pour cela étant que, d'une part, un mensonge est vite éventé, peu importe que ce soit de façon volontaire par des lanceurs d'alerte, des journalistes d'investigation, ou de façon accidentelle par une bourde de quelqu'un qui sait, et, d'autre part, que cela ne leur est pas utile. C'est une perte de temps de mentir, alors que l'indifférence du public, ou la promotion de ceux qui ne veulent pas admettre que la réalité existe, suffit pour que des complots aient lieu à ciel ouvert sans qu'il soit nécessaire de cacher quoi que ce soit.

Le plus énorme est celui mené par l'industrie agro-alimentaire, depuis un quart de siècle au moins, pour faire avaler directement du soja aux humains à la place des vaches. Avec, comme complice, les vegans et les crétins qui tiennent un discours anti-lait. C'est sûrement une coïncidence que tous les produits de substitut au lait et à la viande contiennent tous du soja. Sans parler du fait que des groupes de pression pour les droits des animaux sont directement sponsorisés par des industriels ayant des in-

térêts dans le soja ou la viande synthétique, actuellement encore expérimentale¹², qui se sont trouvés des imbéciles utiles avec les vegans décérébrés et autres antisépécistes pauvres en neurones, afin de poursuivre leur entreprise d'industrialisation totale de la production alimentaire. Pour leur bénéfice et celui de leurs actionnaires, cela va de soi.

Petite blague de ma belle-mère : quelle différence y a-t-il entre les végétariens et les vegans ? Réponse : la même qu'entre les Allemands et les Nazis... Jolene, végétarienne pour des raisons non-idéologiques (elle n'aime pas la viande, c'est tout), m'a dit récemment qu'elle avait aussi de quoi monter un site du genre de anotheronebitsthe dust.us avec la liste et les déclarations des vegans qui ont fini par craquer pour un bon steak...

Comme elle me dit, les substituts végétaux des œufs et du lait ont tous un point commun : ils n'ont aucun goût. Retirez-lui son fromage au lait cru, et ma belle-mère prend le maquis. Je la suivrai aussi, une VRAIE omelette avec des VRAIS œufs, c'est autre chose que l'ersatz que nous avons essayé un soir en famille, et failli pas finir tellement il était insipide.

J'en étais donc à mon enquête sur le cas de Bullit Mountain, et, le 12 au matin, j'ai pu contacter par téléphone le cabinet BMP, soit Berringsford, Messerschmidt et Patterson à New York City, afin de pouvoir parler au M du trio d'avocates. La secrétaire m'a dit qu'elles étaient toutes les trois en audience, et elle a pris mon message et mes coordonnées pour maître Messerschmidt. J'avais la version de ma mère, et je savais qu'elle avait accompagné une copine à l'époque de l'US Air Force. Dans ma recherche des sources primaires, j'ai pu trouver les coordonnées professionnelles de la numéro deux de l'équipe d'enquête de l'USAF, le Technical Sergeant Ameline Alvarez. Elle était désormais chef de la sécurité pour la Transport Security Administration à l'aéroport de Pittsburgh International. J'ai donc appelé le service en question pour pouvoir contacter la personne concernée :

« *Transport Security Administration, aéroport de Pittsburgh International, bonjour.*

— Bonjour madame, monsieur Ivan Ben Ahmad à l'appareil. Je suis un ami de madame Alvarez, et je souhaiterais lui laisser un message. C'est pour une communication privée, si cela est possible, madame Alvarez me connaît.

— *Je vais vous passer son secrétariat monsieur Ben Ahmad, il prendra votre message. Un instant je vous prie... »*

Deux minutes de *Spanish Flea* plus tard, j'ai eu la secrétaire de direction qui a pris mon message, et m'a dit qu'elle le transmettrait à sa destinataire. J'appelais pas loin de l'heure d'ouverture des bureaux à cause du décalage horaire entre Denver et la côte est, cela faisait que je pouvais avoir des réponses pendant l'après-midi à la faveur de la pause déjeuner. J'ai eu ensuite ma mère par Skype depuis le capitole à Washington D.C., où elle occupait les lieux en armes au cas où les imbéciles qui croient dans les gros trolls genre QAnon décideraient de remettre le couvert.

Dans l'après-midi, alors que je ne m'attendais pas à un appel, j'ai eu mon cours d'ethnomusicologie en télétravail, et du travail à terminer parce que je devais le rendre pour le lendemain à l'université. J'ai pu quand même me mettre sur mon histoire

12. Authentique, du moins pour la France à ma connaissance. L'association L214, qui promeut l'éthique pour les animaux, a une partie de ses revenus d'assurés par l'Open Philanthropy Project, qui finance aussi des startups qui développent de la viande de culture.

d'ovni pour mon cours de journalisme. Alors que, six mois plus tôt, j'aurais simplement rejeté l'idée comme étant une toquade sans intérêt pour moi, l'enquête sur la fabrication de ce cas d'ovni m'intéressait désormais au plus haut point.

Ce n'était pas l'histoire d'ovni qui en découlait qui avait de l'intérêt, elle était stéréotypée, sans imagination, et comprenait tous les clichés habituels du genre. Ce qui était *vraiment* intéressant, c'était de voir comment, à partir d'un banal cas d'incident aérien qui n'a fait comme seul dégât que l'évolution de la carrière du mécanicien qui avait oublié de remonter le filtre à huile du réacteur du F-16 que le major Messerschmidt devait convoier à Misawa AFB, toute une histoire de soucoupe volante avait été fabriquée.

J'avais deux axes de travail : toute la partie enquête sur l'incident en lui-même, afin de voir quels étaient les éléments de base qui avaient été utilisés pour fabriquer le récit ufologique, et le récit ufologique lui-même avec sa généalogie. De ce côté-là, il y a deux modes de fabrication élémentaires d'un récit soucoupiste : l'histoire immédiatement dans l'actualité, qui est fabriquée et renforcée dès la survenue des événements, et l'histoire à retardement, basée sur un événement qui n'est exploité que plusieurs années, voire décennies, après que les événements à l'origine du cas ont eu lieu.

Pour le premier type, vous avez les Phoenix lights de 1998, cas entièrement fabriqué à partir de la vue des lumières de leurres thermiques tirés de nuit depuis des avions de combat faisant un exercice militaire non loin de la ville. Dès le lendemain de l'événement, une exploitation ufologique en a été faite, et elle se poursuit de nos jours, alors que l'affaire a été démontée dès son apparition.

Le second type, c'est le fameux cas de Roswell, où un incident mineur impliquant un ballon expérimental de l'armée, destiné à détecter les ondes de choc dans l'atmosphère d'éventuelles explosions nucléaires soviétiques, est tombé à la fin de son vol dans un ranch près de Roswell. Ses débris ont ensuite été recueillis par l'armée et présentés comme étant ceux d'un ballon sonde, le programme auquel il appartenait étant classifié.

Cas clos en 1947 après l'explication de l'armée. Avant qu'il ne soit ressorti trente ans plus tard quand l'un des officiers impliqués dans l'affaire, un gratte-papier du nom de Jesse Marcel, a inventé de toutes pièces, avec la complicité de Charles Berlitz, l'inventeur du triangle des Bermudes, toute l'histoire de Roswell. Et d'autres profiteurs ont rajouté, par la suite, leur contribution à cette véritable franchise qu'est devenu Roswell avec leurs produits dérivés. Le plus hilarant étant la fausse autopsie d'un alien en silicone dans les années 1990.

Dans un premier temps, j'avais commencé des recherches sur le cas d'ovni de Bullit Mountain. Généralement, les cas qui intéressent les ufologues apparaissent d'abord dans leur presse spécialisée avant d'être exploités comme numéros de cirque par des charlatans. J'avais déjà dit que le cas de Bullit Mountain avait été repris par un ramasse-miette de l'ufologie, et un spécialiste de cas d'atterrissages d'ovnis ne faisant pas la une des médias. La question était de savoir lequel des deux avait piqué l'histoire à l'autre, avant que Lucas Thorsten ne la mette comme produit d'appel sur son site soucoupiste.

Je n'ai pas eu à chercher bien longtemps la date de fabrication du cas de Bullit Mountain, ni qui l'avait pondu. Je m'en doutais un peu, c'était Warren Kirtland

qui avait inventé le cas en mai 2016. À l'époque, il faisait des appels de fonds sur le net pour lancer une énième procédure de disclosure, afin d'obtenir que le gouvernement ne rende public les cas de soucoupe volantes dont il avait la connaissance, et qu'il gardait secret. À savoir : des révélations fracassantes sur la réalité des aliens qui viennent nous dire coucou pour les soucoupistes. Et qui aboutit toujours à bupkis, le gouvernement n'ayant rien à cacher faute de matériau ufologique classifié ou non. . .

Terrence Atlenberg avait ensuite décidé d'enquêter sur le cas de Bullit Mountain, mais la réalité ne semblait pas l'intéresser. En fait, il brodait sur l'histoire en question, sortant des témoins qui avaient vu des choses extraordinaires seize ans plus tôt, et n'en avaient pas parlé jusqu'ici. Un beau drapeau rouge pour la crédibilité la plus élémentaire du dossier. . .

Pour moi, l'hypothèse la plus vraisemblable, c'était que Kirtland avait inventé l'affaire de toutes pièces à partir d'un cas inexistant, ou presque. Les publications soucoupistes que j'ai pu avoir de l'époque ne parlent absolument pas d'un cas d'ovni à Bullit Mountain. Restait à voir s'il y avait quelque chose à voir avec cette histoire. J'ai pu avoir au téléphone la principale protagoniste de l'histoire, à l'époque major de réserve de l'USAF, qui m'a donné quelques précisions légales intéressantes sur ce dossier, en plus de ce qu'elle savait de l'enquête qui a suivi et de la procédure mise en œuvre en pareil cas :

« . . . Même quand l'avion est récupéré intact et le pilote indemne, il y a une enquête faite par l'Air Force Materiel Command sur les circonstances de l'incident, et un rapport écrit qui suit, au cas où cela révélerait des problèmes quelconques, de la procédure de maintenance à la conception de l'avion, en passant par toutes les causes de pannes possibles et imaginables. Là, c'était le mécanicien chargé de la maintenance du F-16 à Fort Worth qui a fait une erreur au remontage du réacteur en ne suivant pas la procédure constructeur : il avait oublié de remonter le filtre à huile et mon réacteur a été endommagé au point de tomber en panne. J'ai dû me poser à Bullit Mountain Municipal en pleine nuit. Par chance, le temps était clair, et on était trois jours après la pleine lune. J'ai eu suffisamment de lumière pour faire un atterrissage d'urgence en voyant la piste, je n'avais pas la fréquence qui permet d'enclencher l'éclairage de la piste par signal radio¹³ et je me suis posée au clair de Lune. J'avais quand même les phares d'atterrissage de mon F-16 qui fonctionnaient grâce à la génératrice d'urgence de l'avion, et ça a été sportif. Le F-16 est un avion qui a des commandes de vol électriques, et sans la génératrice, je n'avais plus qu'à m'éjecter. Comme il n'y avait personne à l'aéroport, j'ai dû ensuite marcher jusqu'à la ville la plus proche, Bullit Mountain Town, et j'y suis arrivée à l'aube pour pouvoir prévenir l'Air Force par téléphone, afin qu'ils envoient une équipe pour sécuriser l'avion, et une autre pour le ramener à l'atelier. Ta belle-mère et Amy Alvarez ont fait l'enquête de voisinage avec le shérif du coin, n'ont rien trouvé d'intéressant, et l'affaire en est restée là après que l'USAF ait récupéré l'avion. Je n'ai pas entendu parler de la moindre considération soucoupiste sur cette histoire avant que tu ne m'en parles.

— C'est quand même stupéfiant. Tu es impliquée dans cette histoire de la façon la plus directe qui soit, et personne n'est venu t'en parler. Tu as une fiche Wikipédia à ton nom, ton cabinet d'avocat est facile à trouver, il apparaît en premier avec une

13. Authentique. Sur les petits aérodromes, le balisage lumineux de la piste, principale mais le plus souvent unique, peut être enclenché par les pilotes en approche en envoyant un son aigu par la radio sur une fréquence précise, généralement un sifflement.

recherche Google à ton nom, et personne n'a eu l'idée de te demander ta version des faits ?

— *Si les ufologues tenaient compte des faits et des protagonistes impliqués dans les affaires qu'ils étudient, ils n'auraient plus rien à dire en matière d'ufologie. . . En plus, je suis militaire de réserve, et je pousse même le mauvais goût jusqu'à être astronaute pour la NASA, tout ce que les soucoupistes n'aiment pas. Comme si j'avais toujours défendu inconditionnellement le gouvernement de mon pays. Ils n'ont pas entendu parler de l'ambassade de Chine à Belgrade, c'est la raison pour laquelle je suis passée officier de réserve¹⁴ et j'ai fait une carrière d'avocate dans le civil passé 2000. . . Non, pour ces gens-là, dès que l'on travaille un tant soi peu pour le gouvernement, on fait partie du Vaste Complot pour cacher la Vérité sur tout et n'importe quoi.*

— Une vision axiomatique des choses : les pouvoirs publics ont forcément pour politique de cacher la Vérité au public selon ces gens-là.

— *Je peux te dire que si le gouvernement avait caché la moindre vérité au public sur les ovnis, elle serait largement publique depuis 1947. Entre ceux qu'on appelle aujourd'hui les lanceurs d'alerte, ceux qui sont prêt à dire tout ce qu'ils savent à la presse dans le cadre de règlements de compte avec leur employeur ou leur supérieur hiérarchique direct, ou ceux qui balancent tout aux médias par erreur ou incompétence, s'il y avait des secrets sur ce sujet, ils n'auraient jamais pu être gardés secrets depuis bientôt trois quart de siècle. Le seul secret qui est gardé sur le sujet, c'est par les soucoupistes, et c'est l'étendue de leur complète ineptie depuis, pour être gentille, 1969 et le rapport Condon. Comme l'avait prédit feu Philip Klass, ils n'en savent pas plus sur les ovnis aujourd'hui qu'en 1947. Et ils peuvent compter sur les mass média en complices intéressés pour vendre des sujets à sensation pour faire de l'audience.*

— Et tous les amateurs en manque de reconnaissance sociale qui viennent polluer Youtube aujourd'hui avec leurs vidéos dans lesquelles ils étalent leur ignorance. . . Parlons peu mais parlons bien : le rapport de l'incident du 9 juillet 2001 concernant ton avion, est-ce que je peux l'obtenir en faisant une requête FOIA au Pentagone ?

— *Sans problème. Il n'a pas été classifié, et l'avion que je pilotais à l'époque a sûrement été envoyé à la casse depuis. C'est le genre de document parfaitement public. Tu peux le demander, ça m'étonnerait beaucoup que l'on classifie un rapport technique aussi peu intéressant, même vingt ans en arrière. . . Le shérif et le journal local ont aussi fait leur enquête, tu peux les consulter pour avoir leur version des faits. Personne ne m'a interdit de répondre à l'interview du journaliste, le service de presse du Pentagone m'a même prévenue avant pour me demander si j'étais d'accord pour lui raconter mon atterrissage. Je ne me souviens plus de son nom à ce journaliste, c'était un petit jeune passionné par son métier, et qui cherchait vraiment à savoir tout ce qu'il pouvait de technique sur le sujet. J'ai lu son papier pour accord avant publication, je n'ai demandé aucun changement parce que je l'ai trouvé très professionnel. Les petites publications de presse locale ont une certaine pérennité, tu devrais pouvoir retrouver l'article en question en leur demandant. »*

Trois pistes intéressantes à explorer. J'ai fait une demande de FOIA pour le Pentagone, et j'ai cherché sur le net l'adresse du journal local, que je n'ai eu aucun mal à trouver parce qu'il avait son propre site internet. Enfin, j'ai écrit à la municipalité pour avoir un contact avec le shérif de l'époque, si cela était possible. Sa version des faits m'intéressait, ainsi que ce qu'il avait pu recueillir sur le dossier.

14. Voir à ce sujet, dans la série *Une journée de Septembre*, ma nouvelle intitulée *Tien An Men*.

Mais, pour commencer, je comptais débiter par l'examen de la thèse soucoupiste. Et c'était relativement facile, entre le site de Lance Thorsten et les vidéos Youtube de Kirtland et Atlenberg, j'avais du matériau à étudier.

Malgré le Covid-19 et les abrutis qui ne veulent pas admettre que T***p a été viré de la présidence, j'ai eu la surprise d'avoir rapidement des documents intéressants dans la boîte aux lettres. Le premier, ce n'était ni plus ni moins qu'une copie du rapport de l'USAF sur l'incident de Bullit Mountain. Pour \$15 tous frais compris, j'en avais pour mon argent. J'ai eu juste à envoyer un chèque, un formulaire de demande avec les coordonnées du document que je cherchais, ou, à défaut une description ("USAF F-16 incident Bullit Mountain NV 09/07/2001" a suffi), et j'ai eu ce que je voulais, avec une lettre gentille de l'état-major de l'US Air Force qui m'a remercié de l'intérêt que je portais à ses activités.

J'ai eu aussi une lettre de la municipalité de Bullit Mountain qui m'a donné, avec accord de l'intéressé, le numéro de téléphone du shériff en poste en 2001. Comme il fallait s'y attendre, il avait pris sa retraite, mais il était intéressé de voir que quelqu'un, qui s'intéressait au cas, se donnait la peine de lui demander sa version *pour la première fois depuis que l'affaire était sortie*. Madame Lydia Jackson, maire de Bullit Mountain m'avait répondu en prenant visiblement le temps de soigner sa réponse, et j'ai eu par elle de nombreuses informations intéressantes sur le cas de Bullit Mountain, extrait de sa lettre :

... Cette histoire est sortie de nulle part vers la mi-2016, quand mon prédécesseur a été contacté par un magazine ufologique. Surpris, il a simplement dit qu'il ne savait rien, et qu'il ne s'était rien passé à sa connaissance. La date du 09 juillet 2001 était simplement celle d'un atterrissage en catastrophe d'un jet de l'USAF à notre aéroport municipal, rien de plus.

*Ce périodique, **qui a pour titre "UFO Reports"**, a dit à mon prédécesseur qu'il enquêtait sur un cas récemment apparu dans les milieux soucoupistes, celui selon lequel il y aurait eu un atterrissage de soucoupe volante dans notre municipalité, et des extraterrestres qui en auraient profité pour visiter les lieux. Grant Miller, qui était déjà maire en 2001, a simplement mis en avant le cas de l'atterrissage du F-16 de l'USAF. Le journaliste de "UFO Reports" a pris la version de notre maire et n'a plus jamais rappelé.*

*Depuis, certaines publications ont repris la version de l'atterrissage d'ovnis, et l'ont beaucoup enjolivée, mais pas "UFO Reports" à ma connaissance. Nous voyons depuis dans notre municipalité beaucoup de curieux, **mais aucun journaliste, même de la presse ufologique**. Vous nous avez précisé que vous travaillez dans une optique rationaliste, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à cette histoire, **surtout de la part de quelqu'un qui tient à recueillir notre témoignage sur le sujet, en tant que communauté...***

Jolene m'a dit un jour que si la réalité intéressait vraiment les soucoupistes, il passeraient tous dans le camp des démonteurs... J'ai fait une recherche sur "UFO Reports" sur internet. Ils avaient un site sur lequel ils vendaient leurs anciens numéros, et j'ai un peu vu leur présentation publicitaire. Ils étaient pro-ovnis, mais n'avaient

pas le discours sensationnaliste habituel des magazines grand public sur le sujet. Ils se contentaient visiblement de collecter des cas et de proposer des explications pas trop fumeuses, sur le thème des aliens qui viennent nous voir.

J'ai acheté tous les numéros de l'année 2016 pour la somme de \$49.99 en promotion, en format électronique. Il y en a six en tout, un tous les deux mois. Le contenu rédactionnel se partage entre des études de cas, toujours dans le sens de l'hypothèse extraterrestre (et avec pas mal de biais d'observation, dixit ma belle-mère), et des spéculations allant de l'hypothèse scientifique raisonnable à la divagation style SF sur les aliens qui viennent, ou viendraient, nous voir.

Bref, une revue assez intéressante faite par des soucoupistes cherchant un peu de respectabilité. Mais pas un seul mot, sur toute l'année 2016, sur le cas de Bullit Mountain. Sans trop y croire, j'ai quand même écrit à leur rédaction pour avoir une explication sur leur ligne éditoriale en la matière, avant de passer à la version soucoupiste des faits du 09 juillet 2001 au soir. Je savais pertinemment qu'elle n'était pas conforme aux faits, et je voulais voir, justement, la part d'invention, s'il y avait des memes de SF soucoupiste façon X-Files employés dedans, et, si oui, lesquels. Voici donc la version soucoupiste des faits. Pour précision, Bullit Mountain Town se situe à environ 15 miles au sud (24 km) de la frontière nord de l'État du Nevada, à l'aplomb du point triple qui marque les frontières du Nevada, de l'Oregon et de l'Idaho.

Donc, le 09 juillet 2001 à 10h55 heure du Pacifique, un premier témoin du nom de Francis Millard, de son état pompiste à la station service au bord de la route 218, à environ 10 miles (16 km) à l'ouest de Bullit Mountain Town, qui relie McDermitt, à la frontière entre le Nevada et l'Oregon, à Owyhee, Nevada, à un peu moins de 4 miles (6 km) de la frontière avec l'Idaho, aperçoit une vive lumière blanche au sud de sa position. Il ne peut l'identifier, et elle se dirige vers le nord-est. Un témoin de plus, Ivor Kelsoe, hôtelier, vient de prendre son service de nuit, et aperçoit à son tour la lumière, qui descend dans les bois, et disparaît derrière les arbres. Monsieur Kelsoe a son hôtel dans les bois, à environ cinq miles (8 km) au nord-nord-est de la position de Monsieur Millard.

C'est là que ça commence à devenir intéressant : Ivor Kelsoe se rend dans une clairière non loin de son hôtel, et aperçoit au sol une soucoupe volante, posée au sol. Des aliens, de type petit gris, sont au alentours. Il est soudainement paralysé et perd connaissance. Quand il se réveille, le lendemain matin, la soucoupe a décollé. Curieusement, ce monsieur ne parle pas de traces d'atterrissage...

Les aliens ont été vus par d'autres témoins, à des heures non indiquées, mais il est bien précisé que c'est de nuit : une Ms. Thormann, épouse d'un patron de scierie, dont la maison est à mi-chemin entre Bullit Mountain Town et la station service de monsieur Millard, a aperçu un de ses aliens tenter de rentrer chez elle. Un automobiliste, un monsieur Colway, en a aperçu un autre au carrefour entre la route 218 et la route qui conduit vers l'aérodrome de la ville, situé à mi-chemin entre l'aérodrome et la ville. C'était en pleine nuit, pas d'heure indiquée.

Plus intéressant, Ms. Thormann indique aussi avoir vu l'ovni se diriger vers le nord-est pour se poser dans la même clairière que celui indiqué par Mr. Kelsoe, et l'avoir vu ensuite repartir et survoler la forêt pour prendre la direction de l'ouest. Comme pour tous les autres événements, ils ne sont pas donnés avec une heure précise d'indiquée, juste que les événements ont lieu de nuit.

Par la suite, l'histoire soucoupiste fait état de l'envoi d'unités militaires pour boucler la ville et quadriller le bois, et menacer les témoins de représailles s'ils disaient ce qu'ils avaient vu ce soir-là. Comme il faut s'y attendre, un camion militaire a récupéré un objet non identifié et l'a emmené au loin par la route, sans plus d'indications. . . J'ai une petite idée de ce que cet objet pourrait être.

C'est, à peu de choses près, le scénario standard de l'histoire d'ovnis avec atterrissage dans un coin désert du pays. Des témoins qui ont vu quelque chose, un qui a vu un engin au sol, bien évidemment avec des aliens, plus l'intervention de l'armée qui réduit au silence les témoins et emporte quelque chose de non-identifié au loin. Voyons maintenant le rapport de l'US Air Force. Il est nettement moins spectaculaire, mais nettement plus intéressant. Surtout parce qu'il parle de faits réels :

US AIR FORCE AIR MATERIEL COMMAND

Bureau d'Enquête sur les Incidents Aériens

INCIDENT 2001-017 – Atterrissage d'urgence suite à une panne moteur.

Aéronef : Lockheed F-16 A Block 15 numéro 80-575

Pilote : Major Ayleen C. Messerschmidt US Air Force Reserve, détachement New Jersey Air National Guard, 611th FS, 621st TFW

Type de mission : convoi avec ravitaillement en vol

Départ : Naval Air Station Joint Reserve Base, Fort Worth, TX

Étape intermédiaire : Elmendorf AFB, AK

Arrivée : Misawa AFB, Japon

DESCRIPTIF DE L'INCIDENT : Le F-16 A 80-575 avec, aux commandes, le major Ayleen C. Messerschmidt a décollé de la NAS JRB de Fort Worth le 10 juillet 2001 à 03h15 Z pour livraison au 35th TFW à Misawa, AFB, après opération de maintenance (vérification D) suivant retrofit auprès du constructeur à la Air Force Plant 4 de Fort Worth. Divers équipements ont été rajoutés à l'aéronef pour mise à jour lors de cette vérification. La check-list et la vérification pré-vol n'ont fait apparaître aucun problème avec la cellule. Une opération de ravitaillement en vol est prévue à 06h00 Z à la verticale de Bullit Mountain, NV, un KC-10, indicatif Jerrican 63, est prévu pour l'opération. Un second ravitaillement en vol est prévu au large de la côte sud de l'Alaska à 08h30 Z pour ETA à Elmendorf AFB à 10h00 Z.

NOTE COMPLÉMENTAIRE : Les heures sont indiquées sur le document de l'USAF en temps universel coordonné, d'où le suffixe Z rajouté aux heures indiquées.

Le nord du Nevada est dans le faisceau horaire du Pacifique, soit UTC -5 en été (les USA appliquent l'heure d'été). Ainsi, le 10 juillet 2001 à 03h15 correspond au 09

juillet 2001 à 22h15 heure centrale (celle de Fort Worth, Texas, lieu d'où part le F-16 piloté par Ayleen Messerschmidt), ou au 09 juillet 2001 à 20h15 heure du Pacifique.

Il est à noter que tout l'État du Nevada est dans le fuseau horaire de l'heure du Pacifique, mais que la moitié est de l'État de l'Idaho (qui comprend la base aérienne de Mountain Home AFB) est dans celui de l'heure des montagnes, qui correspond à UTC -6 en été.

À 05h30 Z, le pilote aux commandes fait état à l'ARTCC ZLC¹⁵ de problème avec son réacteur, et envoie un pan-pan pour atterrissage d'urgence à Mountain Home AFB, ID. La clearance pour une approche directe de Mountain Home AFB est accordée au pilote, qui amorce sa descente. À 05h41 Z, le pilote aux commandes envoie un Mayday en faisant état d'une extinction de réacteur, et demande à être vectorisée vers la piste la plus proche pour éviter une éjection. L'ARTCC vectorise l'aéronef sur Bullit Mountain Municipal.

Le pilote fait ensuite état d'un visuel sur Bullit Mountain Municipal à 05h50 Z avant de passer sous la couverture radar et de rompre le contact avec l'ARTCC. Jerrican 63, le KC-10 Extender qui devait ravitailler en vol le F-16, est vectorisé vers Bullit Mountain pour recherche du F-16 à 06h05Z. À 06h24Z, Big Can fait état de la découverte du F-16 disparu posé au bout de la piste unique de Bullit Mountain Municipal 40-220. L'appareil est intact, posé train sorti, cockpit ouvert, le pilote n'est pas visible et ne donne pas de signe de vie au passage du ravitailleur en vol à 300 ft (100 m) au-dessus du sol, et reprend son plan de vol original à destination de Mountain Home AFB.

Le pilote se fait porter présent à 11h10 Z à l'ARTCC et à l'USAF depuis le poste de police de Bullit Mountain Town, précisant qu'elle est indemne et qu'elle se tient à la disposition de ses supérieurs pour rapport et enquête. Une équipe de récupération du 366th Equipment Maintenance Squadron est envoyée sur place pour récupérer l'aéronef, qui est emmené à Mountain Home AFB pour enquête et éventuelle remise en état.

La suite du rapport est purement technique et n'intéresse que les compteurs de boulons, je vous l'épargne. En gros, un filtre à huile avait oublié d'être monté par Lockheed Martin à Fort Worth, et le réacteur s'est grippé en vol avant qu'Ayleen Messerschmidt l'arrête et pose l'avion en vol plané. Pour ne pas devoir utiliser son siège éjectable, Ayleen a fait un atterrissage d'urgence risqué, en vol à vue, et a réussi à sauver sa peau et l'avion. Revers de la médaille, elle a dû marcher pendant six heures pour atteindre la ville de Bullit Mountain. Le rapport la félicite pour son professionnalisme. Ça fait quand même un avion de \$100 millions qui n'a pas fini en miettes grâce à elle, les contribuables peuvent lui être reconnaissants.

Voici pour les deux versions et, comme vous pouvez le constater, il y a quelques différences. Le 18 janvier 2021, j'ai fait le point sur mon enquête avec pas mal de questions intéressantes, la première portant sur les différences de dates entre l'enquête de l'USAF et celle des soupçonnés. Avant de commencer mes cours à 9 heures, j'ai fait le point avec Jolene sur ce que j'avais trouvé. Et j'ai eu une explication simple concernant les heures et les dates :

15. Code de l'Air Route Traffic Control Center de Salt Lake City.

« C'est le petit Z après l'heure qui te donne l'indication. Par convention, elles sont données en temps universel coordonné, UTC, d'où le Z qui indique que ce n'est pas l'heure locale. Tu retranches sept heures à l'indication UTC et tu as l'heure locale. En l'occurrence, l'heure du Pacifique, celle du Nevada.

— Je vois, on est dans le faisceau de l'heure des montagnes ici, à Denver. Grand-père Ahmed à Las Vegas, quand maman l'appelle, il y a une heure de moins... Point de vue militaire, ça te paraît tenir la route, cette enquête ?

— L'avion était en un seul morceau et le pilote indemne, il suffisait juste de voir en atelier ce qui n'allait pas avec le réacteur.

— Et tu as quand même fait une enquête avec Amy Alvarez ?

— Oui, de la routine. C'était pour voir si personne n'avait pris des morceaux de l'avion sur la figure, au cas où il y aurait eu des dédommagements à payer. J'ai vu tous les gens sur la trajectoire de l'avion, réglé le problème de la taxe d'atterrissage à Bullit Mountain Municipal avec le maire de la ville, et réglé les heures supplémentaires de l'équipe de mécanos qui étaient venus récupérer le F-16. Du pur administratif sans grand intérêt.

— Même pas une enquête accident ?

— Inutile. Il suffisait d'interroger Ayleen et de passer le F-16 en atelier pour avoir la réponse, et savoir qui f****e à la porte chez Lockheed. Ça a fait de l'animation dans la petite ville de Bullit Mountain Town.

— Elle est arrivée sur place comment, l'équipe de l'USAF ?

— Par la route depuis Mountain Home AFB. Il y a un détachement d'urgence chargé de répondre 24/7/365 immédiatement à des pannes critiques d'avions militaires, elle a été envoyée d'urgence en camion avec un peloton de la police militaire pour garder l'avion. Le shériff avait déjà ouvert l'aéroport, et il gardait l'avion quand l'équipe de l'USAF est arrivée sur place. Après, il a fallu envoyer un camion, une grue et une équipe de mécanos pour finir le démontage de l'avion et le renvoyer, par la route, vers Mountain Home pour enquête et réparation. Ayleen a fait son rapport puis elle est partie vers Tokyo avec un vol commercial depuis San Francisco.

— Elle avait quelque chose à faire au Japon ?

— Un client du cabinet d'avocats où elle travaillait à l'époque. Comme elle parle couramment japonais, elle s'occupe elle-même de ce genre de contrats.

— Et elle prend un jet militaire pour faire le voyage ?

— Quand il y en a un à aller convoier au bon endroit. Ça évite d'affecter un pilote d'active pour un vol de convoi, et ça fait des heures de vol pour Ayleen, en plus de lui économiser un billet sur un vol commercial. Tout le monde est gagnant dans l'affaire... Tu as autre chose à me demander sur ce sujet ?

— Oui, ton récit de ce que tu as fait sur place, mais on verra ce soir si tu as dix minutes pour m'en parler. J'ai relevé les noms de témoins, ça va sûrement te dire quelque chose.

— Franchement, je n'ai pas trop de souvenirs de cette mission. Je te l'ai dit, c'était de l'administratif pur et dur. Je retrouverai mes notes et nous les lirons ensemble, ça peut t'être utile. »

J'étais bien plus intéressé par la version "officielle" que par l'invention ufologique a posteriori. D'autant plus que ce jour-là, j'ai reçu une lettre de la part de la rédaction de *UFO Reports* sur leur position sur le sujet. Elle était aussi nette que cinglante, la

voici :

Cher Mr. Ben Ahmad,

Merci pour l'intérêt que vous portez à notre revue. Concernant l'affaire de Bullit Mountain, comme vous nous le demandez dans votre lettre, je suis en mesure de vous confirmer que celle-ci est une pure invention de la part de Mr. Kirtland. Elle est apparue dans la presse ufologique, disons, moins rigoureuse que notre périodique, vers mars-avril 2017.

Mr. Kirtland est un spécialiste des cas d'atterrissage d'ovni, et il en invente quelques-uns au passage. Il a sorti l'affaire de Bullit Mountain une fois que l'actualité lui a permis de faire sa promotion dans les mass media sans être noyé sous une campagne présidentielle bien plus importante.

Mr. Kirtland a surtout bénéficié de la présidentielle de 2016 pour faire oublier son fiasco sur une énième procédure de disclosure, qui n'a pas permis de sortir des informations officielles sur les ovnis, vu qu'elles n'existent pas. Sa procédure a fait un flop début février 2016, comme il fallait s'y attendre.

Notre contre-enquête sur le cas de Bullit Mountain nous a permis de comprendre rapidement qu'il n'y avait rien à tirer de ce dossier. Notre journaliste, envoyé sur place, n'a rencontré que des locaux stupéfaits que l'on attribue à leur municipalité un cas d'atterrissage d'ovnis.

Bref, cette histoire n'est qu'une fabrication pure et dure de la part d'un tâcheron de l'ufologie-spectacle en manque de revenus, vous faites bien d'enquêter sur les faits tels qu'ils se sont produits, le reste n'est que fiction.

Fidèlement vôtre,

A. G. HORMEIDA,

Rédacteur en chef de "UFO Reports"

Même si les soucoupistes dénoncent l'arnaque, du moins certains, c'est que l'affaire est vraiment une fabrication pure et dure, dont acte. Maintenant, reste à voir la version officielle, en commençant par celle de ma belle-mère Jolene.

Jolene a eu des nouvelles de maman, toujours coincée à Washington pour cause de tentative de putsch par les partisans de D****d T***p, le Président des USA dont le nom est devenu une grossièreté per se, et qui se bat avec Andrew Johnson et James Buchanan pour être à la dernière place du classement des présidents, briguant désormais la position de pire président des USA de toute l'Histoire du pays. Même pour arriver à cela, il est capable de ne pas réussir... Maman était au bout du fil, et la prise du Capitole, façon palais de la Moneda à Santiago du Chili en septembre 1973, semblait reportée, comme le disait Jolene :

« C'est quand même bien que ça se soit calmé, même si avec un c****d comme T***p, tout est possible... Non, je n'ai pas été appelée pour défendre le Capitole à Denver¹⁶, ils ont fait appel à la Garde Nationale locale et à des renforts de la police municipale de la ville... Chérie, tu sais très bien que ce n'est pas mon genre de tirer dans le tas sans sommations avec une mitrailleuse, j'attendrais l'ordre de le faire et je tirerais une rafale de balles traçantes au-dessus des têtes de manifestants avant de leur donner une minute pour vider les lieux. Avec un minigun¹⁷, ça va vite les calmer... Ivan est là, tu veux lui parler?... Je te le passe... »

— Merci Jolene... Maman, c'est moi, ça se passe bien à Washington ?

— *Pas trop mal vu les circonstances. Je campe avec mon peloton dans un garage du Capitole qui a été vidé de ses véhicules, j'ai connu pire en Afghanistan. Pour le moment, c'est calme et on est au chaud, c'est déjà bien pour la saison. Jolene m'a dit que ton travail de journaliste avançait bien, tu vas bientôt nous faire des papiers pour "Rational Thinking" si ça continue !*

— Je verrais, je vais interroger Jolene ce soir sur ce qu'elle a fait comme enquête sur ce cas. J'ai la version soucoupiste des faits, le rapport de l'US Air Force, je vais comparer les deux.

— *Bon courage. Tu as la version des faits du général Messerschmidt ?*

— Je la garde pour la fin, ça me permettra de bien voir ce qui a été modifié. En plus, elle est pas mal occupée, entre la NASA, son travail d'avocate et sa position de général de réserve. Linda, son associée, m'a dit qu'elle pourrait être de nouveau prise pour faire une permanence au NORAD. Si c'est le cas et qu'elle a un peu de temps, on pourra l'inviter.

— *Ça serait bien, et pas seulement parce qu'elle est une guitariste hors pair. Sa tante, qui est musicienne professionnelle, m'a dit un jour qu'elle aurait pu faire une carrière musicale, si elle ne s'était pas mise en tête d'être pilote de chasse... Enfin, en attendant, il ne pleut pas ici, si on doit patrouiller dans les rues de la capitale fédérale le 20 pour l'inauguration de Joe Biden, ça sera toujours ça de gagné.*

— Tu crois que le gros mot aura droit à sa destitution ?

— *Je ne suis pas juriste, surtout en droit constitutionnel, mais cela me paraît pas gagné. De plus, il y a déjà un un impeachment contre T***p qui n'est pas passé à cause des Républicains au Sénat il y a un an et demi, ce n'est pas plus gagné maintenant que cela l'a été pendant sa présidence.*

— Il y a des Républicains qui voteraient avec les Démocrates cette fois-ci.

— *Trop peu, trop tard. Tout le Parti Républicain a mené, depuis Reagan, une politique de virage à droite complet imbécile, et ils en payent le prix aujourd'hui. Ce sont autant tous les ânes qui n'ont pas dénoncé la politique de T***p pour garder leur siège d'élu qui sont à blâmer, que tous ceux qui ont appuyé la dérive vers l'extrême-droite du Parti Républicain depuis 1980... Bon, je te quitte, je suis de patrouille de nuit avec mon peloton. Bonne soirée avec Jolene. Les chats vont bien ?*

— Rufus est toujours aussi grognon, Lisa et Angus font toujours des leurs, rien de changé. Je te repasse Jolene... »

16. Qui est la capitale de l'État du Colorado, pour rappel.

17. M134 Minigun, mitrailleuse de type Gatling calibre 7,61 x 51 mm, à six tubes et une cadence de tir de 2000 à 6000 coups par minute, typiquement employée pour du tir de saturation depuis un aéronef. En service aux USA depuis la guerre du Vietnam.

J'ai oublié de préciser que l'on a des chats à la maison. C'est une habitude que mes parents ont bien avant que je ne sois né. En ce moment, nous avons un gros chat tigré du nom de Rufus, qui vient de fêter ses dix ans. Du genre pas nerveux, il n'aime pas être dérangé et se contente d'une place sur le canapé du salon, ou sur l'arbre à chat.

Angus est un petit chat noir que l'on a adopté l'année dernière, le refuge où nous l'avons pris, comme tous nos chats, nous l'a laissé parce qu'il était assez agressif. Bizarrement, alors que les chats, dans la nature, se détestent tous, il a vite fait ami-ami avec Rufus malgré la différence de tempérament. Angus court partout et passe son temps à s'amuser avec tout ce qui lui tombe sous les pattes.

Enfin, Lisa, qui a trois ans, a été adoptée alors qu'elle avait été rejetée par sa mère. Avec Jolene et maman, on l'a nourrie au biberon jusqu'à ce qu'elle soit assez âgée pour être sevrée. Elle prend Rufus pour sa maman, ce qui fait parfois grogner ce dernier, et a pour sale habitude d'aller tenter de piquer les chatons des chattes du voisinage qui ont eu des petits. Comme elle a été stérilisée par le refuge, elle ne risque pas d'avoir des petits, et Jolene essaye de lui trouver au refuge un chaton sevré qui puisse l'accepter comme mère de substitution. Ce n'est pas gagné. . .

Ce soir-là, Rufus s'est installé sur moi alors que je prenais place dans le canapé pour prendre des notes sur la version des faits de ma belle-mère des événements du 09 juillet 2001 à Bullit Mountain. Il me trouve acceptable comme coussin de temps à autre, et accepte même de se faire caresser sans tenter d'arracher la main de celui ou celle qui tente cet exercice. . . Ma belle-mère m'a prévenu qu'il n'y aurait pas de révélation fracassante de sa part sur l'enquête en question :

« C'était un travail plus administratif qu'autre chose à vrai dire, l'avion était en un seul morceau et le pilote indemne. Je crois d'ailleurs que j'ai été appelée parce que j'étais le seul personnel militaire avec une formation de juriste disponible dans les environs, et cela sans que cela ne bloque des enquêteurs sérieux mobilisés sur d'autres affaires bien plus sérieuses.

— Comme officier de l'US Coast Guard, tu as une formation d'enquêtrice.

— Sous officier à l'époque, j'étais encore Chief Petty Officer, je suis passée Senior CPO¹⁸ en 2002 avant de faire cinq ans à ce grade, puis cinq de plus à celui du dessus, pour pouvoir enfin être officier. Pour monter dans la réserve, il ne faut pas être pressé en temps de paix. . . C'est le 10 au matin que j'ai été appelée au bureau. J'avais monté mon affaire depuis peu avec mes deux associés, Kareem Johnson et Peter Colby, nous avions tout juste la tête hors de l'eau, point de vue financier. . .

. . . C'était l'époque où nous avions nos premiers locaux dans un centre commercial de Walmart de West Evans Avenue, parce que c'était ce que nous avions trouvé de moins cher. Par rapport à mon adresse à Conway Hill, avant que l'on n'aménage ici, c'était à l'autre bout de la ville, et pas facile à atteindre en bus. Heureusement, il y a un arrêt de bus avec plusieurs lignes pas loin, ça m'a facilité les déplacements avant que l'on ne revienne vers le centre de Denver quand nos revenus nous l'ont permis. C'est Amy, ma copine alors de l'US Air Force, qui m'a appelé au bureau. C'est

18. Équivalent de second-maître et maître principal.

Peter qui a pris la communication vers huit heures et demie du matin, alors que je venais à peine d'arriver :

« ... Non, pas encore, avec les bus, c'est toujours un peu long pour qu'elle vienne depuis Parnell Street... Attends, elle vient d'arriver, je te la passe... Jolene, c'est Amy Alvarez, de l'US Air Force, elle a quelque chose pour toi. Comme on n'a pas trop de clients en ce moment, tu peux prendre.

— Ça me changera les idées, avec le chantier de l'immeuble pour mon nouvel appartement qui est en retard, j'ai besoin de me changer les idées.

— Ça marche pas le chantier ?

— Pénurie d'ouvriers qualifiés ! Le promoteur a prévu un bâtiment entièrement en béton, et le chantier a pris six mois de retard parce que pas d'ouvriers disponibles en ce moment... Il espère reprendre le chantier en septembre pour une livraison en mars de l'année prochaine. Au passage, je ne paye pas le prêt immobilier tant que le chantier est à l'arrêt... Tu me la passe dans mon bureau s'il te plaît ?

— Tout de suite... Elle vient d'arriver, je te fais attendre le temps qu'elle s'installe... »

En dehors de considérations d'ordre privé, Amy m'appelait pour me donner des tuyaux pour *Rational Thinking*, me demander ce que j'avais sur tel ou tel dossier d'ovni dans la presse rationaliste, ou pour des histoires militaires sans rapport avec les thématiques soucoupes volantes ou comparables. Ce jour-là, c'était pour une enquête de routine qu'elle me proposait de faire un extra pour le Department of Defense :

« ... Je sais que c'est pas la joie dans le secteur privé du service aux sociétés sans but lucratif pour toi, et je pense que ça t'aiderait pour tes fins de mois de décrocher un petit extra pour le DoD. Paye de sous-officier d'active plus les frais, c'est l'USAF qui demande l'assistance d'un membre des forces armées ayant des capacités d'enquêteur, et j'ai pensé à toi.

— Merci pour l'attention, si c'est pas trop loin, on peut y aller ensemble, ça me changera les idées. Je n'ai que des m***es en ce moment, mon futur appartement est toujours en construction, j'ai du mal à recruter des clients et Aïcha s'envoie des heures supplémentaires pour payer son doctorat de chimie. Elle a décroché son master, c'est toujours ça de gagné, et elle veut faire un service armé à l'extérieur pour gratter un peu d'argent avec une solde de première ligne, pour éviter de trop s'endetter pour ses études. Ça s'est calmé en Bosnie, c'est mal engagé pour ça... Pour les vacances cet été, ça sera Denver et rien d'autre, on est fauchées toutes les deux.

— Ça va pas durer, les entreprises, c'est toujours dur les six premiers mois, tu ne t'es lancée qu'en avril. Tu ne perds pas d'argent et tu n'as pas de factures en retard, c'est énorme. Et ce contrat à San Francisco ?

— La copine de classe de Linda Patterson ? Si ça marche, ça me fera un beau contrat, avec des entrées dans le monde associatif. Je pourrais même prendre Chantelle Baker, la petite black qui s'occupait de l'informatique à Western Insurance and Savings. La boîte qui l'emploie ne va pas bien, et elle tient pas à couler avec. Je n'ai pas de boulot pour elle pour le moment, mais si ça s'arrange d'ici l'automne, je pourrais lui créer un poste. C'est quoi ton enquête ?

— Une copine que tu connais bien, Ayleen Messerschmidt. Elle a été victime d'une panne mécanique, et elle a fait un atterrissage en catastrophe dans le nord du Nevada. Elle va bien, et il n'y a pas de casse. Il faut juste aller voir les gens du coin au cas où elle aurait perdu des

pièces en vol en tentant de se poser, juste voir si personne n'a pris un morceau de son F-16 sur la figure, tu connais la partie légale.

— Mouais, le risque que l'on tombe sur un ch***r est non-nul. Le nord du Nevada, c'est pas très peuplé il me semble.

— *Selon les types du 366th Equipment Maintenance Squadron qui sont sur place pour récupérer l'avion, c'est le désert. J'ai eu l'info ce matin aux aurores, j'étais sous-officier de garde pour la semaine à la base. C'est calme le quartier, et c'est un immeuble de bureau sans intérêt. Les vigiles que la société immobilière qui louent les locaux à l'USAF m'ont fichu une paix royale en gardant les lieux. C'est mieux que ce que je faisais à Thulé, surtout pour le climat !*

— J'ai fait ce genre de quart à Galveston à la Naval Station de l'USCG, tu as intérêt à prendre de la lecture pour pas t'emm****r. On a un transport de prévu pour se rendre sur place ?

— *Le genre que tu vas aimer : l'Air Force Academy a accepté de nous prêter un T-41 pour qu'on fasse le voyage. Comme tu as un brevet FAA valable, ils ont été d'accord pour que tu le pilotes. Je viens te chercher après midi ?*

— D'accord, tu prévois les papiers... Il faudra passer chez moi avant, je n'ai pas de bagages au bureau. J'ai aussi toutes mes cartes aviation à la maison, j'en ai besoin pour mon plan de vol.

— *Pas de problème, à tout à l'heure Jolene !*

— *À tout à l'heure Amy ! »*

Le T-41 Mescalero est une version militaire du Cessna 172, le type d'avion que l'on loue à Front Range Airport pour partir en vacances en famille, celui sur lequel j'ai appris à piloter. À l'époque, pour garder mon brevet de pilote, je devais faire chaque année un minimum d'heures de vol, et c'était pas facile avec les finances au plancher, entre les études de ta mère et notre nouvel appartement. Je me rattrapais en passant en frais professionnels tous les déplacements que je pouvais faire en avion privé dans le cadre de mon travail, même pour une centaine de miles depuis Denver, que j'aurais pu faire en autocar avec Greyhound.

C'était mieux que rien, et je pouvais en faire passer une bonne partie sur le budget de mon cabinet. Alors, si l'USAF me propose des heures de vol dans le cadre du service, je n'allais pas cracher dessus. D'autant plus que cela allait aussi compter comme temps de service pour la réserve. Et puis, même les enquêtes de routine, c'est toujours des enquêtes, et ça me plaît. Même quand il s'agit de formulaires de dédommagement à remplir pour calmer des riverains hargneux.

Nous sommes donc parties le lendemain, 11 juillet 2001, à dix heures du matin de l'Air Force Academy avec un temps magnifique, un ciel bleu huit octans, un temps à naviguer en vol à vue. Nous avions quand même eu droit à une nuit magnifique, un voyage de huit heures et une escale à Salt Lake City pour refaire le plein, et nous sommes arrivées sur place à six heures du soir. L'équipe du 366th Equipment Maintenance Squadron avait quasiment fini son travail de démontage et de chargement du F-16 en panne sur la remorque d'un camion semi-remorque de l'USAF pour ramener l'avion à Mountain Home Air Force Base pour enquête. Le camion en question permettait de transporter par la route un F-16 avec les ailes démontées, il suffisait de remettre l'avion en un seul morceau arrivé à destination pour qu'il puisse de nouveau voler.

C'était un officier de maintenance du 366th EMS qui était chargé de l'opération. Comme il s'agissait d'un aérodrome civil, il ne voulait pas s'attarder, et comptait partir rapidement vers Mountain Home pour mettre l'avion dans un hangar le plus vite possible. Cet officier, le capitaine Ruthland, je me souviens de son nom, m'a fait un rapport sommaire de la situation, alors que le camion avec le F-16 était préparé pour être emmené à Mountain Home AFB :

« Apparemment, c'est une panne de réacteur pour une raison inconnue. Heureusement pour tout le monde, le pilote qui a posé ce taxi ici est un crack : un F-16 de nuit, en vol plané, sur une piste civile non balisée, c'est un coup à se flanquer dans le décor ! Là, il n'y a que quelques heures d'atelier pour remettre le taxi en état de vol. L'Air Force Materiel Command nous attend à Mountain Home pour la suite.

— Merci pour l'information capitaine, répondis-je. Est-ce qu'il y a des civils dans le coup ?

— Un pompiste et un patron de scierie, avec son épouse, qui ont vu l'avion en approche, c'est tout. Le shériff vous fera un topo, il vous attend. Excusez-moi, on ne va pas traîner en route, ça a fait suffisamment de ramdam ici, on a même eu droit à la presse locale pour un reportage photo.

— Ce n'est pas vraiment un coin avec de l'animation, fit remarquer Amy. Bon, on a droit une voiture de service à ce qu'il paraît.

— La Ford sur le parking, on vous l'a amenée depuis Mountain Home sergent. . . »

Et c'est ainsi que nous avons fait notre enquête sur l'incident de Bullit Mountain. Ayleen Messerschmidt nous attendait à l'hôtel local, elle devait aussi être interrogée par l'Air Force Materiel Command. Le travail sur cet incident pouvait commencer.

Le travail d'enquête que nous avions à mener a été vite plié vu que personne ne se plaignait d'avoir pris des pièces détachées de l'avion sur la g****e. Le soir, nous avons tranquillement discuté avec Ayleen Messerschmidt autour d'un bon repas. Dans les coins perdus, c'était pas fréquent d'avoir des plats végétariens, et j'ai été ravi du ragoût de tomates et de pommes de terres aux fines herbes du patron du seul restaurant de la ville. Surtout pour l'idée qu'il a eu de mettre des oignons rouges avec, mes préférés.

Dans l'ensemble, Ayleen était plutôt ravie de l'entreprise, même si elle avait surtout passé sa journée à essayer de réserver une place par téléphone vers Tokyo depuis San Francisco pour son voyage d'affaires. À l'époque, internet n'était pas partout, le wifi était inconnu des hôtels et le téléphone portable ne passait que dans Bullit Mountain Town et ses environs immédiats, AT and T n'avait posé qu'un seul pylône pour desservir la petite ville de 5 200 habitants.

Naturellement, c'était voix seulement plus SMS, la 3G n'étant qu'en début de déploiement, et seulement dans les grandes villes. Pour Denver, je sais que je n'ai eu une couverture en 3G de toute la ville que vers début 2004, par exemple. Dès lors, pour faire une réservation pour une compagnie aérienne, c'était appel au téléphone. Et Ayleen avait eu du mal pour obtenir un billet pour Tokyo :

« Les types de l'AFMC m'ont dit qu'ils ne me retiendraient pas longtemps, j'ai déjà fait un rapport écrit sur ce que j'ai pu dire sur l'incident. Le gros du boulot, ça va

être de démonter le réacteur. Je leur raconte ma vie demain à Mountain Home pour essayer de voir ce qui a pu débloquer dans ce taxi.

— T'as quand même réussi à poser un avion de combat en pleine nuit, en vol plané, sur une piste d'aviation générale, admira Amy. C'est pas donné à tout le monde.

— L'ARTCC a fait un excellent boulot sur ce coup-là, répondit Ayleen. Ils m'ont trouvé la piste de Bullit Mountain Municipal rapidement, et vectorisé dessus. J'ai fait du planeur quand j'étais gamine, ça m'a beaucoup aidé.

— Tu en fais toujours ? demandai-je.

— De temps à autre pour ne pas perdre la main, j'adore ça. Bon, je ne prends pas des planeurs sportifs à hautes performances mais, avec des modèles Schempp-Hirth pour pilotes avec un peu d'expérience, il y a de quoi faire un bon vol.

— J'ai vu la piste en arrivant, elle n'est pas du genre pour aérodrome d'aviation générale de trou du c** du pays, indiquai-je. Tu as facilement 6 000 pieds (2 000 m) de bitume pour te poser, ça aide avec un avion qui plane comme un pavé comme un F-16.

— 7 500 pieds la piste ici (2 286 m), répondit Ayleen. C'était une ancienne base d'entraînement pour des pilotes de bombardiers lourds pendant la Seconde Guerre Mondiale, et elle devait servir de base aérienne de secours pour contrer un possible débarquement japonais sur la côte du Pacifique, d'où la piste. La municipalité la paye grâce aux avions d'affaire et aux avions cargo légers qui viennent y faire discrètement le plein avant de continuer sur Vancouver, San Francisco ou Seatac¹⁹ Tu peux poser un bimoteur genre ATR42 dessus, ou un Cessna Citation, faire le plein tranquille et continuer vers la côte ouest. Tu as une tour de contrôle active pendant la journée, une radiobalise VOR pour l'approche et des facilités. C'est la municipalité qui vend le Jet A1 elle-même, et elle utilise la marge pour entretenir la piste. L'été, ils ont beaucoup de planeurs, c'est moins encombré que l'aéroport de Boise.

— Tu as pu avoir un vol vers San Francisco depuis Boise ? demanda Amy

— Par Delta, direct. Le seul problème, c'est de trouver un bus pour aller en ville depuis ici, il n'y a pas de ligne directe et je vais devoir prendre un taxi pour aller à Mountain Home pour pouvoir attraper un car Greyhound.

— On a une voiture de service amenée ici par un gars de Mountain Home pour nos besoins, ai-je proposé. J'avais prévu qu'une fois notre mission finie, Amy la ramène à Mountain Home par la route et que je la rejoigne là-bas avec le T-41 avant que l'on rentre ensemble à Colorado Springs. Tu pourras prendre la voiture pour toi, ça nous évitera un détour par Mountain Home.

— Vous en avez pour longtemps ici ?

— Juste la journée de demain, détailla Amy. Nous avons deux témoins à voir avec le shériff, ça n'ira pas bien loin.

— Deux témoins ?

— Des habitants du coin qui t'on vu faire ton approche, et ont aussi vu le KC-10 qui a fait du vol en rase-mottes pour te chercher, commentai-je. Nous allons recueillir leur témoignage au cas où nous trouverions quelque chose qui aurait à voir avec l'enquête sur ton problème mécanique.

19. Aéroport international de Seattle-Tacoma.

— Les enquêteurs de l'AFMC m'ont dit qu'ils passeraient me voir à l'hôtel. Ils ont eu envie de venir prendre l'air dans les montagnes. Ça ne va pas durer toute la journée non plus, on se reverra demain soir avant de partir. »

C'est ainsi que le lendemain, nous avons mené notre enquête avec le shériff de Bullit Mountain, monsieur Irving Dannelly. Nous n'avions que deux témoins à voir, un pompiste dont j'ai oublié le nom –maintenant que tu me le rappelles, ça pourrait bien être Francis Millard– et un bûcheron vivant dans une jolie maison en forêt. En fait, je m'en souviens maintenant, ce n'était pas un bûcheron, mais un patron de scierie, le nom de Thormann me dit quelque chose, ça devait être ça.

Notre enquête était plus pour la forme qu'autre chose. Si je le souviens bien, le pompiste n'avait vu que le KC-10 quand il est passé à basse altitude au-dessus de sa maison, et Mr. Thormann avait vu les phares d'atterrissage du F-16 et entendu ensuite le KC-10 survoler les environs avant de repartir une fois l'avion piloté par Ayleen retrouvé sur la piste de Bullit Mountain Municipal. **Le nom de Kelsoe et d'un hôtel sur la trajectoire des deux avions militaires ne me dit rien.**

La seule allusion que j'ai eu à une affaire d'ovni a été de la part de monsieur Thormann, le patron de la scierie dans les bois. **Son épouse, une soucoupiste enragée, prétendait avoir vu un alien tenter d'entrer dans le jardin ce soir-là.** C'est la seule allusion à un quelconque phénomène ovni que j'ai entendue pendant mon enquête. Allusion qui a vite été démontée par le mari de l'intéressée, en présence du shériff :

« Irving, je t'ai demandé de passer me voir pendant l'après-midi pendant que Mildred n'est pas là. Si elle voit des militaires, elle va croire que ça a quelque chose à voir avec sa lubie des soucoupes volantes. Ne le prenez pas mal mesdames, mais je ne tiens pas à alimenter ses idées fixes.

— Je vous comprends parfaitement, répondit Amy, dont le métier consistait, en grande partie, à démonter des cas d'ovnis. Le chef Wisniewski et moi ne faisons qu'une enquête de routine sur un incident impliquant un avion militaire, et nous nous contenterons de vous interroger vous seul, Mr. Thormann, vous pouvez compter sur notre discrétion... Pour reprendre ce que vous nous avez dit, le seul avion que vous avez vu, c'est le KC-10 quand il a fait son approche à basse altitude en direction de l'aéroport.

— J'ai pris l'air ce soir-là avant d'aller mon coucher vers minuit, et j'ai entendu le bruit d'un gros avion, comme un avion de ligne, qui était en train de descendre, comme pour se poser sur l'aérodrome municipal. C'est pas Boise, encore moins Seatac ou San Francisco international, et voir un avion pareil en approche²⁰, c'est pas normal.

— Est-ce que vous avez eu, par le passé, l'occasion de voir des ravitailleurs en vol militaires, comme le KC-10, passer au-dessus de votre comté? Je sais qu'il y a des vols militaires depuis Mountain Home, et il se pourrait que vous en ayez déjà vu un.

— Aussi bas, jamais, chef Wisniewski. J'ai vu un KC-10 au sol à Mountain Home quand il y a eu une journée portes ouvertes il y a pas mal de temps, un dimanche avec nos enfants, qui s'intéressaient à l'aviation, je peux identifier ce type d'avion, et celui que j'ai vu avait bien l'air d'en être un ce soir-là. Mais aussi bas, c'est plutôt étonnant. On a des vols militaires à basse altitude, parfois de nuit, mais c'est toujours des avions de chasse, jamais des avions de transport.

20. Le KC-10 Extender est une version militaire de l'avion de ligne McDonnell Douglas DC-10, qui est un gros porteur.

— Pouvez-vous me dire ce que vous avez vu ce soir-là ?

— Pas grand-chose. Le ciel était dégagé, il y avait une belle Lune dans le ciel, et tout était calme. Je sors le soir parce que, parfois, il y a des animaux sauvages qui s'approchent de la maison. Je n'ai rien vu ce soir-là, on a souvent des moufettes ou des rats-laveurs qui passent, mais rien ce soir-là. J'allais rentrer quand j'ai entendu un bruit de réacteur d'avion. Venant du sud-ouest, j'ai vu les feux du KC-10, ses feux de position et ses phares d'atterrissage. J'ai reconnu l'avion à sa silhouette, comme il a trois réacteurs, celui de la queue est visible. L'équipage semblait vouloir se poser à l'aérodrome municipal, il volait pas vite et très bas. Je l'ai vu se diriger vers l'aérodrome puis plus rien. Après, j'ai eu l'information par le shériff, ici présent, le lendemain, à propos du F-16 qui s'était posé, c'est tout.

— Le KC-10 a été envoyé par le contrôle aérien pour voir si l'avion du major Messerschmidt ne s'était pas crashé, commenta Amy. Et, sans indiscretion, votre épouse, elle n'a rien vu ?

— Elle *prétend* avoir vu quelque chose, commenta monsieur Thormann. Avant que je ne sorte prendre l'air, Mildred m'a dit qu'elle avait vu les lumières d'un ovni qui survolait silencieusement les bois en direction de l'aérodrome. Ça devait être le F-16, et je n'y ai pas prêté attention. Plus tard dans la nuit, elle m'a réveillé pour me dire qu'elle avait vu un alien dans le jardin et qu'elle lui avait même tiré dessus. Bon, j'ai fait le tour de la maison avec elle, et, à part des chouettes, nous n'avons rien vu... Le lendemain soir, alors que je me suis douté qu'elle avait vu le F-16 en panne en approche, elle m'a dit que l'ovni de la veille est revenu et s'est même posé dans une clairière non loin de chez nous, et qu'il a débarqué des aliens... Je ne vais pas vous embêter avec ça, je ne sais pas ce qu'elle a vu, mais ça ne devait pas avoir quelque chose à voir avec votre histoire. »

Par acquis de conscience, et réflexe professionnel, Amy est allée voir la clairière en question. Elle était à environ trois miles de la maison des Thormann, et accessible depuis la route de l'aérodrome par un chemin forestier. Il y avait un peu à marcher, mais ce n'était pas un endroit extraordinaire. Amy a bien vu qu'il y avait largement la place pour poser un hélicoptère lourd, et elle pensait qu'un tel appareil, probablement militaire, mais, plus vraisemblablement, civil, avait pu se poser pour un vol d'entraînement, le lendemain. En examinant le sol de la clairière, Amy nous a dit :

« Un hélicoptère lourd peut facilement se poser là, c'est un terrain plat bien dégagé. C'est une coupe à raz ?

— Oui, l'US Forestry Service donne des permis à des bûcherons pour faire des abattages dans les environs, et cette clairière en est un échantillon, confirma le shériff Dannelly. Les bûcherons nettoient tout avant que l'USFS vienne replanter des arbres.

— Amy, tu as trouvé quelque chose ?

— Sans doute quelque chose en rapport avec le second ovni de madame Thormann... »

Amy m'a montré ce qui semblait être des traces de bogies appartenant à un véhicule lourd qui se serait posé à la verticale sur la terre meuble de la clairière. Cette dernière avait été labourée récemment, en but d'être reboisée, et des traces de pneus étaient visibles. Amy a commenté sa découverte :

« Train tricycle antérieur typique d'un hélicoptère lourd... Je dirais, à vue de nez, que l'engin qui s'est posé ici était un appareil de la classe d'un Sikorsky S70 ou

d'un Eurocopter Puma, un bogie à quatre roues avant, et deux bogies à huit roues latéraux. Il y a environ 50 pieds en longueur (15m) entre les traces avant et les traces latérales arrières, et dans les 20 pieds (6m) entre les roues latérales. Quelqu'un a fait un atterrissage en IFR ici avec un hélicoptère pour s'entraîner. Ça peut être n'importe qui qui aurait repéré la clairière et aurait besoin de l'endroit pour un entraînement à un atterrissage de nuit. C'est loin de tout, personne pour vous déranger, et personne pour se plaindre du bruit. Ça peut être n'importe qui ayant les moyens et la nécessité de faire voler un hélico de nuit, des forces armées à une agence civile, en passant par une école de pilotage... Pas la peine de s'attarder là-dessus, si ça se trouve, le pilote n'a même pas déposé de plan de vol pour faire sa petite excursion... »

Comme l'a dit Amy, rien d'extraordinaire, et cela pouvait expliquer le second ovni de madame Thormann. Comme ce n'était pas le sujet de notre enquête, nous en sommes restées là, et n'avons pas suivi cette piste, visiblement sans intérêt pour le dossier qui nous préoccupait. Le soir, dans notre chambre, nous avons rempli un rapport, Amy et moi, pour le rendre à l'USAF dans les plus brefs délais. Il n'y avait rien d'extraordinaire, et les récits des témoins concordaient avec les rapports militaires de l'équipage du KC-10 et d'Ayleen, en plus des enregistrements radar de l'ARTCC de Salt Lake City. Le lendemain, nous rentrions à Denver...

« ...Par la suite, notre rapport a été intégré à l'enquête de l'Air Force Materiel Command, qui a été bien plus intéressé par le récit d'Ayleen et le démontage du réacteur défectueux qu'autre chose. Ayleen nous a dit que l'entretien avec les deux enquêteurs qui l'ont interrogée a été très cordial, et très intéressant, et qu'elle leur a apporté beaucoup.

— J'ai vu sur le rapport de l'USAF qu'ils ont trouvé la panne à peine une semaine plus tard... Et ta copine de l'Air Force, elle a pu avoir un avion pour Tokyo ?

— Oui, sans problème. Elle est partie de San Francisco deux jours plus tard. Elle n'a pas pu voir des copains dans le nord du Japon comme elle l'avait prévu, mais ça ne l'a pas dérangée plus que ça.

— Cette femme dingue d'ovni, miss Mildred Thormann, ça n'a pas intéressé Amy plus que ça ? Elle était encore à la Special Air Research Unit du 1235th TRW, ça aurait pu faire tilt chez elle.

— Elle a un peu parlé au shériff de miss Thormann, sans rien en tirer de bien intéressant. Mildred Thormann était bien connue pour ses lubies, et personne à Bullit Mountain n'y prêtait attention. Par contre, si un enquêteur soucoupiste va l'interroger, il aura du grain à moudre. Mais, comme je te l'ai dit, à part cet hélico, rien à signaler.

— Je vais quand même suivre la piste de cet appareil, on ne sait jamais.

— Tu vas trouver un engin civil qui faisait un vol de nuit.

— À tous les coups, mais ça me permettra de contrer un soucoupiste qui dirait qu'il s'agissait bien d'un ovni. »

J'avais quand même des pistes supplémentaires à examiner grâce au récit de ma belle-mère. Des militaires, il me fallait interroger Ameline Alvarez, et Ayleen Messerschmidt. La première m'avait demandé de la rappeler chez elle le week-end à venir, tandis que la seconde était encore injoignable. Du côté des civils, j'ai noté de rappeler le shériff de la ville, désormais à la retraite, que je pourrais donc joindre en semaine

dans la journée. J'ai aussi eu l'idée d'essayer de retrouver les enquêteurs militaires de l'AFMC pour voir ce qu'ils ont pu tirer d'Ayleen Messerschmidt. J'avais leurs noms, ainsi que ceux des membres de l'équipage du KC-10, et je sentais que je pourrais avoir des révélations intéressantes de leur part.

Le lendemain, j'ai pu avoir le shériff Dannelly au téléphone. Il m'a demandé de le rappeler le mardi 26 janvier pour convenance personnelle, en me promettant de me faire un récit détaillé de ce qu'il savait. C'était une avancée notable dans mon enquête. En attendant, j'allais essayer de retrouver les autres membres des équipes de militaires déployés sur le terrain. J'avais un atout, Linda Patterson, l'avocate associée d'Ayleen Messerschmidt, qui avait ses entrées au Pentagone et pouvait me retrouver bien du monde...

* * *

EN COMPILANT MES NOTES, je me suis aperçu qu’il y avait quelque chose qui manquait à la version des faits : le fameux Ivor Kelsoe et son hôtel. Il n’est mentionné nulle part dans le récit de Jolene, comme dans celui du shériff local. Pourtant, son établissement est situé un peu au nord de la scierie de Mr. Thormann, d’après les récits soucoupistes. Il s’appelle le Bullit Mountain View Hotel, j’ai vérifié sur Google Maps. Cet établissement est bien noté, il semble orienté new age/relaxation avec ses services divers, et est situé au milieu des bois. Fait intéressant, une route a été aménagée depuis la route 218 au sud-ouest pour y accéder directement.

J’ai aussi tenté de repérer la clairière où l’hélicoptère nocturne se serait posé, selon Amy Alvarez, et j’ai trouvé un rectangle d’arbres d’environ un quart de mile de long sur 150 yards de large (400m x 140m) qui est composé, d’après les photos visible sur Google Maps, d’arbres plus jeunes, car plus frêles, que les parcelles adjacentes, indiquant qu’il a été clairement reboisé après une coupe à ras vingt ans plus tôt. De même, j’ai vu la pompe à essence de Mr. Millard, et la scierie de Mr. Thormann.

J’avais une idée pour avoir des images de 2001 afin de faire une comparaison. Le site internet de l’hôtel ne me donnait aucune indication sur sa date d’ouverture, restait à voir avec l’Internal Revenue Service à quelle date la société commerciale qui le gérait avait commencé à payer des impôts. Je pense à un indicateur très fiable, la taxe sur salaires pour payer Medicare/Medicaid. C’est collecté par l’IRS, comme la taxe pour la retraite de la Social Security, et un employeur ne peut pas y couper.

C’était le soir du 20 janvier, alors que l’inauguration de Joe Biden comme président n’avait fort heureusement pas tourné au carnage, que j’ai pu avoir un tuyau pour cette histoire d’hôtel par quelqu’un qui avait le bras long pour cause d’étoile sur les épaules, Linda Patterson, l’avocate associée d’Ayleen Messerschmidt, général de réserve de l’US Marine Corps. J’avais appelé à New York City en milieu d’après-midi pour tenter d’avoir Ayleen, et je l’ai eue au bout du fil.

Elle me connaît, et elle a vite été intéressée par mon enquête. Elle était à son cabinet d’avocat ce soir-là parce qu’elle était de réserve comme avocat commis d’office par le barreau de New York, et elle avait du temps devant elle. Pour la partie hôtel, elle m’a ouvert une piste intéressante, à laquelle je n’avais pas pensé :

« ...Comme cette région de Bullit Mountain n’a pas d’installations militaires ou stratégiques, tu peux demander au US Geological Survey s’ils n’ont pas des images de 2001, et les comparer à des images plus récentes. Tu leur donnes le nom du comté, et ils te sortiront les

photos aériennes correspondantes. Compte un budget inférieur à \$100 pour avoir une série d'une demi-douzaine de photos aériennes grand format, port compris. Je les représente pour l'État de New York pour la partie légale de leurs activités, mon cabinet a eu le contrat. C'est Ayleen qui m'a refile le tuyau d'ailleurs.

— Super, je n'y avais pas pensé, je croyais qu'il n'y avait que les militaires qui faisaient des photos aériennes du pays, et je pensais tomber sur un refus du Pentagone. Merci pour l'idée!

— Les cartes topographiques aux USA sont dressées par l'USGS, et ils ont besoin de vues aériennes. Enfin, ils faisaient comme ça avant 2008, ils sont passés à une méthode entièrement informatisée depuis cette date. Ta belle-mère doit être au travail à l'heure qu'il est à Denver.

— M'en parle pas. Je comprends comment elle se fait \$120K par an avec son métier, il faut voir le boulot qu'elle abat, elle et ses associés, c'est impressionnant. Elle est sur une histoire de contentieux sur je ne sais quel point financier avec un de ses clients, et elle y va à fond.

— Elle n'avait pas non plus un contentieux en cours avec une histoire sur son site internet sur le Covid-19?

— Si, c'est en cours, elle passe la semaine prochaine au tribunal. Le type qui l'attaque s'en prend à elle comme journaliste de *Rational Thinking* alors qu'elle a fait son site totalement indépendamment de la rédaction. Je ne sais pas ce qu'il a comme avocat, mais c'est pas un bon.

— Ça doit être un de ces gagne-petit du contentieux qui l'ont patiemment écouté avant de lui bâcler son dossier sur la seule base des infos fournis par le client, ce qu'il ne faut jamais faire en pareil cas. Tu sais si c'est du contentieux civil ou pénal?

— Il y a une histoire d'injure publique, ça doit être criminel, je ne saurais pas te dire...

— Injure publique, c'est du droit pénal, avec un volet civil si le plaignant demande des dommages et intérêts. Par contre, s'il s'attaque au journal alors que c'est la personne qui est seule responsable, c'est ce qu'on appelait, dans ma formation d'avocate, la clause Queen : "Another One Bites the Dust" (Un de plus mord la poussière). La procédure est déclarée nulle par le juge une fois les éléments de preuve du défenseur produits devant la cour, et le plaignant n'a plus qu'à recommencer à zéro, avec une belle note de la part de son avocat à régler direct. Dommage pour Jolene, elle n'aura pas l'occasion d'infliger une raclée légale à son adversaire, ce qu'elle aime bien faire. Les civilistes, ce sont les spécialistes de l'extrême démontage des cas atome par atome. J'ai vu Jolene devant un tribunal il y a cinq ans, elle était co-défenseur avec un de mes clients sur une affaire fédérale, et elle a vraiment trouvé des failles dans les failles des failles de la défense du plaignant, sans parler de tout ce qui n'allait pas dans son dossier. Le type qui a perdu ce jour-là, il en a pris pour un million de dollars de dommages et intérêts dans la figure grâce à elle. J'aurais traité l'affaire seule, je n'aurais pas dépassé le dixième de cette somme...

— C'est belle-maman ça. Quand elle est sur un coup, elle lâche rien jusqu'au bout. Ça lui a valu des ennuis avec des nanas d'ailleurs... Tant que j'y pense, ta fille ne t'en as peut-être pas parlé, mais mon frère lui tourne autour à New London. Je lui ai dit qu'il allait droit au râteau avec elle vu qu'elle ne lui adresse pas la parole. Si Nelly te dis qu'elle est ennuyée par un gros lourd, tu sauras qui c'est.

— Elle ne m'en a pas parlé, tu sais... Elle est très discrète là-dessus, je n'ai su qu'après coup qu'elle avait laissé tombé son précédent mec parce qu'elle le trouvait inculte et pas drôle.

Nelly ne m'a pas demandé des conseils légaux dans le cadre d'un harcèlement sexuel, elle n'aurait pas hésité à m'en parler.

— Elle le remarque à peine mon frangin, et comme il n'a pas lu l'œuvre complète de Nietzsche en allemand, ses chances avec Nelly sont nulles et non avenues. Si en plus, il lui sort la blague de belle-maman sur la Shoah et les fours à micro-ondes, c'est la baffe direct.

— *Mmmmmmm, il ne faut jurer de rien... Nelly n'est pas expansive, mais elle a un bon sens de l'observation... Enfin, elle t'en parlera si ça marche avec Ricardo.*

— On verra. Merci pour le tuyau, et bonne permanence! »

J'ai fait ma lettre pour l'USGS en leur demandant les photos aériennes de la municipalité de Bullit Mountain, comté d'Elko, Nevada, et j'ai laissé reposer le temps d'avoir les infos par la poste. Deux jours plus tard, ma mère est rentrée de Washington D. C. après avoir été déployée dans la capitale fédérale. Elle était ravie du voyage, et elle avait en tête le travail qu'elle avait laissé au labo du bureau du Colorado de l'EPA avant de partir. Dans le train qui nous ramenait à la maison depuis l'aéroport, je lui ai fait le point sur ce que j'avais fait dans le cadre de mon cours de journalisme, et j'avais de quoi dire :

« ...Demain, j'ai mon entretien par téléphone avec Amy Alvarez. Elle est libre ce samedi après-midi, et je vais pouvoir avoir sa version des faits. J'ai aussi pu retrouver l'officier qui a fait l'enquête pour l'AFMC, il a accepté de me donner sa version des faits. Par contre, je n'ai pas de piste auprès de l'IRS pour cette histoire de société. C'était pas le mari d'une de tes copines de bureau qui y travaillait à l'IRS, maman ?

— Non, c'est l'épouse d'un des associés de ta belle-mère... Jolene, c'est pas Betsy Colby qui est à l'IRS par hasard ?

— Si, c'est bien elle. Elle est en charge de la fiscalité des entreprises, du moins ce qu'il en reste après que Reagan ait commencé à tout casser... Ivan, tu as besoin d'un topo ?

— La date de création d'une entreprise au Nevada, un hôtel à Bullit Mountain, comté d'Elko, j'ai toutes les coordonnées de l'établissement.

— Laisse-moi ça, je passerai l'info à Betsy. Ça m'étonnerait beaucoup que ça soit un secret d'état. »

Le lendemain, samedi, mes parents étaient en conférence de rédaction chez les Granger, qui sont aussi musiciens pour leur groupe, les Dead Horses Floggers. Je me suis retrouvé seul à la maison avec les chats, et j'ai pu tranquillement avoir la version d'Amy Alvarez sur son enquête qu'elle a menée à Bullit Mountain en compagnie de ma belle-mère. Je ne m'attendais pas à des révélations extraordinaires, mais certains détails, dont elle se souviendrait, pourraient compléter mon enquête. Depuis la Pennsylvanie, elle m'a accordé une interview par téléphone des plus intéressantes :

« ...J'ai vu à la météo que c'était bien enneigé le Colorado en ce moment, ça n'a pas changé depuis que je me suis installée à Pittsburgh. Je regrette un peu la neige sur les Rocheuses.

— On a la même température qu'à Pittsburgh en ce moment, à Denver, avec trente pouces de neige en prime (76 cm)... Maman est revenue de la capitale fédérale hier, elle est avec belle-maman à une conférence de rédaction pour *Rational Thinking* en ce moment...

— *Depuis tout ce temps, c'est bien que la revue continue à marcher. J'ai lu la nouvelle sur la publication prochaine du rapport des Australiens sur le crash de l'avion de l'aviatrice Melinda*

McNair. *Je suis toujours ça, déformation professionnelle oblige, bien que ça soit d'abord le NTSB qu'on appelle en cas de pépin avec un avion. . . Et toi, tu reprends la grande passion de la famille, le journalisme.*

— Houlà ! Je fais plus dans la musique qu'autre chose. J'ai une unité de journalisme en matières libres dans le cadre de mon Bachelor of Arts de musicologie, j'ai pris ça un peu au hasard parce que le reste ne me parlait pas. C'était que de la finance ou des matières comme ça, il n'y avait rien de scientifique. J'aurais bien pris physique ondulatoire, mais c'était plein. L'année prochaine peut-être. . .

— *En tout cas, ça semble te réussir. Ta mère m'a dit que tu étais sur un dossier qui te passionnait, notre histoire d'atterrissage en catastrophe d'un F-16.*

— C'est par hasard, une personne que je connais par Youtube arrondit ses fins de mois avec des histoires d'ovnis bidon, et je chercher à voir qui lui a vendu la dernière du lot. Je n'ai pas encore réussi à coincer Ayleen Messerschmidt, elle est tout le temps prise, mais son associée m'a dit qu'elle se libérerait pour moi dès qu'elle aurait le temps. Et toi, tu étais dans l'US Air Force en 2001.

— *Oui, et dans une unité qui traitait de dossiers d'affaires d'ovnis en plus, comme il y en a eu de temps à autre depuis 1947. Avec le rapport Condon en 1969, plus personne au Pentagone n'a pris les soucoupes volantes au sérieux, et laissé aux scientifiques le soin de travailler sur le sujet. Le rapport Condon ne recommandait pas autre chose d'ailleurs²¹. . . Depuis 1969, de temps à autre, un parlementaire demande une enquête sur ce que sait le Pentagone sur le sujet, un groupe d'étude plus ou moins bidon est trouvé et les rares trois/quatre blobs aériens que l'USAF n'a pas cherché à expliquer, parce que sans intérêt, sont lâchés au publics et démontés en quatrième vitesse par les rationalistes de tout poil. . . Le dernier gag en la matière, c'est une société montée par des clowns sur la base du copinage d'un sénateur et d'un industriel pour soi-disant enquêter sur des vidéos parfaitement expliquées prises par des systèmes de vision infrarouge d'avions de l'US Navy. Le seul matériau extraterrestre qu'ils ont trouvé à analyser, c'est un bloc de scories de haut fourneau comme on en a des tonnes partout ici, en Pennsylvanie. . . Et, de temps à autre, tu as un comique qui invente une histoire à coucher dehors pour tenter de refaire le coup de Roswell. C'est le cas avec Bullit Mountain, j'ai vu l'histoire. C'est même pas imagitatif, j'ai vu des épisodes des X-Files meilleurs que ça.*

— Et tu as été sur le coup en 2001, j'ai une copie du document du Pentagone sur l'atterrissage d'urgence d'Ayleen Messerschmidt.

— *Je peux te dire qu'elle a tenté le tout pour le tout en se posant parce que, un mois plus tôt, elle avait eu l'occasion d'utiliser, pour la troisième fois dans sa carrière, un siège éjectable. Elle faisait des acrobaties aériennes avec un F-16 à Strawberry Field AFB quand, lors d'un passage à basse altitude, son avion a avalé un gros oiseau. Elle a eu cinq secondes pour prendre la bonne décision et sauver sa peau, ça ne m'étonne pas qu'avec de l'altitude, et un avion qui pouvait encore planer, elle ait tenté un atterrissage risqué, surtout de nuit. J'ai été mise sur le coup en me rendant au bureau le 10 juillet 2001 au matin. . . »*

. . . J'ai eu la nouvelle en arrivant par mon officier de l'époque, Jessica Langtree. Elle était encore capitaine, elle n'a été nommée major qu'après la fin de l'année fiscale, en octobre 2001, pour de bêtes raisons budgétaires. Elle était au téléphone avec

21. Authentique.

quelqu'un de l'Air Force Materiel Command, justement, et elle cherchait visiblement des enquêteurs :

« ... Si le pilote n'a rien, c'est l'essentiel. Je la connais, ça ne m'étonne pas qu'elle ait réussi à se poser sans rien casser... Mon sergent vient de rentrer, on est plutôt légers en ce moment, je vais voir si ça l'intéresse... D'accord, je vous rappelle, à tout à l'heure... Amy, c'est l'unité d'enquête mobile de l'Air Force Materiel Command qui cherche quelqu'un pour faire la partie administrative d'une enquête sur un atterrissage d'urgence d'un F-16 de l'USAF à Bullit Mountain, Nevada. Si tu veux prendre l'air, il y a un créneau à prendre.

— Je serais sensée faire quoi ?

— Parler aux témoins avec le shériff du coin. Ça sert surtout à voir si on a des dégâts à payer, a priori aucun, le coin est désert. J'essaye de t'avoir Butch par l'US Coast Guard pour faire équipe...

— Butch ? Tu veux dire Jolene Wisniewski ? Je te rappelle qu'elle a horreur qu'on l'appelle comme ça. Le dernier qui l'a fait a failli s'en prendre une. C'était ce type à New York qui fait dans l'immobilier, j'ai perdu son nom.

— D****d T***p... Jolene, son équipe de football féminin de l'US Coast Guard a flanqué une raclée à celle de la fille du monsieur, le papa a accusé tout le monde d'avoir triché, et il a eu la mauvaise idée de dire de Jolene qu'elle était un mec. Sans les dix autres joueuses, il aurait fini aux urgences, tu connais Jolene... Je te mets sur le coup ?

— Oui, s'il te plaît. Ça me donnera l'occasion de prendre l'air... Si ce n'est qu'aller voir sur le terrain si le F-16 n'a rien éparpillé... Le pilote, on doit l'interroger ?

— L'Air Force Materiel Command s'en charge. Et on la connaît en plus.

— C'est quand même pas ta copine de l'Air Force Academy ?

— Si. Major Ayleen Messerschmidt, USAF Reserve, 611th Fighter Squadron, Strawberry Field AFB, New Jersey... Elle a eu droit à une promenade en forêt au clair de Lune pour regagner Bullit Mountain Town. Une équipe de mécanos est en route depuis Mountain Home à l'heure qu'il est pour récupérer le taxi. J'essaye de t'avoir un Cessna par l'Air Force Academy, Butch... Heu, Jolene a son brevet de pilote, ça sera plus sympa pour le voyage. »

Et c'est ainsi que je me suis retrouvée sur ce dossier en compagnie de ta belle-mère.

Jessica nous avait trouvé un avion pour nous rendre à Bullit Mountain depuis Denver, et nous avions une longue route à faire, avec escale à Salt Lake City pour refaire le plein. Il faisait un temps magnifique, et j'ai beaucoup aimé la ballade. Avant de nous poser, alors que nous étions en approche de Bullit Mountain, Jolene a eu une idée pour nous permettre de commencer notre enquête :

« Je vais demander à Bullit Mountain Municipal l'autorisation de faire un passage à basse altitude pour voir comment notre amie Ayleen a posé son taxi... C'est pas une piste réduite réservée aux Cessnas Bullit Mountain Municipal, d'après mon ami Jeppesen²². Elle a eu de la marge pour poser son F-16... Attends, faut que j'appelle l'aéroport... Academy Six Trois à Bullit Muni, bonsoir, je suis en approche au niveau

22. Éditeur de cartes aviation aux USA.

085, cap 330, demande l'autorisation pour une approche directe et un atterrissage, j'ai capturé votre VOR/DME et je suis à 12 nautiques de votre position, à vous.

— *Bonsoir Academy Six Trois, vous pouvez procéder pour une approche directe sur la 40, visibilité 10 nautiques horizontal et 15000 pieds vertical, pas d'autre trafic attendu que le vôtre, QFE 1030 millibars, vous pouvez entamer votre approche, rappelez une fois au sol.*

— Compris Bullit Muni, j'ai juste une autorisation supplémentaire à vous demander, comme je fais partie de la commission d'enquête pour le trafic militaire qui s'est posé chez vous hier soir, je demande l'autorisation de faire un passage à 300 pieds au-dessus de la piste avant circuit et atterrissage pour voir ce qu'il en est d'un seul coup d'œil. Pouvez-vous m'accorder cela, s'il vous plaît ?

— *Affirmatif Academy Six Trois, je n'attends personne d'autre que vous ce soir, et comme vous êtes de l'Air Force, vous pouvez y aller.*

— Merci Bullit Muni, d'Adacemy Six Trois, je commence mon approche, je tourne au 270 puis au 180 avant de faire une approche visuelle sur votre piste, je vous rappelle quand je suis dans l'axe pour passage à basse altitude.

— *Compris Academy Six Trois, je reste à l'écoute, vous êtes clair pour procéder. »*

L'idée de Jolene était de voir comment Ayleen s'était posée et, apparemment, elle n'avait pas raté son coup. Son F-16, entouré d'une équipe de maintenance qui le mettait en sécurité en vidant ses réservoirs de carburant, d'huile et de fluide hydraulique avant de le démonter pour le mettre sur une remorque routière, était sur l'herbe, en bout de piste, à la gauche de cette dernière, le nez à 45 degrés pointant vers la gauche.

Ayleen s'était posée de façon impeccable puis, profitant de l'inertie et du terrain plat et sûr, elle avait dégagé la piste de l'aérodrome en mettant son avion dans l'herbe de façon à ne pas bloquer l'unique piste de Bullit Mountain Municipal. Nous nous sommes posées ensuite et nous avons été accueillis par le chef de l'équipe du 366th Equipment Maintenance Squadron, qui nous a fait les présentations, et un rapport sommaire de la situation :

« Lieutenant Bradley Cobbler, 366th Equipment Maintenance Squadron, je suppose que vous êtes les deux enquêtrices pour la partie administrative à venir.

— Affirmatif monsieur. Technical Sergeant Ameline Alvarez, 1235th Tactical Reconnaissance Wing, et mon renfort, Chief Petty Officer First Class Jolene Wisniewski, US Coast Guard Reserve, 9th Fleet, Galveston Coast Guard Station habituellement. J'avais besoin de quelqu'un d'habitué à mener des enquêtes, avec un bon arrière-plan en matière de droit civil, pour interroger les habitants du coin au cas où l'avion aurait perdu un boulon sur leur propriété.

— Il y a peu de chance, mais on ne sait jamais, répondit le lieutenant Cobbler. J'attends l'équipe de Wright-Patterson pour interroger le pilote, je devrais les voir demain matin.

— L'AFMC envoie une équipe sur place rien que pour le pilote ? s'étonna Jolene. C'est pas à côté l'Ohio !

— Procédure standard au cas où le pilote nous apprendrait quelque chose sur la panne qui a affecté son avion... L'équipe de l'AFMC arrive demain matin depuis l'Idaho, et elle passera voir le major Messerschmidt à l'hôtel du coin. Je vous ai fait venir une voiture de service depuis Mountain Home, ça vous évitera de faire comme elle, et de passer la nuit à faire la route à pied pour arriver en ville. »

Nous avons retrouvé Ayleen à l'hôtel local, où elle avait pris une chambre en attendant de pouvoir poursuivre vers le Japon, où elle avait des clients locaux de son cabinet d'avocats à rencontrer. En étant dans l'Air Force Reserve, elle peut trouver un avion à convoyer vers une destination qui l'intéresse, tout le monde y gagne, Ayleen parce qu'elle entretient son savoir-faire en tant que pilote militaire, en plus de voyager gratis, et l'USAF qui peut mobiliser des pilotes de combat à autre chose qu'à faire des livraisons d'avions dans tout le pays comme à l'étranger.

C'était à l'occasion d'une de ces livraisons qu'Ayleen s'est retrouvée à Bullit Mountain avec un avion en panne. C'était une jolie aventure pour elle, et elle nous a expliqué le soir, devant un bon repas dans un restaurant local, ce qu'elle avait fait après s'être posée à l'aérodrome. Si on aime la marche à pied et la faune sauvage, il y avait de quoi être intéressé, comme ce fut mon cas ce soir-là :

« . . . La seule chose qui m'a étonnée, c'était de ne pas tomber sur un ours. Le shériff m'a dit qu'il y en a souvent dans les bois entre la ville et l'aérodrome. Par contre, j'ai pensé à toi Jolene, j'ai vu toute une famille de chouettes sur la branche d'un arbre, avec les parents et les deux petits de l'année. Ils chassaient ensemble cette nuit-là. J'ai aussi vu brièvement ce qui devait être un lynx. . . Comme le coin est désert, je ne me suis pas attardée.

— Il n'y avait pas de trafic sur la route 218 ? m'étonnai-je. C'est la seule route qui rentre et qui sort de la ville, ça m'étonnerait beaucoup qu'il n'y ait pas de gens qui travaillent la nuit dans ce patelin. Déjà, rien que les services du shériff.

— Je n'ai vu personne sur la route, et. . . je n'ai pas eu envie de réveiller les habitants de la maison que j'ai vue au bord du chemin. Je serais bien restée avec l'avion le temps que l'équipe arrive depuis Mountain Home, mais j'ai préféré donner de mes nouvelles de façon claire et nette en faisant appeler l'USAF et la FAA par quelqu'un de confiance. Et puis, faire décoller un F-16 avec un réacteur mort, ce n'est pas quelque chose que quelqu'un tenterait. J'ai vu mon tanker faire un vol à basse altitude pour voir si mon avion était intact, je pense qu'ils ont alerté l'ARTCC de Salt Lake pour leur dire que je m'étais posée.

— Le lieutenant Cobbler nous a dit que son équipe avait eu l'alerte depuis le commandement local de l'USAF, précisa Jolene. Ils sont partis sur place par la route depuis Mountain Home avec un peloton pour sécuriser ton avion dans la nuit.

— Nous nous sommes croisés chez le shériff ce matin, répondit Ayleen. J'ai pensé à appeler l'USAF ou la FAA avec mon téléphone portable quand j'ai commencé à avoir du réseau en arrivant en ville, mais comme je n'étais pas loin du poste du shériff, j'ai préféré passer un appel depuis son poste. Et puis, j'ai vu le camion et la grue de récupération garés devant le poste de ce dernier. »

L'arrivée de l'équipe technique de l'USAF a mis un peu d'animation dans Bullit Mountain Town, la presse locale a même pris des photos de tout le monde, en plus de l'avion. Ils ont fait un reportage dans le journal local, ça m'a amusée d'être une célébrité pour le nord Nevada pendant l'été 2001. . . Le lendemain, les affaires sérieuses continuaient. En attendant le shériff, nous avons accueilli les deux enquêtrices qui venaient interroger Ayleen. C'étaient deux gamines qui sortaient de l'Air Force Academy pour l'officier, et droit de la formation de sous-officier pour l'autre :

« Winnie, je sais que ça ne te réussit pas les vols de nuit, mais tu connais les ordres. Et puis, je pense qu'on ne va pas sauter tout de suite sur le major Messerschmidt,

j'ai le dossier à réviser avant de lui parler... Tiens, en parlant de collègues... Sous-lieutenant Brenda Lockwood, USAF Materiel Command, go-team sécurité aérienne de l'état-major. La belle endormie à mes côtés est le sergent Winnifred Gaylor.

— Enchantée, technical sergent Ameline Alvarez, 1235th Tactical Reconnaissance Wing, et le chief petty officer Jolene Wisnieski. Nous sommes là pour la partie pape-rasse avec les civils, Jolene m'a fait le taxi en prime.

— Ah oui, une opération bouche-trou, répondit le sous-lieutenant Lockwood. Cela m'aurait étonné aussi que l'on déploie des membres d'une unité de renseignement militaire sur un simple atterrissage d'urgence. Surtout avec quelqu'un d'une autre arme. Chef Wisniewski, sans vouloir vous offenser, vous avez quelle compétence indispensable à cette mission ?

— Pilote d'avion privé avec une licence IFR en règle pour le déplacement en véhicule de service, du genre avec des ailes et une hélice, un doctorat en droit civil et des compétences en tant qu'enquêtrice. Moi aussi, je n'avais pas une grosse activité dans ma nouvelle entreprise –je suis de la réserve de l'USCG– et je me suis portée volontaire pour donner un coup de main.

— Jolene, le shériff est là, on ne va pas le faire attendre. Bien lieutenant, je vous laisse avec votre collègue, je pense que vous n'aurez aucun mal à trouver une chambre, le patron m'a dit qu'il n'avait pas grand-monde avant début août habituellement... »

Le shériff Dannelly nous a emmenés faire la tournée des témoins qui avaient été sur la trajectoire de l'avion. **Il n'y en avait que deux, et je n'ai pas entendu parler d'hôtel new-age avec jacuzzi et hammam construit dans les bois.** Le pompiste sur la route 218 n'avait vu que le KC-10, et le patron de la scierie avait lui aussi vu le tanker. Sur la carte aviation de Jolene, l'axe de la piste de Bullit Mountain Municipal passait entre la station service de monsieur Millard, et la scierie de monsieur Thormann. Elle nous a montré ça sur la table de cuisine des Thormann :

« Il doit bien y avoir deux nautiques entre la trajectoire d'approche prise par Ayleen et les deux maisons, il n'y aurait guère que l'US Forestry Service qui pourrait se plaindre.

— Bon, il n'y a pas grand-chose à voir, résumai-je au shériff Dannelly. Je pense que nous vous avons assez pris de votre temps avec cette histoire. Nous rentrons en ville, je vais faire mon rapport, et nous partons demain matin.

— L'équipe de l'USAF doit avoir complètement démonté le F-16 à l'heure qu'il est, précisa Jolene. C'est l'examen de l'engin qui leur apprendra la cause de l'incident, pas notre enquête...

— Excusez-moi mesdames, c'est vous les enquêtrices de l'US Air Force ? »

Une femme dans la quarantaine est venue nous voir. C'était clairement l'épouse du patron de la scierie, monsieur Thormann, chez qui nous étions ce jour-là. Sans présumer de ce qu'elle avait à nous dire, je me suis présentée :

« Oui, je suis de l'US Air Force, je suis là pour enquêter sur l'avion qui s'est posé avant-hier soir à l'aéroport municipal.

— Je pense que vous n'êtes pas venues pour rien, parce que j'ai aussi vu un ovni. Je pense que vous pourrez prendre ma déposition.

— Heu... Oui, bien sûr... Jolene, tu peux voir avec le shériff si monsieur Thormann a quelque chose de plus à nous dire ? »

Sans le savoir, madame Thormann était tombée sur la bonne personne. . . Comme je m'en doutais, elle n'avait rien vu d'extraordinaire, juste les lumières d'un aéronef non identifié qui avait survolé sa maison et était aller se poser dans une clairière fraîchement déboisée des environs. Elle m'a montré la trajectoire de l'engin et m'a fait la description de quelque chose qui pouvait être parfaitement terrestre :

« . . . Il y avait une lumière verte d'un côté, et une rouge de l'autre, avec une lumière blanche à l'arrière, et un feu clignotant à côté. Je n'ai pas entendu de bruit, et je l'ai vu se poser à la verticale là-bas. Je connais cet endroit parce que mon beau-frère, qui est bûcheron, a fait la coupe à ras de la parcelle il y a deux semaines.

— Moui. . . Et vous avez vu l'engin repartir.

— Il a redécollé et il est parti vers l'ouest, je ne l'ai plus revu après. Je ne sais pas combien de temps il est resté au sol, mais ça a été rapide. Cinq minutes au plus, juste le temps de se poser et de repartir.

— Vous avez vu quelqu'un par la suite ?

— Non, personne. C'est désert par ici, à part les animaux sauvages, il n'y a pas d'habitants autres que nous et le pompiste, monsieur Millard, dans les environs.

— Pas de campeurs, de bûcherons, ou d'autres ?

— Non, pas à ma connaissance. Nous avons bien des rangers et des pompiers qui viennent l'été pour surveiller les feux, et, parfois, des campeurs ou des randonneurs, mais c'est plutôt vide ici. On a les exploitations forestières qui font vivre la ville, c'est tout.

— Amy, est-ce que tu peux venir voir, s'il te plaît ?

— J'arrive Jolene, je finis avec madame. . . vous n'avez pas aperçu la silhouette de l'engin volant par hasard ?

— Non, juste les lumières. Je ne saurais pas vous dire ce que c'était, c'est pour cela que je parle d'ovni. Les avions bombardiers d'eau et les hélicoptères des pompiers ou de l'armée, je sais reconnaître, je ne ferais pas la confusion.

— Je vous fais confiance sur ce point madame. . . Ma collègue et moi, nous n'allons pas vous déranger plus longtemps, j'ai bien pris votre déposition, et je la ferais examiner par des spécialistes, vous pouvez me faire confiance. »

C'est un peu le problème avec les gens qui croient aux ovnis et qui ont la chance de pouvoir parler de leur lubie à des officiels qu'ils pensent pouvoir intéresser avec des récits de soucoupes volantes qui, une fois analysés, s'avèrent être tout à fait triviaux, ou totalement inexploitable faute d'éléments factuels à examiner. C'était pour cela que Jolene m'avait demandé de venir la voir avec le shériff et monsieur Thormann. Ce dernier nous a mis en garde contre les lubies de son épouse :

« Mildred est complètement obsédée par les ovnis, et elle cherche désespérément à un voir un. Elle croit à toutes ces balivernes sur les martiens. Je la laisse faire, ça ne sert à rien de la convaincre qu'elle se fait des idées. Miss Wisniewski m'a dit que vous aviez une certaine expérience pour trouver des explications qui tiennent debout à toutes ces histoires.

— Comme je l'ai dit à monsieur Thormann, cela n'a rien d'extraordinaire à ce que des gens intelligents, sains d'esprit et pas du tout animés d'intentions malhonnêtes se méprennent face à des phénomènes naturels qu'ils ne comprennent pas, ou qu'ils voient pour la première fois, reprit Jolene. C'était une météorite quelconque qu'elle a vu, madame Thormann ?

— A priori, un hélicoptère qui faisait un vol de nuit, avec un atterrissage dans une clairière des environs, résumai-je. Shériff, madame Thormann m’a montré une clairière des environs pas loin d’ici où l’appareil se serait posé. Tant que nous sommes sur place, et si ça ne vous dérange pas, nous pouvons aller y jeter un coup d’œil.

— Vous pensez à quelque chose ? demanda le shériff.

— Elle m’a décrit un aéronef avec un balisage civil réglementaire pour un vol de nuit, les trois feux de position et des strobes anti-collision sur le dessus et le dessous. Je pense qu’une société civile, qui doit faire habituellement des opérations de lutte contre l’incendie, a envoyé un de ses pilotes faire un entraînement à de la dépose d’équipe de pompiers en pleine nuit. Jolene, point de vue réglementaire, c’est possible ?

— Tout à fait, même avec des conditions VFR réduites, ce qui est le cas en ce moment. Si on y voit clair la nuit, ça peut passer. »

Pour ce cas d’ovni, l’explication était claire et évidente dès le départ. Je ne m’attendais pas à trouver quelque chose au sol, mais cela valait quand même la peine d’aller vérifier.

C’est ainsi que nous avons fait une petite ballade en forêt, le shériff Dannelly, Jolene et moi. Franchement, je m’attendais à rien trouver dans cette clairière en forêt, du moins rien qui ne soit inexplicable. Comme j’avais une expérience militaire portant sur la façon de dégager une zone d’atterrissage pour des hélicoptères, je pouvais tout de suite voir, sur un site pareil, comment faire pour poser un tel aéronef. Et cela n’était d’aucune difficulté.

Tout d’abord, la clairière en question faisait bien un quart de mile de long sur 500 pieds de large (*400 x 150 m*), il y avait même largement la place pour y faire poser, en toute sécurité, une escadrille complète. Ensuite, le terrain était plat, pas trop meuble et, surtout, entièrement dégagé de tout tronc d’arbre. C’était une coupe à ras, et les bûcherons avaient déraciné toutes les souches pour pouvoir replanter derrière, comme la loi locale du Nevada l’impose.

Enfin, l’accès était facile en dehors de la voie aérienne. Il y avait une piste forestière bien damée qui y conduisait, et nous nous y sommes rendus avec le 4x4 de service du shériff sans la moindre difficulté. La piste forestière était bien égalisée et, bien que non goudronnée, elle pouvait facilement laisser passer une voiture ordinaire, pas d’ornières ni de nids de poule, ou de surfaces meubles ou glissantes. En route, le shériff m’a demandé :

« Vous croyez que vos collègues du Pentagone ont pu se servir de cette clairière pour un entraînement au vol de nuit ?

— C’est du domaine du possible. Un rectangle bien dégagé pareil est visible depuis un satellite militaire, et les forces armées doivent avoir demandé le tuyau à l’US Forestry Service. Quand j’ai été en garnison au Japon, nous avons fait une fois un exercice dans le nord du pays, avec un débarquement hélitreuillé dans une zone de dépose en forêt. C’était la simulation d’une opération de secours d’un pilote ami tombé derrière les lignes ennemies. C’étaient les forces d’autodéfense japonaises qui avaient tout organisé, et avaient contacté leurs services forestiers locaux pour nous trouver une clairière dans leurs forêts où nous pouvions être hélitreuillés sans déran-

ger personne. . . J'ai descendu au bout d'une corde depuis un MH-53²³ dans un trou dans la forêt dans lequel il n'était même pas possible de faire passer un hélico léger. . . Se poser là, même de nuit, c'est une plaisanterie, allons voir au centre de cette clairière au cas où. . . »

Je ne me suis pas déplacée pour rien. Au milieu de la clairière, j'ai pu voir, imprimées dans le sol meuble, des traces de roues qui avaient été visiblement faites par un véhicule lourd venu se poser sur place à la verticale. L'emplacement et la taille des roues étaient compatibles avec un hélicoptère lourd, vraisemblablement un appareil militaire. Jolene, voyant les dimensions de l'engin, a tout de suite douté que ce soit un appareil civil :

« Ça correspond avec un engin de la taille d'un CH-53, ça vient de chez nous à tout les coups. Nous n'aurons qu'à envoyer une lettre du Pentagone pour savoir qui s'est posé ici hier soir.

— Moui. . . commentai-je, peu enthousiaste. Il y a des hélicoptères civils russes en location qui ont aussi cette taille, ça peut être l'un d'entre eux, loué pour la lutte contre l'incendie, qui a fait un entraînement pour un vol de nuit. Si ça se trouve, le pilote n'a pas déposé de plan de vol, et on ne saura rien.

— Tu comptes enquêter là-dessus ?

— Pour quoi faire ? J'ai deux chances sur trois de ne rien trouver, et pour le tiers restant, ça confirmera soit qu'un collègue du DoD a fait un vol d'entraînement ici, soit qu'une société civile a fait un vol d'entraînement. . . Ce n'est pas illégal, ils n'ont dérangé personne et se sont contentés de laisser des traces de pneus dans le sol. Si ça t'amuse, tu peux demander à la FAA et à Washington s'ils ont quelque chose d'enregistré chez eux. . . »

Il n'y avait rien d'intéressant à voir, et nous sommes allées manger en ville, avant de retourner à l'hôtel pour faire notre rapport. C'était purement formel, et je n'ai pas mentionné dedans l'histoire de l'hélicoptère fantôme, parce qu'elle n'avait aucun rapport avec l'atterrissage d'urgence de notre amie Ayleen Messerschmidt.

Après avoir préparé son plan de vol pour le retour, Jolene a quand même pris le temps de téléphoner au Pentagone et à la FAA, et elle a eu une réponse négative à chaque fois. Le Pentagone a répondu au bout d'une heure, et la FAA a été plus rapide, car elle avait déjà en service une base de données informatisée des plans de vol. Et, comme je m'y attendais, Jolene n'a rien trouvé. Ça ne m'étonne pas qu'elle ne t'en ai pas parlé, elle a horreur d'être prise en faute, en plus d'être particulièrement bornée, mais je ne t'apprends rien sur ta belle-mère. . . Donc, Jolene avait perdu une après-midi entière à attendre des réponses qui se sont toutes avérées négatives, surtout celle de la FAA :

« . . . en Californie du sud ? . . . Bon, nous pouvons l'exclure celui-là, ça ne laisse plus aucun candidat, tant pis. . . Non, juste une vérification de routine au cas où. En tout cas, merci de m'avoir consacré tout ce temps. Bonne soirée à vous. . . »

— Rien de rien Jolene ?

— Pentagone : rien, FAA, pas de plan de vol, et le seul hélicoptère lourd capable de faire de pareilles traces de roues, un Mi-26 russe, est en Californie du sud, loué par une entreprise chargée de la lutte contre les incendies de forêt. Reste l'amateur qui

23. Hélicoptère de transport lourd des forces armées US destiné aux opérations spéciales.

aurait posé un appareil aussi gros dans cette clairière, mais il l'a vraisemblablement fait sans plan de vol, la FAA n'a rien dans sa base de données.

— Il y en a beaucoup des hélicos lourds chez nous ?

— Plusieurs S-64 de travaux forestiers. C'est une version civile d'un type d'hélico lourd fabriqué pour l'US Army, qui a servi pendant la guerre du Vietnam. La version civile sert de grue volante partout où on a besoin parce qu'un engin de chantier classique ne peut pas accéder au site. C'est la société Erickson qui fait voler ce type d'engin un peu partout où ils ont des clients. Si je leur demande quoi que ce soit à ce sujet, ils vont m'opposer le secret des affaires pour ne pas me répondre.

— Sans mandat fédéral, ils t'enverront balader.

— Ils auront la loi pour eux, autant ne pas perdre son temps avec ça. Le plus vraisemblable, c'est qu'un de leurs pilotes a fait un vol d'essai de nuit dans les environs. La FAA m'a dit qu'un appareil était en location et basé à l'aéroport d'Eugene, Washington, pour la durée de l'été, pour lutter contre les feux de forêt. C'est deux fois le rayon d'action de l'appareil, mais va donc savoir s'il n'a pas été détaché sur une base mobile pas loin d'ici... Bon, hypothèse la plus vraisemblable qui est retenue, c'est un de ces appareils, basés dans les environs, qui a fait un vol d'entraînement dans les environs depuis une base avancée, et qui a été vue par notre amatrice de soucoupes volantes...

— Je te l'avais dit, pas la peine d'en faire un plat. Tu ne t'attendais quand même pas à une soucoupe volante ?

— La bonne blague ! Bien sûr que non !... J'aime bien savoir ce qu'il en est quand on a un dossier sous le nez à expliquer... Bon, on peut repartir demain matin pour Denver, je déposerai le plan de vol à l'aérodrome avant le décollage. La météo est sans histoires, ça nous permettra de faire un peu de tourisme. Tu as prévu quelque chose pour la voiture de service ?

— Ayleen la ramènera à Mountain Home pour nous. Elle doit repartir pour le Japon via Boise et San Francisco, elle a déjà réservé son vol. Elle me l'a dit ce matin avant qu'on ne parte avec le shériff.

— Un point de réglé... C'est un peu tôt pour le dîner, tu as prévu quelque chose ?

— Je te prends le téléphone pour appeler ma famille à Denver.

— Je suis au bar pour prendre un verre en terrasse, je te laisse le téléphone. J'ai besoin de prendre l'air, à tout à l'heure !... »

Tu le garde pour toi, mais ta belle-mère essayait surtout de draguer la serveuse mexicaine de l'établissement... J'ai appelé mes enfants et mon mari à Denver pour prendre de leurs nouvelles, et je suis allée retrouver Jolene sur la terrasse avant d'aller commander un dîner. En sortant, j'ai trouvé Ayleen avec les deux collègues de l'Ohio. Elles sortaient de sa chambre et allaient, comme moi, au restaurant. Ayleen discutait avec le sergent d'une affaire qui n'avait rien à voir avec l'aviation :

« ...Non, mais là, je suis sûre qu'il y a de fortes chances que ton problème aie quelque chose à voir avec une apnée du sommeil. Je l'ai dit aussi à ma collègue Linda, qui a des migraines violentes régulièrement, ça peut être quelque chose dans ce style. J'ai un oncle qui est soigné pour ça, il a un appareil pour respirer la nuit, ça lui a changé la vie du tout au tout. Consulte-donc un spécialiste avec l'assurance maladie du DoD vu que tu es d'active, ça te coûtera rien... Alors Amy, tu as trouvé une soucoupe volante ?

— Non, un hélicoptère lourd, tu pourras en parler avec Jolene, si elle a la tête à ça... Ça s'est bien passé cet entretien ?

— Très bien, et rien à redire sur le pilote, commenta le lieutenant Lockwood. Maintenant, c'est à l'équipe de mécanos qui vont démonter l'avion de nous dire où se situe le problème. Selon le major Messerschmidt, c'est une panne de moteur en plein vol, avec surchauffe du circuit de lubrification, qui l'a contrainte à se poser en urgence. À plus de 30 000 pieds d'altitude, elle avait de la marge pour faire du vol plané, et elle a pu poser l'avion sans problème. Une preuve indiscutable de professionnalisme.

— Et un rapport vite rédigé côté facteur humain, conclut le sergent Gaylor. Bien, je ne sais pas vous, mais ça va être l'heure du dîner. Ils ont une belle carte côté brasserie ici, je tenterai bien leurs grillades moi... »

Le repas a été très agréable et, entre militaires de carrière, nous avons surtout parlé boutique. Pour nous, le travail était fini. Les deux enquêtrices de l'AFMC ont rempli un rapport très favorable au pilote, qui avait quand même sauvé l'avion en faisant un long vol plané et un atterrissage en catastrophe de nuit, sur un aérodrome fermé, sans le moindre balisage lumineux. Comme l'a dit Ayleen, il y a des fers à repasser qui planent mieux qu'un F-16...

La seule remarque concernant une éventuelle soucoupe a été celle que j'ai faite à ta belle-mère quand elle a enquêté sur l'hélicoptère. Par la suite, je n'ai pas la moindre idée si elle a continué à chercher du côté des sociétés spécialisées dans les travaux aériens. Et même cela risquait d'aboutir à une impasse. Seule certitude, un véhicule à atterrissage vertical, doté d'un balisage lumineux conforme aux règlements en vigueur, et de la taille d'un petit avion de transport régional, s'est posé dans une clairière des environs le lendemain de l'atterrissage en urgence d'Ayleen. L'intérêt de savoir quel en était le type et le propriétaire ne m'a jamais intéressé par la suite...

« ...De retour à Denver, j'ai transmis le rapport que j'avais rédigé avec Jolene à l'Air Force Materiel Command. Il ne contenait rien d'autre que les témoignages des deux témoins, le pompiste et le patron de la scierie, qui avaient vu le KC-10 survoler la forêt pour voir si Ayleen s'était bien posée dans les environs. Que ce non-événement devienne par la suite une affaire de soucoupes volantes, ça ne m'étonne pas. Tu prends des militaires de l'US Air Force qui débarquent sans préavis dans une petite ville de l'Ouest pour une affaire en rapport avec quoi que ce soit d'ufologique, tu as tout de suite tous les ingrédients nécessaires pour distordre les faits et inventer une affaire d'ovnis qui n'a jamais existé. Surtout vingt ans après.

— J'ai noté quelque chose de curieux : personne ne mentionne la clairière à l'ouest de la ville dans les histoires de soucoupes volantes inventées par la suite. Elle était en pleine forêt, accessible depuis la route par un chemin forestier, et ce n'était pas un petit carré dans la forêt. Vu les dimensions que tu m'as indiquées, ça faisait un sacré bout de bois complètement rasé. C'est étonnant que personne n'y ait fait atterrir un ovni.

— *Un seul témoin qui, de notoriété publique, n'était pas crédible, y a vu quelque chose s'y poser, je n'ai jamais mentionné ce fait, hors sujet par rapport à notre enquête, à qui que ce soit, et ta belle-mère n'en a rien fait par la suite. Elle a sûrement du complètement oublier l'existence de ce fait depuis le temps. En gros, que disent les histoires d'ovnis ?*

— Nous avons trois témoins, les deux mentionnés, plus un troisième dont personne ne me parle, un hôtelier dont l'établissement aurait été survolé par l'ovni en question. Tu te souviens d'un hôtel en forêt, accessible par la route de l'aéroport ?

— *Pas du tout. Pour moi, à l'époque, il n'y avait dans la forêt que la scierie et le domicile de monsieur et madame Thormann. Le seul hôtel était en ville, et tout le monde y a réservé des chambres.*

— Les histoires d'ovni sont centrées autour d'atterrissages présumés qui ont eu lieu non loin de l'aérodrome, dans une clairière des environs de l'hôtel en question, au nord de celui-ci et de la scierie et du domicile des Thormann. Tout cela est *au nord* de la route 218, il n'y a aucune mention d'un atterrissage dans une clairière au sud de celle-ci. Même madame Thormann, le témoin pas fiable, parle d'un atterrissage au nord de sa maison. Personne ne mentionne cette clairière au sud, c'est curieux.

— *Sur vingt ans en arrière, personne n'est fiable. En plus, je connais bien le degré de sérieux, ou plutôt l'absence de sérieux, des enquêteurs ufologiques sur des cas comme celui de Bullit Mountain. Si tu peux, essaye de tracer la provenance de l'histoire depuis les milieux soucoupistes. Elle vient de là, il y a sûrement quelqu'un qui a eu, un jour l'idée de l'inventer pour un motif quelconque. Le plus souvent, c'est de la gloire personnelle, ou de la publicité bien calibrée. Il leur suffit ensuite d'un peu de buzz, très facile avec les réseaux sociaux et Youtube de nos jours, et la machine est lancée. Et, comme on dit, la Vérité est ailleurs, à savoir jamais dans les présentations faites par les soucoupistes des cas qui les intéressent. . . »*

L'entretien avec Amy Alvarez m'avait permis d'avoir le récit d'une simple enquête de routine sur un événement qui s'était bien terminé pour tout le monde. Je n'avais pas trop de choses intéressantes à voir, si ce n'est cette histoire d'hélicoptère non identifié. J'ai eu l'idée d'interroger par lettre la société Erickson sur leurs contrats pendant l'été 2001 dans le nord-est des USA, au cas où je pourrais en tirer quelque chose. Sinon, il fallait me résoudre à considérer que l'hélicoptère en question resterait à jamais non identifié. . .

Le surlendemain de mon entretien avec Amy Alvarez, j'ai reçu par la poste des données intéressantes pour mon enquête. C'étaient des documents de l'Internal Revenue Service sur la fameuse société avec son hôtel dans la forêt. Et ils allaient m'apprendre bien des choses. . .

Dans la dernière semaine de janvier, j'ai pris le temps de mettre au clair ce que j'avais à faire comme entrevues pour avoir des informations supplémentaires sur mon dossier pour ma classe de journalisme. Ayleen Messerschmidt était insaisissable mais, avec le Covid-19, je pouvais facilement avoir des entrevues avec d'autres personnes impliquées dans le dossier. J'ai essayé de contacter le shériff de Bullit Mountain, désormais à la retraite, et j'ai eu l'agréable surprise de l'avoir au bout du fil le mercredi 27 janvier 2021. Mais, avant, les recherches que j'ai faites sur le fameux hôtel m'en ont appris beaucoup, et ouvert une belle piste.

Cela a commencé le 22 janvier, avec un courrier en provenance du père d'un des potes de mon frère Ricardo, qui est agent de l'IRS de profession. Il a pu m'avoir la fiche complète sur la société en question, Western Lodges and Resorts, qui était la couverture pour l'hôtel de Bullit Mountain. Et elle m'apprenait des choses intéressantes, je vous la recopie telle quelle, avec un élément important que je vous ai mis en

gras :

US INTERNAL REVENUE SERVICE – IDENTIFICATION D’ENTREPRISE

DÉSIGNATION : Western Lodges and Resorts

FORME JURIDIQUE : Limited Liability Company

SIÈGE SOCIAL : 1015, SE Madison St. – Portland, OR 97214

ACTIVITÉ : Hôtellerie

REPRÉSENTANT JURIDIQUE : KELSOE Ivor Everett, CEO

DATE CRÉATION : Mai 2004

TYPE CAPITAL : privé, non coté en bourse

ÉTABLISSEMENTS :

- *Clear Lake Wilderness Lodge – Clear Lake Shore, Gouvernement Camp, OR 97028 – ouverture : juillet 2004*
- *Bachelor Mountain Resort – 10 000 Mountain Trail Road, Idanha, OR 97350 – ouverture : septembre 2009*
- ***Bullit Mountain View Hotel – 15 216 Forrest Point Road, Bullit Mountain, NV 89421 – ouverture : avril 2015***

En clair, le fameux hôtel n’a été ouvert que quatorze années après les faits, et son emplacement n’était qu’un coin de forêt boisé en 2001... La motivation pour la fabrication **récente** d’une histoire d’ovnis était des plus évidentes : faire de la publicité pour son établissement avec un plan Barnum capable de rameuter quelques clients soucoupistes mais, bien plus que ça, de faire parler de son établissement dans tout le pays pour un coût ridicule.

La fabrication était des plus évidentes quand j’ai examiné les photographies aériennes de la région faites par l’US Geological Survey. Il y en avait une de mai 2001, la plus proche dans le temps de l’époque où le cas d’ovni de Bullit Mountain était sensé avoir eu lieu, qui montrait clairement **l’emplacement de l’hôtel qui n’était que de la forêt**. La clairière au sud de la route 218 était aussi bien visible.

La seconde photo datait de septembre 2019. Elle montrait la clairière de 2001 complètement reboisée, et le fameux hôtel, construit quasiment dans l’axe de la piste de l’aéroport municipal... Visiblement, Mr. Kelsoe essayait de faire connaître son établissement, restait à voir s’il était un soucoupiste convaincu, ou un simple opportuniste qui aurait tenté de profiter de la mode des ovnis pour vendre ses services d’hôtellerie.

Une simple recherche sur le net m’avais permis de lever le doute rapidement : une bonne dizaine d’articles en ligne, tant de milieux rationalistes que de milieux sou-

coupiques, liaient des conférences et autres séminaires ufologiques à ses hôtels, et cela depuis l'ouverture du premier de la liste, en 2004. Apparemment, monsieur Kelsoe, après avoir tenu un hôtel à Portland, Oregon, avait ouvert plusieurs établissements dans la nature environnante, avec un certain succès.

Comme j'aime bien aller au fond des choses, j'ai repéré qu'un journal en ligne parlant d'hôtellerie, le *Lodges and Mansions Reports*, était renvoyé dans les résultats. Manque de chance pour moi, il y avait un paywall de \$50 les dix articles à lire pour accéder aux résultats. Même en habitant chez mes parents, c'était une belle somme à sortir, et je ne pouvais pas la gagner en une soirée en faisant un bœuf dans un bar, ou une session avec un groupe ayant besoin d'un musicien, Covid-19 oblige. . .

J'ai dû me résoudre à la solution qui risquait de me voir opposer un refus : taxer ma belle-mère. Elle travaillait en télétravail avec ses associés, et je devais attendre qu'elle aie fini une réunion par téléphone avec un représentant d'un de ses clients, une société à but non lucratif qui s'occupait de promouvoir la lecture, et avait son siège à Chicago. Il y avait une histoire juridique en cours avec cette société, et Jolene était sur le coup. Elle avait son casque de téléphone sur les oreilles et elle était en pleine conversation quand je suis rentré dans le bureau/salle de musique de notre appartement :

« . . . De toute façons, ça a été voté avec une large majorité par le conseil d'administration lors d'une assemblée générale, il ne peut pas rejeter cette orientation d'investissement à lui tout seul ton Rawson. . . D'un point de vue financier, il n'a rien à dire, ce n'est pas lui le trésorier, il a fait son travail de conseiller financier, et il n'a pas été écouté. . . Bien sûr que ma responsabilité est engagée, j'ai donné l'aval pour le plan d'investissement au vu de la comptabilité, la trésorerie et les provisions pour investissement permettant de lancer le plan prévu, avec une marge de 5% pour les éventuels surcoûts, le tout sans attenter au fonctionnement de la société. . . Mais il devrait le savoir qu'on ne met jamais ensemble les dépenses d'investissement et les dépenses pour les frais courants, ce ne sont pas les mêmes postes, mon expert en comptabilité m'a expliqué ça, et il m'a dit que c'était bien carré dans la comptabilité de Reading 4 All, sinon il n'aurait pas donné son aval à l'opération. . . Oui, je ne suis pas c***e, ce type est au Parti Républicain, et une charité qui veut apprendre à lire aux n****s déshérités, c'est une menace à l'ordre social pour cet encarté au Ku Klux Klan. Il ne le dira jamais parce qu'il n'a pas les c*****s de le faire, c'est pour cela qu'il menace de sortir l'artillerie lourde, je l'ai vu venir de loin. . . En toute franchise, j'ai prévu le pire, et j'ai une défense simple : accusations sans preuves, et je peux aller jusqu'à diffamation publique s'il se montre vraiment méchant. Je pense que ça reste du bluff pour tenter de faire annuler un plan d'expansion des activités de Reading 4 All vers l'éducation populaire et la lutte contre l'illettrisme et l'analphabétisme, c'est ça qui lui fait mal au c*1 à ce c****d. . . Trois chances sur quatre qu'il en restera à l'ouvrir en grand sans rencontrer de soutien, si le conseil d'administration a voté le plan avec un score d'approbation digne d'une république bananière, il ne peut compter que sur un soutien marginal pour son action, et il y a de fortes chances qu'il claque la porte. . . Je te le confirme : s'il essaye de se montrer méchant, je sors la Tsar Bomba, et il va le sentir passer, Berringsford, Messerschmidt et Patterson à New York City, tu connais? . . . Oui, par la NASA et par le DoD, Ayleen a mon oreille, et elle prendra le contrat sans discuter, j'ai un mémo pour elle au cas où. . . Pas de supplément par

rapport à mon forfait annuel, c'est dans le contrat, partie "support juridique", et je me ferais un plaisir de remplir moi-même cette partie des responsabilités contractuelles de mon cabinet. . . Le mieux, c'est de laisser venir, on verra bien ce qu'il veut faire. . . Entendu, tu me tiens au courant, je prépare mes armes pour un contentieux au civil s'il veut s'amuser à ça. À bientôt Ernie! . . . Mmmmm, entres-donc Ivan, je vais faire une pause, j'ai pas arrêté depuis huit heures du matin.

— T'es pas payée cher pour rien, tes clients en ont pour leur argent.

— Surtout par les temps qui courent. Toutes les sociétés à but non lucratif qui font dans le social sont attaquées par tous les moyens par tout ce que ce pays compte de réacs et de bigots. . . Là, c'était Reading 4 All à Chicago, l'un des membres du conseil d'administration a tenté de saboter un plan d'investissement monté pour mener des actions de promotion de la lecture dans les milieux défavorisés de la ville. . . J'en ai un comme ça tous les mois parmi mes clients, je vais bientôt pouvoir monter une filiale rien que pour traiter de ce genre de problème. Tu voulais me voir?

— C'est pour ma classe de journalisme. Je fais des recherches et je suis tombé sur un os.

— Qui va me coûter combien?

— Heuuuuuu. . .

— Quand tu me fais cette tête, c'est toujours parce que tu as besoin de me tirer quelques dollars. T'es pas comme ton frère qui me balance direct qu'il a besoin de telle somme pour telle chose. . .

— Et qui se fait rembarrier à chaque fois ou presque.

— Quand c'était pour les dernières s*****es à la mode, il n'avait qu'à assumer avec son argent de poche, mais ça lui a passé. Ta demande porte sur quoi?

— Un paywall à \$50 sur un site de presse spécialisée. Pour mon enquête.

— C'est même pas le prix du talon gauche de la paire de baskets hype que Ricardo voulait pour ses treize ans, ça va pas me ruiner, j'arrive tout de suite. C'est dans quel domaine?

— Hôtellerie. Le patron d'un hôtel, qui a lancé avec la complicité d'un expert en bidonnages ufologiques, l'affaire de Bullit Mountain. Il a laissé une trace intéressante dans son domaine professionnel. Pas seulement avec les séminaires de soucoupistes qu'il héberge dans ses établissements. . .

— Ça ne veut rien dire cela. J'avais fait un reportage sur Roswell en 2007, nous étions allés passer les vacances là-bas en famille, ta mère avait eu sa Bronze Star en Afghanistan, et elle a un copain de régiment qui a sa famille sur place et qui nous avait invités à l'occasion, je ne sais pas si tu t'en souviens, tu étais petit. . . Bref, j'avais rencontré à l'occasion un membre d'une association locale, les Rationalistes Cupides Profiteurs de la Crédulité Soucoupiste, dont il était le président. . . Les gens qui n'y croient pas une seconde, et qui s'en mettent plein les poches en tirant du fric à ceux qui y croient, c'est vieux comme le monde.

— C'est pas lui qui a vendu des casquettes "Make America Great Again" aux électeurs de T***p il y a quatre ans, tout en votant Démocrate?

— Fabriquées en Chine pour un demi-dollar l'unité, vendues dix fois plus chères, et tout le bénéf est allé à un de mes clients qui est une société à but non lucratif d'aide à l'insertion des immigrants. . . Tu comptes trouver quoi sur ton hôtelier soucoupiste?

— Peut-être sa motivation pour monter un bobard soucoupiste. Soit il n’y croit pas, et il veut en profiter à son compte, soit il y croit, et il veut capitaliser là-dessus.

— C’est très dur à trancher ce genre de chose, sauf à être dans la tête des gens, et quel que soit le niveau. Dès qu’il y a des pigeons qui se font plumer, le volailler qui s’en charge n’est jamais motivé à 100% par la croyance, mais il peut très bien l’être à 100% par le revenu. Et, en pareil cas, il sera très difficile à avoir, parce qu’il sera très habile pour ne pas faire exploser son business en plein vol.

— Genre, inventer un bobard qui risque se retourner contre lui.

— En théorie. Roswell, tout les gens sensés savent que c’est du vent depuis que l’affaire est sortie de l’imagination de Jesse Marcel en 1978, mais ce cirque fait toujours des entrées. Voyons ce que ton hôtelier a comme passif. . . »

L’article le plus ancien de *Lodges and Mansions Reports* parlait de l’ouverture du second établissement, en 2009, avec un succès en la matière pour Mr. Kelsoe. J’ai appris au passage qu’il s’était lancé avec un hôtel à Portland, l’Oregon Central Hotel, un établissement qu’il avait racheté quasiment en ruine, et remis sur pied, avec une belle plus-value à la clef. Par contre, au début des années 2010, la chance avait tourné. Entre 2010 et 2012, un projet d’investissement dans l’Idaho avait échoué, un article du journal en ligne faisant état d’un retrait du projet des banques qui l’avaient appuyé :

« D’après l’article, ai-je commenté, la chaîne de trois hôtels en pleine nature qu’il voulait construire n’a pas attiré les investisseurs, et il a préféré arrêter le projet. Toi qui es dans les affaires, ça arrive ce genre de situation ?

— C’est très fréquent. Quand tu te lances dans un investissement, tu ne peux pas prévoir tout ce qui va te tomber dessus, dans un sens comme dans l’autre. J’ai lancé ma carrière en grand dans l’administration de sociétés à but non lucratif quand un fond d’aide aux victimes des attentats du 11 septembre 2001 a fait appel à mes services pour la gestion de la partie légale et financière de leurs activités. J’ai toujours le contrat avec eux d’ailleurs, ils aiment bien que je dise pis que pendre des complotistes dans *Rational Thinking*. . . Qu’est-ce qu’on a là-dedans ?

— L’article ? Essentiellement, ils disent que les coûts immobiliers ont été sous-estimés, qu’il y a eu des associations écologistes qui se sont opposées au projet, et même qu’une tribu indienne a refusé qu’un des hôtels soit construit à l’entrée de leur réserve. Les Nez Percé, au nord de l’État de l’Idaho pour tout te dire. . . Après, il s’est lancé sur son projet d’établissement à Bullit Mountain, il y a un article qui en parle. Fait intéressant, son hôtel est construit sur l’emplacement, laissé à l’abandon, d’une ancienne station de radio qui avait été démolie en 1942 pour dégager l’axe d’atterrissage de la piste de la base militaire qui est devenue l’aérodrome Bullit Mountain Municipal. . .

— De ce que j’en ai comme souvenir, ça aurait pu marcher son hôtel. C’était un coin sympa cette petite ville, et un hôtel au calme dans les bois, ça aurait dû attirer du monde. Tu sais ce qui n’a pas fonctionné ?

— Je n’ai rien concernant son établissement, mais j’ai un article général, daté de janvier 2017, qui fait état d’une forte baisse d’activité pour ce type d’établissement. Entre les entreprises qui préfèrent des hôtels en ville pour leurs séminaires pour des raisons de coûts, les touristes qui désertent les zones boisées à cause des risques d’incendie, et une tendance à la saturation du marché, les temps sont durs pour ce genre d’établissement.

— Ils peuvent se reconvertir pour la mise en quarantaine forcée par la FEMA des abrutis qui ne portent pas leur masque, je peux leur en envoyer quelques spécimen facilement en ce moment. . . Ce n'est pas dit, mais je sens le pitch publicitaire pour attirer le chaland. Des Roswell me-too, il y en a pas mal qui sont lancés par des soucoupistes en manque de revenus. Amy ne t'a pas parlé de Sharpsburgh ?²⁴ C'était une ville de son État natal de Pennsylvanie. Elle y était allée en 1994, alors qu'elle était enceinte de sa fille Carly, pour une histoire de météorite. Vingt ans après, des soucoupistes en ont fait un cas façon Roswell. Ça a eu un certain succès il y a quelques années.

— C'est fort possible que Mr. Kelsoe ait tenté le coup pour remplir son hôtel. . . Je vais essayer de voir s'il est connu chez les soucoupistes, je dois appeler l'ancien shériff de la ville, monsieur Dannelly, celui qui t'a fait visiter les lieux il y a vingt ans.

— Demande aussi à Jessica Langtree, la patronne des vols habités de Northeastern Aerospace. Elle est l'ancienne supérieure d'Amy à la SARU, et elle collectionne toujours les revues et les histoires sur le milieu soucoupiste. Mais le shériff du patelin, c'est une bonne idée de lui poser la question. »

J'avais une belle piste d'ouverte avec cette enquête sur les activités hors soucoupe de Mr. Kelsoe, et le shériff Dannelly allait m'apporter bien plus de renseignements pendant l'après-midi. Dès lors, le fond de l'histoire était clair : un hôtelier soucoupiste en manque de client s'associe avec un expert en fabrication de cas d'ovnis pour attirer des clients dans son dernier hôtel, lourdement impacté par la récession dans la niche commerciale qu'il occupe. Par contre, les à-côtés de cette histoire de base allaient s'avérer aussi intéressants que savoureux, point de vue délires paranormaux. . .

* * *

24. Voir ma nouvelle, dans la série SARU, intitulée *Une Chaîne et Rien Dessus*.

MA BELLE-MÈRE AVAIT FINALEMENT EU la confirmation de son audience au tribunal pour le 5 février 2021 au matin. Le type qui pensait lui extorquer des sommes importantes (ou, plutôt, le faire à Rational Publications LLC) avait encore une petite semaine d’illusions à vivre avant que la justice ne les fasse voler en éclats. De mon côté, pour mon enquête, je suis passé par l’associée d’Ayleen, Linda Patterson, pour avoir les coordonnées des militaires impliqués dans l’affaire, les enquêteurs de l’Air Force Materiel Command et l’équipage du KC-10.

Leur témoignage avait son importance. Pour le ravitailleur en vol, c’était de comprendre la manœuvre qu’ils avaient faite ce soir-là, et reporter cela sur le terrain, merci à Jolene pour ses cartes Jeppesen afin de comprendre la manœuvre. Pour les enquêtrices, c’était surtout de voir si elles pouvaient m’apprendre quelque chose avec ce qu’elles avaient recueilli auprès d’Ayleen Messerschmidt.

Sur un avion militaire, il y a un siège éjectable, et c’est toujours un équipement utilisable pour sauver sa peau quand on est pilote. Comme me l’a dit Linda quand je l’ai eue au téléphone le dernier samedi de janvier, Ayleen, son associée, n’est pas du genre à choisir la solution la plus facile à un problème. Elle a eu, ce soir-là, une explication sur pourquoi Ayleen a préféré prendre le risque de se poser de nuit, en vol plané, sur un aérodrome non balisé, à la seule lumière de la Lune, aux commandes d’un avion qui plane comme un fer à repasser :

« ...Ayleen en était à sa troisième éjection dans toute sa carrière de pilote, et elle n’avait pas envie de faire sa quatrième ce soir-là. C’est beaucoup pour un pilote militaire, et elle avait suffisamment de marge pour tenter sa chance. Son F-16 n’était pas en feu, elle avait encore du courant électrique grâce à l’alternateur à turbine de secours de son avion, elle a tenté sa chance, et ça a payé.

— Trois éjections? Je savais que c’était risqué le métier de pilote militaire, mais quand même pas à ce point.

— *Ayleen est abonnée à pas de chance avec les sièges éjectables. Sa première éjection, ça a été quand elle apprenait à piloter un F-16 à Luke AFB en 1988. Un avion de trafiquants de drogue s’est introduit clandestinement dans une zone réservée à l’Air Force, et Ayleen l’a percuté en plein vol en ayant eu juste le temps de le voir avant l’impact et de s’éjecter avec son instructeur. Indemnes tous les deux, mais pour commencer une carrière de pilote de chasse, il y a mieux...*

— Pour le second, c'est pendant son temps de service au Japon, des mouettes avalées par son réacteur lors d'un vol à basse altitude, Jolene m'a expliqué ça. Et le troisième ?

— *Pareil, une ingestion d'oiseaux. Cette fois-ci, c'était en juin 2001, à peine trois semaines avant son expérience à Bullit Mountain. C'était lors d'un vol de démonstration à basse altitude lors d'une journée portes ouvertes à Strawberry Field AFB dans le New Jersey. Lors d'un passage à basse altitude avant la fin de sa démonstration, son F-16 a avalé un oiseau. Ayleen a eu moins de trois secondes pour réagir avant que son avion ne s'écrase au sol, elle s'en est sortie indemne, mais pas mal secouée.*

— Elle n'a pas voulu enchaîner avec le numéro quatre, je comprends. . . Jolene m'a dit que c'était le genre de manœuvre que seul un pilote doué peut faire.

— *Ayleen est un pilote doué, et l'un des meilleurs que je connaisse. Elle ne le dira pas parce que c'est un trait de caractère commun aux gens qui ont son niveau professionnel en la matière, rester modeste, mais au moins les trois quarts des pilotes de F-16 de l'USAF se seraient crashés à sa place ce soir-là. Bon, elle a eu droit à une ballade en forêt, mais ça reste quand même un incident qui s'est bien terminé pour elle. . . »*

Version intéressante des faits, celle du shérif Dannelly. Je l'avais eu plusieurs fois au téléphone pour préparer une entrevue avec lui, et il m'a demandé de l'appeler un dimanche après-midi, par convenance personnelle, ce que j'ai fait le dimanche 31 janvier 2021. Il appartenait à un club de cuisine, et il pratiquait beaucoup au quotidien depuis qu'il était à la retraite. Comme il m'a expliqué, c'était devenu une passion pour lui :

« . . . J'appartiens à cette génération d'hommes qui n'ont jamais eu la chance de faire la cuisine autrement que pour le barbecue du dimanche, et j'ai raté pas mal de choses. En attendant, je la fais tous les jours chez moi, mon épouse a du travail en moins, et nous comparons nos recettes comme cela. J'ai une belle-fille qui est végétarienne aussi, ça me donne l'occasion de trouver d'excellentes recettes de légumes et de les cuisiner. Là, d'ailleurs, j'avais des lasagnes végétariennes pour midi, il n'en est rien resté. J'adore ça, et mon médecin est ravi, ça me fait moins de cholestérol. . . »

— Je connais aussi, ma belle-mère est végétarienne, et nous mangeons peu de viande à la maison, et toujours de la bonne. Un de nos amis, qui habite New York, nous conseille pour trouver de la viande artisanale sans hormones. Il a vécu à Denver et il a des filières. . . Je vous appelle pour une autre cuisine, comme j'ai pu vous l'expliquer, les histoires de soucoupes volantes qui ont été inventées pour faire de la publicité facile à l'hôtel de votre voisin, monsieur Kelsoe, je ne sais pas si vous connaissez. . .

— *Ah oui, l'hôtel new-age qu'il a construit en pleine forêt sur l'emplacement de la station de radio qui a été démolie en 1940 parce qu'elle gênait l'approche des avions sur ce qui était alors une base militaire. . . Le terrain a appartenu à la Federal Communication Commission, qui l'avait acheté à la station de radio locale pour l'aider à se relocaliser. Un rond de cuir à Washington D. C. s'est aperçu un jour que ce terrain était à eux, et il a fait une vente domaniale à ce Kelsoe. . . La FCC avait ce terrain en sa possession depuis la Seconde Guerre Mondiale, et personne ne leur a rien demandé jusqu'à ce qu'Ivor Kelsoe s'aperçoive qu'il était à vendre, et ne l'achète.*

— Je me trompe peut-être, mais je vous sens quelque peu réticent quand à la présence de monsieur Kelsoe dans la municipalité de Bullit Mountain Town.

— Je n'ai rien contre les hurluberlus comme lui, avec ses idées soucoupistes et ses séminaires new-age, il faut bien qu'il paye les travaux de son hôtel, surtout que l'établissement n'a jamais vraiment bien fonctionné depuis sa création. Bullit Mountain, il n'y a rien à voir de particulier, c'est loin de tout et, en dehors de l'industrie locale du bois, la ville n'intéresse personne. Nous avons la chance de ne pas avoir perdu de population depuis un demi-siècle, mais ça ne saurait durer. La municipalité essaye d'attirer des producteurs d'électricité pour qu'ils y installent leurs éoliennes, ça créerait des emplois et maintiendrait l'activité de la ville. Ça ne m'étonne pas qu'Ivor Kelsoe essaye d'en faire un nouveau Roswell pour remplir son hôtel, celui en ville vivote tant bien que mal avec les pêcheurs et les randonneurs qui passent parfois chez nous.

— J'ai vu qui avait fait son investissement dans une période où le marché se contractait. C'est dommage, il y a du potentiel par chez vous.

— Franchement, je préfère les soucoupistes aux survivalistes avec leurs idées d'apocalypse à la noix. Les amateurs d'ovnis ne viennent pas avec tout un arsenal et des idées réactionnaires, contrairement à ces gens-là. Bon, j'espère que ça ne tournera pas à la foire comme avec Roswell, mais vu la concurrence qu'il y a dans le domaine des idées à la noix, bonne chance à ce Kelsoe et à ses acolytes pour nous vendre une soucoupe à Bullit Mountain !

— Sans parler du rien du tout qui est devenu Roswell, vous avez aussi un phare en Grande-Bretagne qui a suscité des vocations, et une météorite qui a inspiré des soucoupistes grâce à la visite de militaires de l'USAF pour une vérification de routine²⁵, vous avez vos chances... Ce qui m'intéresse, c'est votre version des faits sur ce qui s'est passé ce soir-là. Je sais que ça ne va pas être spectaculaire, mais je fais du journalisme, et pas du sensationnel.

— C'est bien pour cela que je vous parler jeune homme... Même pour la criminalité, Bullit Mountain ne va pas plus loin que des excès de vitesses, quelques bagarres d'ivrognes et deux ou trois cambriolages... C'est lors d'une soirée ordinaire sur la route à un point de contrôle que tout a commencé pour moi. À l'ouest de la ville, il y a une longue ligne droite propice aux excès de vitesse, surtout de nuit, et j'y mets régulièrement un de mes adjoint avec un radar... »

...Ce soir-là, c'était moi qui m'occupait de cette tâche, et il n'y avait pas beaucoup de monde. Passé minuit, il n'y a quasiment plus de circulation, et je comptais rentrer chez moi pour la nuit. Vers onze heures du soir, j'ai eu un appel de mon adjoint resté en ville pour la permanence, et il m'a dit à la radio que madame Thormann avait de nouveau appelé au poste pour une histoire d'ovni :

« Shériff, c'est Brad au central, vous êtes là ? »

— Affirmatif fiston, il se passe enfin quelque chose en ville ?

— Négatif, mais si vous n'avez pas autre chose à faire, vous pouvez passer voir miss Thormann, elle prétend qu'un ovni a survolé sa maison, ça lui fera l'occasion de vous voir, et ça permettra à son époux d'avoir la paix... »

— Mouais... Je ne suis pas son psy, mais si ça peut permettre à son époux d'avoir la paix... Je remballe le radar et je vais faire un saut avant d'aller au lit... »

Madame Thormann est une cinglée de soucoupes volantes qui croit dur comme fer à toutes les idioties en la matière. J'ai pris un peu de temps avant d'aller la voir,

25. Voir à ce sujet *Et pour Dix Réfutations de Plus* et *Une chaîne et rien dessus*, dans la série Special Air Research Unit.

et j'ai décidé de faire un saut chez un autre couche-tard ce soir-là, Frankie Millard, le pompiste sur la route 218. Sa station essence fait aussi épicerie de nuit et snack-bar. Il ne vend pas beaucoup de carburant, et il fait son beurre avec les sandwiches et les boissons qu'il vend aux gens de passage. Son café a toujours du goût, il est fait à l'italienne, toujours avec une cafetière à pression, et je lui prends toujours un petit quelque chose avant de rentrer en ville, quand j'ai fini mon service sur la route.

Ce soir-là, en rentrant en ville, j'ai aperçu au loin, alors que je me rapprochais de sa station essence, des lumières dans le ciel comme celles d'un avion qui volait très bas au-dessus des arbres, et s'éloignait vers le sud en prenant de l'altitude. Généralement, les avions que je vois faire ce genre de manœuvres sont des bombardiers d'eau quand on a un incendie de forêt dans les environs, et toujours de jour. L'aérodrome local étant fermé, je me suis douté qu'il y avait quelque chose qui ne collait pas. Je me suis rendu tout de suite chez Frankie, qui avait bien vu l'avion en question passer au-dessus de sa station essence :

« Bonsoir Irving, je suis sacrément content de te voir. Tu sais peut-être ce qui se passe avec les militaires en ce moment ? J'ai vu un de leurs avions survoler le coin, je ne savais pas qu'ils avaient des manœuvres en cours dans la région.

— C'était un avion militaire d'après toi ?

— Je suis toujours abonné à *Stars and Stripes* pour avoir des nouvelles de mon club d'anciens du Vietnam, c'est comme ça que j'ai reconnu l'avion. C'est un de leurs nouveaux avions ravitailleurs en vol, un KC-10, j'ai reconnu aux trois réacteurs et à la perche de ravitaillement à l'arrière. Ça ne vole jamais à ces altitudes-là, ces engins, je ne sais pas ce qu'il fichait ici. . .

— En tout cas madame Thormann, ça ne va pas la rassurer de voir tout ce trafic dans le ciel. . . Je passe la voir tout de suite. . . »

La maison des Thormann, avec la scierie qui appartient à monsieur, est sur la route de l'aéroport. Je m'y suis rendu sans attendre et j'y ai trouvé une madame Thormann dans tous ses états. Elle avait vu non pas un, mais deux ovnis, et il était inutile de tenter de lui faire comprendre que c'étaient des avions militaires. Le second, j'avais bien compris que c'était le KC-10 que Frankie Millard avait vu, mais le premier, je n'avais pas d'idée, d'autant plus que sa trajectoire et son profil de vol ne ressemblaient pas a priori à ceux d'un avion. Je me le suis fait préciser par madame Thormann :

« Donc, vous m'avez dit que vous avez vu un premier ovni survoler votre maison en direction du nord-est, silencieusement, avec un feu rouge à sa gauche et un vert à sa droite, et ce qui semblait être un feu blanc à l'arrière de l'objet. . .

— Tout à fait shériff, et je vous assure que ça ne pouvait pas être un avion vu que je n'ai pas entendu de bruit de moteur. Il est parti par là-bas, en volant très bas, comme s'il voulait se poser. . .

— Écoutez madame Thormann, je vais voir cela, il a dû se poser dans la montagne, je vais chercher tout cela. . . Jake, la piste qui va à l'aérodrome en passant par ta scierie, elle est utilisable en cette saison ?

— Il y a un type du Forestry Service qui l'a prise la semaine dernière pour aller faire des analyses dans la montagne, il est revenu ici sans encombres. Comme il n'y a pas de camions grumiers qui l'empruntent en ce moment, elle doit toujours être dans un état correct sauf accident. Avec ton 4x4, tu ne devrais pas avoir de problèmes. . . Tu penses que cet ovni s'est posé quelque part dans la forêt ?

— Je vais voir ça depuis le promontoire d’Emerald Ridge. S’il y a un crash avec des flammes et de la fumée, ou, simplement, un gros trou dans la forêt, je verrais ça facilement depuis le promontoire. . . »

Il y a une route détournée pour atteindre l’aérodrome, et c’est sans doute pour cela que je n’ai pas croisé le pilote du F-16 ce soir-là. J’ai pris un chemin de terre qui dessert le flanc sud de Bullit Mountain et donne accès à un promontoire qui permet de voir l’ensemble de la forêt entre la montagne et la ville. Le chemin était effectivement dégagé et en bon état, et je suis arrivé au promontoire. En observant la forêt en-dessous, je n’ai rien vu d’anormal. J’allais repartir quand j’ai eu un appel radio de mon adjoint de service de nuit :

« Shériff, c’est Brad, vous me recevez ? À vous !

— Affirmatif Brad, tu as du nouveau ?

— Si vous êtes dans les environs, il y a quelque chose à voir à l’aérodrome. L’US Air Force vient de m’appeler, un de leurs pilotes a fait un atterrissage en catastrophe sur notre aérodrome, ils ont repéré son avion au sol, apparemment intact, mais ils n’ont pas de nouvelles du pilote, si vous pouviez aller voir ça sur place.

— Je suis sur le promontoire d’Emerald Ridge, je serai à l’aérodrome dans une demi-heure au plus depuis ma position. Je te ferais un rapport radio au cas où je trouverai quelque chose. . .

— Compris shériff. L’Air Force m’a dit que d’ici une heure ou deux, il y aura un peloton de leurs soldats qui seront sur place pour sécuriser l’avion en attendant que des équipes de dépannage n’arrivent pour le récupérer. Si je vois le pilote, je vous fais signe.

— Compris Brad, je file vers l’aérodrome et j’attends les militaires sur place. Du shériff Dannelly, terminé ! »

J’avais désormais clairement l’explication pour les ovnis, mais une nouvelle mission à remplir. Je pensais que le pilote de l’avion en perdition serait resté près de son appareil en attendant du secours, mais ce n’était pas le cas. . .

Je suis arrivé à l’aérodrome un peu moins d’une demi-heure plus tard, et je me suis engagé sur la piste. L’endroit est clôturé et j’avais un passe pour pouvoir y accéder, du fait de ma fonction. Dans la lumière de la Lune, j’ai aperçu une masse sombre en bout de piste. En me rapprochant, j’ai vu, dans la lumière de mes phares, un avion de chasse posé dans l’herbe, à côté de l’extrémité nord-est de la piste.

Son cockpit était ouvert, une échelle de corde en descendait, et l’avion était clairement garé ici par son pilote. Je ne suis pas spécialiste en aviation, mais il m’a semblé que cet avion était en bon état. Par contre, pas de trace du pilote. . . Il me semblait qu’en toute logique, le pilote aurait du attendre à côté de son avion que quelqu’un ne vienne le chercher, mais ce n’était pas le cas. À tout hasard, j’ai balayé les environs avec le projecteur de recherche que j’avais sur ma voiture de police, et je n’ai rien vu. J’ai ensuite inspecté l’avion, et j’ai trouvé un mot explicatif épinglé bien en vue sur un barreau de l’échelle, à hauteur de vue :

PROPRIÉTÉ DE L’US DEPARTMENT OF DEFENSE – NE PAS TOUCHER, MERCI !

Cet aéronef étant actuellement en panne, je suis contrainte de le laisser ici. Mon téléphone portable ne captant aucun signal ici, je me rends à pied vers la ville la plus proche pour préve-

nir qui de droit afin que l'on vienne s'occuper de mon avion.

Toutes mes excuses pour le dérangement, et merci par avance pour votre compréhension.

Major Ayleen C. MESSERSCHMIDT, USAF Reserve

Avec la faune sauvage dans les environs, ce n'est pas spécialement recommandé de se payer une ballade de nuit en forêt, mais un pilote militaire est sensé avoir une arme de service au cas où... Le problème pour retrouver le pilote entre l'aéroport et la ville, c'est qu'il y a deux itinéraires possibles à pied : en suivant la route ou, plus court, en prenant le sentier de randonnée parallèle à la route, mais complètement caché par des arbres de cette dernière.

C'était fait exprès pour attirer les randonneurs qui voulaient s'offrir une petite ballade tranquille sans être dérangés par les voitures, mais cela rendait le repérage de quelqu'un marchant sur ce sentier, depuis la route, impossible. Compte tenu de l'initiative du pilote militaire, je n'ai pas pu faire mieux que de contacter mon adjoint au poste par radio :

« Brad, c'est Irving, tu es là ?

— *Affirmatif shériff, des nouvelles de l'avion ?*

— Il est bien posé chez nous à notre aérodrome en un seul morceau, mais le pilote a décidé de se rendre en ville à pied. Tu peux prévenir l'USAF que le major Ayleen Messerschmidt a réussi son atterrissage, mais qu'elle se paye une randonnée au clair de Lune.

— *Affirmatif. Vous rentrez en ville ?*

— Pas pour le moment, je resterai auprès de l'avion, au cas où le pilote ferait demi-tour... Tu préviens les militaires ?

— *Je dois appeler qui, les gars à Mountain Home ?*

— Ce sont les plus proches, s'ils ne s'occupent pas de l'affaire, ils transmettront. Je te laisse faire, je ne bouge pas.

— *Compris shériff, je vous rappelle dès que j'ai du nouveau... »*

À défaut de pouvoir rapidement récupérer leur pilote parti dans la nature, les aviateurs militaires pourraient récupérer leur avion intact... Un quart d'heure plus tard, Brad m'a rappelé à la radio :

« *Shériff, c'est Brad, vous me recevez ?*

— *Affirmatif, du nouveau ?*

— *J'ai eu l'armée de l'air à Mountain Home, ils sont au courant et ils ont envoyé une équipe de sécurité pour vous relever. Ils devraient être arrivés dans deux heures au pire pour sécuriser le périmètre. Une équipe de récupération s'occupera de l'avion demain matin. Vous voulez que je dise à Elsie de laisser tomber son contrôle routier et d'aller chercher le pilote ?*

— Pas la peine de s'en faire pour le pilote, c'est un militaire, il sait ce qu'il fait. Ou plutôt, elle, il me semble qu'Ayleen est un prénom féminin. C'est le nom écrit sur le mot laissé avec l'avion.

— *Vous épelez ça comment shériff ?*

— Alpha yankee lima echo deux fois november, jamais vu cette orthographe avant... Tu connais ?

— *Écrit comme ça, non, j'ai la nièce d'un ami qui s'appelle Eileen, mais echo india au début, pas Alpha Yankee. . . Je vous laisse shériff, vous rappellerez quand l'Air Force sera là.*

— Je n'y manquerai pas, j'aimerais bien aller me coucher. . . »

Un peu plus d'une heure plus tard, deux hélicoptères militaires ont déposé deux pelotons de soldats qui sont venus surveiller l'avion. Leur officier s'est présenté et m'a informé pour la suite des opérations :

« Lieutenant Benson, 366th Security Forces Squadron, vous êtes le shériff Dannelly ?

— Moi même lieutenant, merci d'avoir fait vite. Apparemment, votre avion est là mais pas son pilote, qui a préféré continuer à pied vers la ville. Vous avez eu l'info par mon adjoint ?

— Entre autres, Cheyenne Mountain nous a alerté quand le KC-10 a retrouvé l'avion. Votre adjoint nous a confirmé que vous seriez sur place en appelant à la base. L'équipe de mécanos sera là demain dans la matinée pour récupérer l'avion, il faut le démonter et le charger sur une remorque, ça prendra 24 heures au pire.

— L'aérodrome ouvre entre six heures du matin et dix heures du soir, il y a une permanence, la municipalité paye un contrôleur pour la radio et le balisage de la piste, je passerai chez lui tout à l'heure pour lui laisser un mot dans sa boîte aux lettres pour le prévenir que vous êtes là. En fait, ils sont deux, et ils se partagent le travail, je vais les prévenir tous les deux.

— Merci pour votre aide shériff, nous ne vous retenons pas, nous prenons la relève pour la garde.

— Je vous laisse mes clefs des accès à l'aérodrome lieutenant, vous me les rendrez au bureau quand vous n'en aurez plus besoin, je verrai avec l'équipe de réparation pour leur permettre un accès complet quand ils seront là.

— Merci pour votre coopération, nous prenons la suite. Bonne nuit shériff !

— C'est moi qui vous remercie, bonne nuit lieutenant ! »

J'étais ravi de pouvoir enfin rentrer chez moi quand j'ai eu un appel sur la radio. C'était mon adjoint, mais cette fois-ci pour une autre affaire :

« Shériff, vous êtes toujours à l'aérodrome ?

— Affirmatif Brad, l'Air Force est là, je vais rentrer, du nouveau ?

— *Je sais que vous la trouvez cinglée, et je ne vous donne pas tort, mais madame Thormann prétend avoir vu un alien qui tentait de rentrer chez elle. Elle l'aurait mis en fuite, je lui ai dit que vous passerez la voir pour prendre sa déposition. C'est sur votre chemin, je pense que vous pourrez y faire un saut rapidement.*

— Mouais. . . J'y vais tout de suite, je vais m'occuper de son cas. . . »

Avec tout ce qui se passait cette nuit-là, que Mildred Thormann n'ait pas réussi à voir un alien, cela aurait été étonnant. Jake, son époux, n'était pas ravi de la situation, et je le comprends. J'ai pris la déposition de son épouse, qui avait une certaine imagination en la matière :

« . . . Et l'alien est arrivé près du portail à l'entrée du jardin ! Naturellement, j'avais la carabine de mon époux à portée de main, et j'ai ouvert le feu ! L'alien s'est instantanément désintégré, je ne l'ai pas revu !

— C'est à ce moment-là que le coup de feu m'a réveillé. . . commenta son époux. C'était il y a de cela une petite heure. . .

— Shériff, est-ce que vous avez vu quelque chose en rentrant ?

— Sur le portail ou dans les environs ? Non, je n'ai rien vu. J'ai ma lampe, on peut aller voir. . . »

Comme je m'y attendais, il n'y avait rien, aucune trace d'un quelconque être vivant sur lequel miss Thormann aurait ouvert le feu. J'ai bien passé une bonne heure à fouiller les environs avec son époux, et je n'ai rien trouvé. J'ai mis l'incident sur le compte d'une imagination trop développée de la part de miss Thormann, et je suis rentré en ville dans mon bureau. Brad avait prévenu mon épouse que j'étais pris pour la nuit, et je me suis occupé de rédiger et porter un mot aux deux contrôleurs de l'aéroport, avant qu'ils ne prennent leur service à six heures du matin. J'ai demandé à mon adjoint s'il avait des nouvelles du pilote ou de l'Air Force :

« Rien du tout shériff depuis votre message pour madame Thormann. Vous pensez que ce major viendra nous voir ?

— À sa place, je ferais ça directement. Si elle ne s'est pas présentée ici quand Gavin prendra son service, tu lui fais passer le message. J'ai fait un mot urgent pour nos deux contrôleurs en charge de l'aéroport, c'est pour qu'ils ne soient pas surpris de voir sur place les gars de l'USAF. Tu me réveilles s'il y a quelqu'un de l'armée qui vient nous voir.

— Compris shériff, vous en avez pour longtemps ?

— Une demi-heure au pire, je mets juste les mots dans les boîtes aux lettres, et je reviens. »

Je n'ai pas traîné en route, et bien m'en a pris. Quand je suis revenu au poste, peu avant l'aube, vers cinq heures du matin, une de mes connaissance est venue directement nous voir. C'était Ted Colway. Il travaille pour l'US Postal comme chauffeur routier et il fait la route de nuit entre Bullitt Mountain Town et Boise pour amener le courrier en ville. Il dessert au passage McDermitt, Rome et Jordan Valley, et son terminus est à Bullitt Mountain Town.

Ce jour-là, au lieu de se rendre à notre bureau de poste directement pour déposer le courrier, il est passé directement me voir, j'ai été surpris de voir son camion garé devant le bureau du shériff. Généralement, Ted ne venait jamais me voir directement, surtout qu'il était toujours en service. Tant que son camion n'était pas garé et déchargé à la poste locale, il était au travail, légalement parlant. Brad, mon adjoint, m'a tout de suite présenté la situation, et ça devenait franchement grotesque :

« Shériff, c'est Ted de la poste, il veut vous voir en urgence pour une déposition, il n'a pas voulu m'en dire plus. . .

— Je le prends tout de suite, autant en finir, je vais prendre ma journée demain, sauf urgence, je suis chez moi. . . Bonjour Ted, Brad m'a dit que tu avais quelque chose d'urgent à voir avec moi. . .

— Tu ne me croiras jamais Irving, mais j'ai vu un alien ! Au bord de la route, à environ deux miles à l'est du croisement entre la route de l'aérodrome et la 218 ! »

C'était clairement une épidémie. . . La nuit, on voit toujours des choses bizarres, et même un vieux de la vieille comme Ted Colway pouvait se méprendre. J'ai quand même pris sa déposition, et il n'y avait a priori pas grand-chose à en tirer :

« Je roulais sur la route quand j'ai vu quelque chose sur le bord me faire signe. C'était quelque chose qui ressemblait à un être humain, avec une sorte de casque d'astronaute dans ce qui lui servait de main. J'ai pas voulu me faire enlever par ses copains, et servir de rat de laboratoire pour des aliens, j'ai mis les gaz et j'ai filé

directement ici ! Si tu peux voir s'il y a eu un ovni qui s'est posé par là-bas, ça me permettrait de voir que je ne suis pas cinglé !

— J'y irai dès que j'aurais le temps, c'est promis... En attendant, ils t'attendent au bureau de poste, McConnell, le superviseur, va encore te passer un savon. T'es à deux ans de la retraite, ça serait idiot de te faire engueuler. Si ton superviseur veut t'emmerder, tu lui dis de m'appeler, je lui pondrai un bobard pour justifier le fait que tu es passé me voir.

— Merci vieux, j'espère que tu trouveras où cet ovni s'est posé... »

Ted Colway n'était pas spécialement croyant dans les histoires de soucoupes volantes mais, comme beaucoup de monde, il en avait entendu parler. À 63 ans passé, ça commençait à faire beaucoup pour lui de conduire un camion toutes les nuits. Il avait été camionneur pour un artisan transporteur mais la petite entreprise qui l'avait employé a fermé quand son patron a pris sa retraite sans que ses enfants ne reprennent l'entreprise, vers 1994. Il a pu trouver son emploi à l'US Postal pour avoir un salaire et une pension de retraite, mais la conduite de nuit ne lui réussissait pas trop. Par chance, il n'avait jamais eu d'accident, et il n'en a jamais eu jusqu'à son départ en retraite en 2003.

C'était vraiment agaçant d'avoir l'impression que tous les aliens étaient venus se donner rendez-vous à Bullit Mountain. Pour ma part, je ne crois pas du tout dans toutes ces histoires, sauf quand il s'agit d'inventer des pièges à touristes. Ça a bien marché à Roswell, par exemple. Ce jour-là, je n'avais pas prévu de passer la nuit dehors à régler à la fois une histoire d'avion militaire perdu, et des cas d'extraterrestres en ballade dans la forêt. Il allait être six heures du matin, et Brad allait terminer son service pour laisser sa place à mon adjoint qui prenait le service de la matinée :

« On va quitter la boutique ensemble Brad, je file me coucher, j'étais pas sensé être de service de nuit aujourd'hui.

— Vous reprenez ce soir ou demain ?

— Demain, s'il me manque des heures, je rattraperai, c'est pas un problème. Comme toujours, si on a besoin de moi, je suis à la maison... »

— Ah, enfin quelque chose de normal dans ce pays ! Messieurs, bonjour, major Ayleen Messerschmidt, US Air Force Reserve. Le F-16 en panne sur votre aérodrome, c'est moi... »

Comme je l'avais prédit, le fameux pilote militaire manquant avait fait la route à pied depuis l'aérodrome, et il était enfin parmi nous après une nuit à marcher dans la forêt...

« ... Je n'avais pas la moindre idée de ce dont à quoi ressemblait le major Messerschmidt, seulement qu'il s'agissait d'une femme. Contrairement à Frankie, le pompiste, je ne suivais pas l'actualité militaire. J'aurais su que le major Messerschmidt était un as décorée de la guerre du Golfe et de la Bosnie, et que c'était une petite bonne femme métisse pas du tout impressionnante. Elle est entrée dans mon bureau ce matin-là avec son casque de pilote et un gros sac de voyage, vêtue d'une tenue de vol militaire. Elle avait marché toute la nuit depuis l'aérodrome et, comme nous n'avions pas de relais de téléphonie mobile autrement qu'en ville à l'époque, elle n'avait pas pu appeler avec son portable pour prévenir de sa situation, c'était pour cela qu'elle venait nous voir.

— Vous avez pu lui venir en aide ?

— *Oh que oui. Elle avait besoin de téléphone à l’Air Force pour les rassurer, et de faire son rapport à un officier pour l’enquête sur son problème avec son avion. Je l’ai laissée faire, ce sont mes adjoints qui lui ont apporté assistance ce matin-là. Elle avait vu l’hôtel de la ville en cherchant mon bureau sur un plan, et elle comptait réserver une chambre le temps où l’USAF aurait besoin d’elle. Je suis rentré chez moi pour me coucher juste après, et ce sont ses collègues de l’Air Force et mes adjoints qui se sont occupés de tout. Ils me l’ont dit quand j’ai repris mon service le lendemain, à huit heures du matin. Cette fois-ci, c’étaient les militaires qui mettaient de l’animation, avec les gars de Mountain Home qui démontaient l’avion, et les enquêteurs militaires. J’ai eu votre belle-mère et sa collègue de l’USAF, et deux autres qui venaient directement de l’Ohio. Habituellement, en dehors des feux de forêts, il ne se passe rien à Bullitt Mountain Town l’été, ça a vite changé... »*

Le témoignage du shériff Dannelly était des plus intéressants pour comprendre comment des histoires d’ovnis sont inventées. Les témoignages de miss Thormann et du chauffeur routier Theodore Colway sont repris par Warren Kirtland dans sa fabrication du mythe, mais il y avait une explication rationnelle à ces événements. En attendant, j’allais aborder la partie visite de l’équipe de l’AFMC et de celle de Denver avec le shériff. Nous en étions au 11 juillet 2001 au matin...

Le shériff Dannelly avait un témoignage des plus précieux sur cet événement, dans le sens où il a vu arriver et partir tout le monde ce jour-là. Comme il avait eu droit à une nuit blanche, il a pris sa journée du 10 juillet pour se reposer, et repris le service le 11. Entre temps, l’équipe technique de l’USAF est arrivée sur place, et a commencé à démonter l’avion pour l’emmener à Mountain Home pour poursuivre l’enquête en atelier. L’incident n’avait pas fini d’être traité par l’USAF, et Brad, le shériff adjoint, avait des nouvelles à transmettre à son sujet à son supérieur, comme me l’a confirmé par téléphone le shériff :

« ...Quand je suis arrivé pour prendre ma journée, à sept heures et demie du matin, j’ai eu des nouvelles de la part des militaires par Brad. Il m’a dit que la veille pendant la matinée, un officier du 366th Equipment Maintenance Squadron avait interrogé le pilote pour en savoir le plus possible sur l’accident, et que des enquêteurs supplémentaires étaient attendus dans la journée... »

... Il m’a parlé de spécialistes de l’accident d’avion militaire qui devaient venir de Wright Field dans l’Ohio pour le pilote, et d’enquêteurs pour la partie civile depuis Denver. Voir tant de monde en ville pour cette histoire, c’était plutôt inattendu. On avait déjà du monde à l’aérodrome, qui était occupé avec le F-16 en panne, ça faisait pas mal de monde. J’avais du travail en retard, point de vue administratif, mais je voulais faire une tournée, pendant l’après-midi, pour voir si tout se passait bien entre l’aérodrome et le major Messerschmidt :

« Brad, tu sais quand les enquêteurs de l’USAF vont arriver, ceux de Denver comme ceux de l’Ohio ?

— L’équipe de l’Air Force Materiel Command arrivera demain matin en ville, leur supérieur m’a dit qu’ils s’occuperaient d’interroger le major Messerschmidt pour la

partie pilotage, et se faire une opinion technique pour savoir si la panne vient d'elle, en tout ou partie, ou pas. J'ai compris que l'équipe de Denver verrait les témoins au sol pour voir s'il y avait des choses à apprendre d'eux, et d'éventuels dédommagements à régler si l'avion avait perdu des pièces détachées au-dessus de leur propriété. Les deux dames arrivent ce soir à l'aérodrome et elles iront directement à l'hôtel, vous souhaitez les rencontrer là-bas ?

— Les deux dames ?

— Technical Sergeant Ameline Alvarez, 1235th Tactical Reconnaissance Wing, et. . . Chief Petty Officer Jolene Wisniewski, US Coast Guard. . . Comme équipe d'enquête, c'est pas courant.

— Les garde-côtes ont des enquêteurs dans leurs rangs qui ont des compétences en matière policière, ils ont dû en réquisitionner un pour compléter le sous-officier de l'USAF. . . D'autres nouvelles de cette nuit ?

— Vers quatre heures du matin, Mildred Thormann a encore appelé, elle a vu l'ovni de la veille au soir se poser pas loin de chez elle. Je ne lui ai rien promis vous concernant, juste que je vous en parlerai.

— Mouais, quand j'aurais cinq minutes, je passerai la voir. . . Je suis en patrouille sur la 218 vers l'ouest si on a besoin de moi, je laisse la radio allumée, tu peux me joindre dessus.

— Compris shériff. Bonne patrouille ! »

L'idée que j'avais, c'était d'aller voir Frankie Millard pour lui demander où est-ce que, en dehors de l'aérodrome, un véhicule aérien aurait pu se poser. C'est l'histoire de l'alien vu par Mildred Thormann et Ted Colway qui me rendait perplexe. J'ai fait attention à ce qui pouvait être des endroits pouvant accueillir un véhicule aérien, le long de la route, au cas où quelque chose serait venu du ciel, et je n'ai rien trouvé. Je suis arrivé vers neuf heures chez Frankie, qui était ouvert comme à son habitude, et qui avait du monde ce matin-là, pour le café bien évidemment :

« Salut shériff, en patrouille dans le coin ?

— D'une certaine façon, oui. . . Toi qui a été dans l'infanterie au Vietnam, si tu devais débarquer dans les bois depuis le ciel en hélico, tu choisirais quel endroit ?

— On a une belle clairière bien dégagée depuis le printemps, Thormann pourrait t'en parler, il a eu le contrat pour transformer les grumes en planches. C'est plus loin sur la route, après le croisement avec la route de l'aéroport. L'US Forestry Service a attribué le marché à Wilcox et ses gars, et ils ont tout coupé au printemps. Je ne sais pas combien d'acres ils ont dégagé, mais ça leur en a fait du bois. Ils ont aussi du arracher les souches, mais ils ont eu un extra pour ça.

— Sacré boulot, on peut aller voir cette clairière ?

— Si tu fais attention, tu as un chemin qui y mène depuis la 218, à environ un demi-mile à l'ouest de la route de l'aérodrome. . . Toby, il fait toujours taxi ?

— Toby Cornucelli ? Oui, il n'a pas fermé boutique, tu as pas mal de gens qui n'ont pas envie de s'embêter avec leur voiture pour aller à Elko ou à Boise. Il peut prendre des gens à la demande, tu as des clients pour lui.

— Les deux demoiselles au bar. Leur chauffeur les a laissées en pleine nature à ce qu'elles m'ont dit alors qu'elles se rendaient en ville. Ce sont des touristes qui viennent visiter les environs, la nature locale les intéressent. Je te les présente. . . »

Les deux jeunes femmes qui prenaient un petit déjeuner au bar étaient visiblement pas du coin. Elles devaient avoir au plus vingt ans, il y avait une grande rousse mince, et une petite aux cheveux noirs, avec un air asiatique. Elles avaient toutes les deux le genre baroudeur, la rousse avec une tenue de cow-boy, chapeau assorti, et la petite était habillée d'une sorte de treillis militaire sans signe distinctif. Elles avaient de gros sacs à dos en accord avec leur apparence. Frankie m'a fait les présentations :

« Mesdemoiselles Carolynne Vreethens, qui vient d'Afrique du Sud, et Yevguenia Siatchine, originaire de Russie. L'Amérique sauvage les intéresse, et elles font un voyage d'étude dans le nord du Nevada pour voir la faune locale... Mesdames, le shériff Dannelly, de Bullit Mountain Town.

— Enchanté shériff, répondit la rousse, prénommée Carolynne, qui avait clairement un accent étranger, Monsieur Colway nous a dit qu'il y avait un taxi en ville qui pourrait venir nous prendre ici, nous allons l'appeler, il paraît que son établissement est bien connu.

— C'est un coin tranquille pour les gens qui veulent être au calme, et une escale pour ceux qui font la route... À ce sujet, vous n'avez pas beaucoup de bagages, je rentre en ville et j'ai de la place, je vais pouvoir vous déposer si vous voulez.

— Ce serait bien aimable à vous, répondit la petite aux cheveux noirs, avec un accent russe très prononcé. Par contre, le problème, ça va être de faire tenir Willy dans votre voiture, je ne sais pas s'il y aura de la place.

— C'est votre animal de compagnie ? J'ai un grand coffre, il sera à l'aise, je ramène parfois des chiens ou d'autres animaux assez encombrants pour les gens du coin, quand ils se sont perdus et que je les retrouve. C'est quoi comme animal votre Willy ?

— Krompf ! »

La bestiole en question était un énorme chien, une espèce que je n'avais jamais vue auparavant, tout noir, qui faisait bien six pieds de longs, avec des oreilles rondes comme un ours, mais du genre très amical. La jeune femme rousse m'a expliqué :

« C'est Willy, notre velkard. C'est une race de chiens de trait kurglov... finlandais, pas très courante. Il est encombrant, mais il est très affectueux... Vous êtes sûr que vous pourrez le faire rentrer dans votre voiture ?

— Il ne faudrait pas en mettre deux, mais il y a la place... »

Il y a tellement peu de touristes qui viennent voir le coin que quand on en a sous la main, on les soigne bien. Surtout les étrangers, même avec des animaux de compagnie qui prennent un peu de place. C'est vrai qu'une fois le velkard installé dans mon 4x4, il n'y avait plus de place pour mettre quoi que ce soit dans le coffre. Les deux jeunes femmes, déposées au milieu de rien par un de leur ami, avaient pour motivation de leur voyage un passe-temps assez particulier qu'elles m'ont expliqué :

« Nous sommes radio-astronomes amateur, et nous cherchons des endroits un peu à l'écart des grandes villes pour pratiquer notre passe-temps, expliqua la Sud-Africaine. Ici, nous avons trouvé un endroit intéressant pour des observations.

— Nous cherchons à enregistrer l'activité d'un pulsar qui devrait... être à son maximum d'ici trois jours au plus, reprit son amie russe. Il n'y a pas trop de perturbations dans cette région, nous pourrions le récupérer... Je parle du signal radio.

— Excusez-moi de vous demander cela, coupais-je, je n'y connais rien en astronomie, mais un pulsar, c'est une sorte d'étoile ?

— Tout à fait, reprit miss Vreethens, c'est une étoile qui émet un signal radio très intense et régulier, et on peut le capter avec un poste de radio et une antenne adaptée. Comme nous comptons monter une station de radio astronomie mobile, nous commençons par expérimenter un peu. Et Bullit Mountain est un endroit idéal. . . Vous avez toujours le Central Hotel en activité ?

— Oui, il est toujours ouvert, comme en 1898 à la création de la ville, c'est la cinquième génération de la famille du fondateur qui le fait toujours fonctionner. Vous connaissez déjà la ville ?

— Des amis nous en ont parlé shériff, répondit Yevguenia. Comme il y a des facilités, dont le Central Hotel, votre charmante ville est des plus pratiques comme base pour des observations radio-astronomiques avec une station mobile. Nous cherchons un endroit tranquille en pleine nature, et pas trop compliqué d'accès.

— Il faudra dire à l'ami qui vous a lâché en pleine nature que la route 218 conduit droit vers la ville, précisai-je. Là, vous en aviez pour plusieurs heures à pied. Quoi que, si vous aimez la randonnée, nous avons un chemin qui est parallèle à la route, et vous permet de marcher en pleine forêt sans être dérangées par les voitures. C'est un atout de la région, le comté a décidé il y a un peu moins de dix ans de favoriser le tourisme local en créant des chemins de randonnée. Ça met notre ville sur la carte, comme étape. . . »

J'ai déposé les deux jeunes femmes et leur bestiole, aussi sympathique qu'énorme, à l'hôtel local. Je suis passé ensuite au poste de police où j'ai fait la connaissance de la première équipe d'enquête chargée d'interroger le major Messerschmidt en détail. C'étaient deux militaires dans la vingtaine, une grande blonde élancée accompagnée d'une petite brune ronde, qui avait clairement l'air de manquer de sommeil. Elles discutaient avec Brad quand je suis arrivé :

« Le shériff est en patrouille ce matin mais il doit passer en ville. Il a logé le major Messerschmidt à l'hôtel local, elle a déjà été interrogée par un des officiers de l'unité en charge de récupérer son avion. Vous venez pour de plus amples informations ?

— L'équipe de récupération a fait le minimum d'un point de vue administratif, ce qui nous intéresse, c'est de savoir, par le major, ce qui s'est passé en vol. Nous n'allons pas l'ennuyer longtemps, l'avion est intact et elle est indemne, il n'y a potentiellement pas de problème avec elle. . .

— J'espère que vous allez trouver ce qui ne va pas avec son avion. . . Shériff, les enquêtrices pour le major sont arrivées. . . Mesdames, mon supérieur, le shériff Dannelly.

— Enchantée de faire votre connaissance, sous-lieutenant Belinda Lockwood, mon assistante, le staff sergent Winnifred Gaylor qui, vu la tête qu'elle fait, est très intéressée par votre hôtel local.

— Vous m'excuserez shériff, mais je n'ai pas fermé l'œil de la nuit, expliqua le sergent Gaylor. Nous avons pris un vol de nuit entre Chicago et Boise pour venir ici, et je suis incapable de fermer l'œil en avion. . .

— Bienvenue à Bullit Mountain Town mesdames, vous trouverez le major Messerschmidt à l'hôtel. Si vous avez besoin de moi, je peux me libérer.

— Merci de votre coopération shériff, répondit poliment le sous-lieutenant Lockwood, mais c'est notre seconde équipe qui va avoir besoin de vos services. Par contre, si vous avez la possibilité de mettre à notre disposition une salle tranquille pour in-

terroger le major Messerschmidt, cela nous éviterait de déranger les clients de l'hôtel, et ça sera plus pratique que de faire cela dans la chambre du major. Nous viendrons ici avec le major à deux heures de l'après-midi, si cela est possible.

— Mais bien sûr. Brad, la salle de réunion, tu me la mets de côté pour le lieutenant.

— Pas de problème, je la réserve. Vous repartez en patrouille ?

— Je vais prendre des nouvelles des collègues de mesdames à l'aéroport. Lieutenant, mon adjoint s'occupera de la salle pour vous cette après-midi, pas de problème.

— Merci pour tout, nous partons tout de suite à l'hôtel, vous pourrez prévenir le major Messerschmidt si vous la voyez, à tout à l'heure messieurs... Bien Winnie, tu vas pouvoir récupérer deux ou trois heures de sommeil avant qu'on ne fasse notre boulot... »

J'ai laissé les deux jeunes femmes de l'Air Force aller à l'hôtel et je me suis ensuite rendu directement à l'aérodrome. Le capitaine Ruthland, qui commandait l'unité chargée de récupérer le F-16, était en train de procéder avec ses hommes à la mise en sécurité de l'avion avant de le démonter pour permettre son transport par la route. Son diagnostic était des plus optimistes :

« Pas de dégâts à l'avion à cause de l'atterrissage, on a pu récupérer les paramètres du système électronique de diagnostic embarqué, ça nous facilitera l'analyse. Demain vers midi, on vous rend votre aérodrome.

— Vous avez une idée de l'origine de la panne ?

— C'est pas une panne de carburant, on a vidé près de 5 000 livres de JP-8²⁶ des réservoirs avant de commencer à démonter l'avion. Par contre, l'huile du circuit de lubrification du réacteur a une drôle d'allure, j'ai fait envoyer immédiatement un échantillon à Mountain Home pour analyse. Je pense que la panne du major Messerschmidt vient de là.

— Un problème de lubrification. Déjà que c'est mortel pour une voiture, je n'ose pas imaginer sur un jet militaire.

— C'est simple : boum... Le major a eu le bon réflexe de tout couper lorsque qu'elle a eu les premières alarmes, c'est pour cela que l'avion est intact. Mais bon, pour le moment, c'est spéculatif. »

En début d'après-midi, j'ai croisé dans le poste de police le major Messerschmidt et les deux enquêtrices de l'AFMC qui allaient commencer l'interrogatoire. Elles avaient toute de la documentation avec elles, et ça promettait d'être technique. Pour rendre l'exercice plus confortable, j'ai proposé quelques extras :

« Mesdames, si vous voulez, je vous apporte du café, c'est offert par la maison. Je pense que vous en avez pour un bout de temps.

— Nous essayerons d'avoir fini autour de cinq heures, répondit le lieutenant Lockwood, Je prendrai bien de votre café, s'il vous plaît.

— Si vous avez, je prendrai plutôt du thé, demanda poliment le major Messerschmidt. Question de goût personnel, mais je me mettrai au café si vous n'en avez pas.

— J'ai tout ce qu'il vous faut, thé compris, et je vous apporte cela tout de suite. Installez-vous j'arrive. »

J'ai servi les enquêtrices et le major et je suis parti en patrouille. Par politesse, je suis passé chez les Thormann pour recueillir le témoignage sur le nouvel ovni, mais

26. Kérosène aviation à usage militaire, équivalent du Jet A-1 civil.

je n'ai pas pu voir Mildred Thormann. Par contre, son époux m'a fait un topo sur la situation. Il était chez lui et il s'occupait de papiers pour sa scierie :

« Mildred et ses insomnies, je lui ai bien dit de consulter, elle ne veut pas m'écouter. . . La clairière pour laquelle Wilcox a eu le contrat en mai, tu vois où elle est, pas loin d'ici.

— Oui, j'y suis passé devant en venant te voir, j'ai aperçu l'entrée du chemin forestier qui y mène.

— C'est là que Mildred aurait soi-disant vu l'ovni revenir s'y poser. Comme d'habitude, des lumières dans la nuit, et rien d'autre. Avec tous les militaires dans le coin, c'est sûrement encore un de leurs engins.

— Je repasserai demain avec les enquêteurs qui doivent venir ce soir de Denver pour interroger les gens du coin. Mildred pourra leur raconter son histoire si ça lui chante.

— Des enquêteurs ?

— Pour les témoins au sol. Une autre équipe est actuellement au travail avec le major Messerschmidt pour la partie en l'air. L'Air Force veut la version des témoins au sol, en plus du pilote, pour leur enquête. C'est juste formel, ils veulent vérifier tout ce qu'ils ont. . . »

J'ai laissé Jake Thormann à ses affaires et je suis allé en patrouille. Il y avait beaucoup d'agitation en ville, et ça faisait de l'animation. Mais, jusqu'ici, rien d'extraordinaire.

L'entretien entre le major Messerschmidt et les deux enquêtrices venues de l'Ohio s'était plutôt bien passé, tout le monde était souriant à la sortie de l'entrevue qui avait eu lieu dans les locaux de mon poste de police. Je suis revenu le soir pour finir mon service, et j'ai croisé la première équipe de l'USAF. La conversation portait sur un point privé, et l'ambiance était détendue :

« . . J'ai ma collègue qui a le même problème, et ça se manifeste par des migraines persistantes et le fait qu'elle s'endort le soir devant la télévision, disait le major Messerschmidt au sergent Gaylor. C'est son compagnon, qui est médecin, qui m'a dit que c'était le diagnostic le plus vraisemblable. Vous avez la couverture médicale du DoD, profitez-en. Et, si ça se trouve, ce n'est pas cela la cause de vos insomnies, ça pourrait être même moins sérieux.

— Je vais voir cela, parce que j'ai toujours eu des problèmes de sommeil, répondit le sergent Gaylor. Si cela ne me coûte pas mes galons pour inaptitude physique.

— Tu as des gens dans les bureaux de l'AFMC qui ont des problèmes médicaux bien plus sévères, et qui sont en service, précisa le lieutenant Lockwood. Bonsoir shériff, merci pour la salle, nous avons pu terminer notre travail avec le major, tout va bien de son côté.

— Rien à redire ? demandai-je.

— Procédure suivie à la lettre par le major Messerschmidt, aucune faute de pilotage, et même le contraire, précisa le lieutenant. La règle en cas de panne, c'est de s'arranger pour que l'avion ne tombe pas sur les populations locales, sauver sa peau et, si possible, sauver l'avion.

— J'avais de la marge en partant du niveau 330... pointa modestement le major Messerschmidt. J'ai vu qu'il y avait une belle carte au restaurant de l'hôtel, je vais en profiter avant de repartir. Je suis attendue au Japon sous 48 heures, j'ai pu trouver un vol depuis San Francisco... »

L'équipe de l'USAF est partie vers l'hôtel local, et j'ai profité du calme pour régler quelques papiers administratifs. Avant que je ne rentre chez moi, j'ai eu la visite de la seconde équipe de l'US Air Force. C'est mon adjoint en charge de l'équipe de nuit, Terry, qui les a reçues :

« Le shériff n'est pas encore parti, je ne sais pas s'il va pouvoir vous recevoir, il est attendu chez lui.

— C'était juste pour lui faire savoir que nous sommes là, et voir si nous pourrions passer demain pour notre enquête. Nous allons juste voir s'il y a des civils au sol qui ont des griefs envers l'USAF, c'est pour préparer d'éventuels dédommagements.

— Le shérif sera là demain à l'ouverture, à neuf heures, je vais lui dire... Shériff, si vous avez cinq minutes, la seconde équipe de l'USAF est là.

— Bonsoir shériff, Technical Sergeant Ameline Alvarez, en charge de l'enquête partie impact civils, et ma spécialiste du droit civil, Chief Petty Officer Jolene Wisniewski, US Coast Guard.

— Mesdames bonsoir. Vu que vous me faites l'honneur de passer me voir, je vais vous accorder quelques minutes pour vous présenter le dossier. À ce jour, nous n'avons que des témoins des différents mouvements d'avions suite à l'incident en question. Le pilote ayant eu la bonne idée et l'habileté suffisante pour dégager la piste une fois au sol, les avions-cargo qui font escale chez nous n'ont pas à se plaindre.

— J'ai vu cela avec les collègues du 366th Equipment Maintenance Squadron, précisa le sergent Alvarez. Jolene, ça va nous faire une virée au grand air... Des témoins ?

— Deux qui ont vu quelque chose en rapport avec votre affaire, si vous passez demain matin à l'ouverture, vers neuf heures, je vous ferais faire la tournée des témoins. »

J'ai fait un petit topo de la situation aux deux envoyés de la seconde équipe de l'USAF puis j'ai rejoint mon épouse au travail. Le lendemain matin, j'ai retrouvé les deux enquêtrices à mon bureau, bien à l'heure, et j'ai pu faire la tournée des témoins en leur compagnie. Ce n'est pas tous les jours que Bullit Mountain est le lieu où des choses intéressantes se produisent, et j'ai sauté sur l'occasion. Surtout que ces deux enquêtrices étaient très professionnelles, et très intéressées à tous les aspects pratiques de l'affaire. En chemin vers la station-service de Frankie, je leur ai parlé de ce que j'avais sous la main comme témoignages :

« ... Dans les témoignages recevables, je n'ai guère que celui de Frankie, le patron de la station service sur la route 218. Il a vu le KC-10 survoler sa station service, et aperçu le F-16 en approche de la piste de Bullit Mountain Municipal. Après, nous avons plus... subjectif, avec Mildred Thormann. Son époux a bien reconnu le tanker, mais pas aperçu le F-16 en approche. Son épouse a vu les deux avions, mais elle a quelque peu... interprété ce qu'elle a vu.

— Laissez-moi deviner... répondit le sergent Alvarez. Elle pense qu'il s'agit d'ovnis ?

— Tout à fait... » conclus-je.

Chez Frankie, j'ai eu la surprise de retrouver les deux auto-stoppeuses de la veille qui, accompagnées de leur chien géant, mesuraient je ne sais quoi dehors avec un appareil ressemblant au croisement entre un sèche-cheveux et un ordinateur portable. Nous sommes allés voir Frankie pour lui parler de ce qu'il avait vu deux jours plus tôt. Il était ravi de pouvoir en parler à des professionnels, surtout de l'Air Force, qui faisaient l'enquête sur le cas :

« Mesdames bonjour, merci de venir depuis Denver pour cette affaire, je n'ai pas vu grand-chose, je ne sais pas si cela pourra vous être utile.

— C'est toujours intéressant d'avoir le récit d'un témoin, commenta le sergent Alvarez. Nos collègues de Wright-Patterson AFB ont interrogé le pilote pour le scénario de la panne, nous allons voir si nous pouvons apprendre quelque chose de la trajectoire de l'avion.

— A minima, il était pilotable jusqu'au bout, commenta le CPO Wisniewski. Ayleen l'a posé impeccablement sur la piste avant de pouvoir l'en faire sortir avec ce qui restait de l'inertie une fois l'avion au sol. J'ai vu de la documentation sur ce type d'avion, le pilote disposait d'un système électrique de secours alimenté par une turbine fonctionnant avec une charge d'hydrazine.

— Suffisant pour un atterrissage d'urgence, en maintenant la pression hydraulique et les commandes primaires le temps de poser l'avion une fois le réacteur éteint, précisa le sergent. Comme Ayleen n'a pas répondu au contrôle avant de se poser, l'ARTCC de Salt Lake City a pensé qu'elle avait épuisé son hydrazine et qu'elle s'était éjectée une fois en panne de courant. Il n'y a pas de RAT²⁷ sur un F-16, et une fois l'hydrazine épuisée, si l'avion n'est pas au sol, c'est l'éjection imposée... Revenons plutôt à ce que vous avez vu. C'était il y a deux jours, en soirée, je vous laisse faire le récit, je prendrai des notes et nous vous demanderons des précisions le cas échéant.

— Très bien mesdames. Le 9 au soir, je faisais comme à mon habitude vers onze heures, passer un coup de balai dans le café, avant de fermer les pompes à essence. Je ne sert pas de carburant de nuit, pas assez de trafic pour ça, et trop de risque de se prendre un mauvais coup... Je ferme le café vers minuit pour le rouvrir le lendemain à six heures, mais j'ai toujours une sonnette d'urgence pour les voyageurs en détresse, elle sert parfois. Les seules lumières qu'il y a ici sont celles de mon café, une fois que j'ai éteint l'éclairage de la piste devant les pompes, il n'y a plus que les lumières de la maison et du café, il fait nuit noire ici. C'est pour cela que le Department of Transportation du Nevada a fait installé des piquets avec des cataphotes le long de la route, pour éviter que j'ai un camion qui fasse une sortie de route et aille s'écraser dans le café. J'avais balayé ma piste et éteint la lumière quand, avant de rentrer à l'intérieur, j'ai vu dans le ciel des lumières en provenance du sud. C'était des feux de position d'un avion, avec un feu vert et un feu rouge, le rouge à droite du vert, et un feu clignotant blanc entre les deux. L'aéronef est passé silencieusement au-dessus de ma maison, trop haut pour que je puisse reconnaître ce que c'était, puis il a disparu en direction de l'aérodrome. J'ai tout de suite pensé à un avion qui passait dans le coin, l'aérodrome est fermé à cette heure-ci. Je suis rentré sans me préoccuper plus de ce que c'était, et j'ai commencé à faire le ménage. Quelques instants plus

27. Abréviation de Ram Air Turbine, turbine à vent relatif, une sorte d'éolienne qui se déploie automatiquement en cas de panne de moteur sur un avion civil afin de fournir automatiquement du courant aux systèmes embarqués en cas de panne de moteur.

tard, je ne saurais pas vous dire combien de temps, j'ai entendu le bruit d'un avion à réaction volant très bas. Par curiosité, je suis sorti et j'ai clairement vu un KC-10 volant quasiment à ras des arbres et prenant de la hauteur à plein gaz. J'ai pensé qu'il y avait des manœuvres militaires, je ne me suis pas préoccupé davantage de ça, avant de voir le shériff plus tard, qui m'a parlé d'un avion militaire qui avait fait un atterrissage d'urgence sur notre aérodrome municipal. Voilà, c'est tout ce que j'ai.

— C'est déjà bien précis et très conséquent monsieur Millard, commenta le sergent. Je ne vais pas trop vous embêter avec votre témoignage. Vous confirmez que n'avez pas entendu du bruit quand le premier avion vous a survolé.

— Exact. Pas un bruit. J'ai pensé que c'était un vol commercial qui était très haut, à première vue.

— Par rapport à la taille de la pleine lune, l'avion que vous avez vu, il avait quel espace entre ses feux de position ?

— À peu près la même taille que la pleine Lune entre les feux verts et rouges.

— Et vous n'avez pas vu sa silhouette ?

— Non, juste ses feux. Par contre, le KC-10 après, il était tous feux allumés, il volait très bas et j'ai pu voir que c'était un ravitailleur militaire. »

Le témoignage de Frankie Millard ayant été des plus intéressants, les deux enquêtrices ont continué avec la maison des Thormann. Le seul témoignage intéressant était celui de Mr. Thormann, qui avait vu le KC-10, mais pas le F-16. Comme il nous l'a dit, difficile de rater le ravitailleur militaire :

« ...C'est le bruit de ses réacteurs qui a fait que j'ai prêté attention à cet avion. Voir un tel avion voler si bas, c'est pas si courant, et je n'ai pas pu le rater parce qu'il avait tous ses feux de position allumés. J'ai bien reconnu la silhouette. Par contre, je n'ai rien vu du F-16, c'est mon épouse qui l'a aperçu. **Elle était en train d'essayer de joindre quelqu'un au téléphone à son club de soucoupes volantes quand j'ai vu passer le KC-10.** C'est elle qui a vu le F-16, et a fait tout un ramdam en disant qu'elle avait vu un ovni. . . »

Avec une délicatesse indiscutable, miss Alvarez a interrogé Mildred Thormann pour avoir des explications cohérentes concernant ce qu'elle avait vu ce soir-là. C'était la même chose que Frankie Millard, mais vu de plus près. À la question sur la taille de l'ovni qu'elle avait vu, Ms. Millard a répondu qu'il était deux fois plus gros que la pleine Lune, sur la base de l'écartement apparent entre les lumières :

« ...Et je suis sûre de sa taille sergent, le double de celle de la pleine Lune. Il est parti en direction du nord-est, vers l'aérodrome, je me repère avec la route qui y mène, et qui passe devant notre maison. Sans parler du fait que j'ai vu un alien ce soir-là, il essayait de rentrer chez moi, et je lui ai tiré dessus. Il a disparu sans laisser de trace !

— Un alien ?

— Oui sergent, une sorte de petit gris, comme on en voit dans les témoignages de gens qui ont été enlevés par des extraterrestres ! C'était exactement cela. Dommage que je n'ai pas pu le capturer, il semble s'être enfui en me voyant.

— Mmmm. . . Je prends note de cela, nous ferons. . . des recherches dans ce sens, le chef Wisniewski et moi. . . Pour en revenir à l'ovni que vous avez vu ce soir-là, vous me confirmez qu'il avait une lumière blanche intense sur son devant, lumière qui éclairait vers le bas.

— Tout à fait, c'est exactement cela. . . Mesdames, si vous avez cinq minutes, je vais faire du thé, je peux vous en servir une tasse.

— Volontiers. . . Jolene, tu es partante ?

— Sans problème. . . »

Les deux militaires ont profité de l'interlude pour me faire part de leur observation à voix basse. Connaissant la source des lumières, elles n'ont eu aucun mal à en déduire le scénario de ce qui s'était passé ce soir-là :

« C'est cohérent avec une approche à basse altitude du F-16, le feu d'atterrissage était allumé avec le train baissé, commenta le sergent Alvarez. Ayleen avait encore de l'hydrazine pour son groupe électrogène embarqué, elle a allumé en vue de la piste pour limiter la consommation de carburant de son système de génération électrique embarqué.

— Amy, on a ce qu'il faut ?

— Oui Jolene, inutile d'insister. Shériff, après le thé, nous allons pouvoir rentrer en ville et vous libérer de vos obligations envers nous. Je vous adresserai un exemplaire de mon rapport, il n'y aura rien d'extraordinaire dedans. . . »

Mildred Thormann est revenue avec une théière et une révélation. Visiblement, elle n'avait pas vu qu'un seul ovni :

« Tant que vous êtes là, je me dois de vous signaler que l'ovni dont je vous ai parlé est revenu le lendemain dans la nuit. Je me réveille parfois vers trois-quatre heures du matin, et j'étais allée prendre l'air quand j'ai à nouveau vu les lumières de cet engin au-dessus de la forêt. Cette fois-ci, il venait de l'ouest et il allait vers le sud. Je l'ai vu se poser, puis repartir, environ un quart d'heure plus tard.

— Hem. . . fit le sergent Alvarez, vous pouvez me montrer à quel endroit il s'est posé, selon vous, cet ovni ? »

Comme me l'a expliqué le militaire une fois que nous sommes partis de chez les Thormann, c'était plutôt délicat de rembarquer Mildred. Nous avons convenu d'aller voir dans la direction qu'elle nous avait indiquée, ce qui ne remplissait pas d'enthousiasme le sergent Alvarez, mais intéressait plus le chef Wisniewski, quand nous avons fait le point devant le domicile des Thormann avant de partir :

« Dans cette direction, me demanda le chef Wisniewski, est-ce que vous voyez un endroit qui pourrait servir de piste d'atterrissage à un quelconque véhicule aérien ?

— Il y a bien une clairière, qui est ce qui reste d'un contrat d'abattage réalisé au printemps, en attente de reboisement, mais c'est tout. Elle est accessible depuis la route par un chemin forestier sur lequel on peut passer avec ma voiture.

— Allons voir ça, on ne sait jamais. Tu n'as pas l'air emballée Amy. . .

— Mmmmf, c'est faire un détour pour ne rien trouver, j'aimerais bien pouvoir commencer à travailler sur mon rapport, surtout que tu as fait suivre ton nouvel ordinateur portable pour ça. . .

— C'est juste un coup d'œil à jeter sur cette clairière pour voir si on peut y poser quelque chose. Nous verrons bien s'il y a matière à regarder de plus près. Je te l'accorde, son petit gris à madame Thormann a de fortes chances de n'être qu'un raton laveur ou un ours, mais on peut au moins voir à quoi ressemble cette clairière, non ?

— Tant que nous sommes sur place, et vu que tu insistes Jolene. . .

— Vous pensez trouver quelque chose ? demandai-je.

— Peut-être les traces d'un hélicoptère qui se serait posé là. Miss Thormann nous a dit que les feux de son ovni étaient identiques à ceux du F-16 de notre amie pilote de chasse. C'était peut-être un vol civil d'entraînement, ou des collègues du DoD en exercice, nous vérifierons.

— Tu vérifieras Jolene, c'est ton idée d'aller voir. . . Bien shériff, vu que l'US Coast Guards'intéresse aux ovnis. . . »

Malgré le manque d'enthousiasme flagrant du sergent Alvarez pour la proposition de sa collègue de l'US Coast Guard, nous nous sommes rendus sur place. Et ce ne fut pas en vain, même si ce que nous avons trouvés sur place n'avait rien d'extraordinaire.

* * *

L'INSISTANCE DU CPO WISNIEWSKI a été positive, car il y avait bien les traces de quelque chose qui s'était posé dans la clairière. Réticente, le sergent Alvarez a quand même soigneusement examiné le terrain meuble, et c'est sa collègue qui a trouvé quelque chose :

« Amy, viens voir, ce sont des traces d'un train d'atterrissage d'un aéronef lourd à décollage et atterrissage vertical !

— Tu confonds pas avec celles d'un engin forestier par hasard ?

— Si les engins forestiers se posent et atterrissent à la verticale, ça pourrait bien en être un. Il n'y a pas de traces de roulement, on a un enfoncement sur cinq pouces (25 cm) de huit pneus basse pression aviation, à rainures parallèles, viens-voir ça ! »

Effectivement, le chef Wisniewski avait trouvé quelque chose d'intéressant. Il y avait des traces qui correspondaient à un gros engin qui se serait posé là, et qui avait un certain gabarit. Le sergent Alvarez a relevé les traces, et elle était intéressée :

« Deux jeux parallèles de deux bogies à quatre roues, situés à environ 20 pieds (7 mètres) d'écart, plus un troisième jeu plus petit comportant un bogie à quatre roues situé environ à 50 pieds (15,50 m) devant les deux jeux principaux, pneus aviation à rainures parallèles, pas de trace de roulement au sol. Ça ressemble à un hélico genre CH-53.

— Je ferais la demande au Pentagone, ainsi qu'à la FAA, pour savoir s'ils ont quelque chose, proposa le chef Wisniewski. En tout cas, ça ne ressemble pas aux patins d'un ovni.

— C'est sans doute un vol d'entraînement d'une des sociétés qui fait de la lutte aérienne contre l'incendie, indiquai-je. Un des contractants que l'on a dans la région a loué plusieurs fois, ces dernières années, d'énormes hélicoptères russes pour faire le travail. Je ne pourrais pas vous dire la marque, mais c'est le genre d'engin qui peut faire ces traces au sol.

— Bien shériff, un mystère de résolu, conclut le sergent Alvarez. Nous pouvons rentrer en ville. »

Comme je m’y attendais, l’ovni de Mildred Thormann avait une cause bien terre à terre, et cela ne méritait pas que l’on s’y attarde. Les deux envoyées de l’US Air Force sont donc rentrées à leur hôtel ce soir-là. . .

« . . .Et ce fut la fin de toute la partie enquête sur cet incident. J’ai reçu le rapport des enquêtrices de Denver, une semaine plus tard, et la seule partie qui faisait question était l’hélicoptère dans la clairière, non identifié par la FAA, et ne correspondant pas à un vol militaire. C’est la seule question qui était restée ouverte dans cette histoire.

— Comme vous dites, il y a de fortes chances que ça soit un vol d’entraînement de nuit d’un hélicoptère lourd de lutte contre les incendies de forêt. . . Enfin, c’est la partie la moins intéressante de toute l’affaire, inutile de s’y attarder dessus. Bien, shériff Dannelly, merci pour toutes vos précisions, je vais pouvoir bien avancer sur mon travail grâce à vous. »

Ça valait le coup de travailler un dimanche au lieu d’aller jouer avec les copains de la fac, chose pas possible pour cause de Covid-19 en ce moment. En plus, une vague de froid était annoncée pour la semaine à venir sur le centre du pays, avec plusieurs pieds de neige sur le piémont des Rocheuses, et Denver était bien placée pour être à nouveau sous la neige. Mardi 2 février, j’ai eu un appel de New York City de la part d’une amie de la famille bien placée au Pentagone, Linda Patterson.

Elle avait pu non seulement me retrouver la trace du commandant du KC-10 qui devait ravitailler le major Messerschmidt ce soir-là, mais aussi les coordonnées des deux enquêtrices de l’AFMC qui avaient suivi l’affaire. Comme elle me l’a expliqué, elles formaient une équipe d’urgence destinée à aller sur place sans délai en cas d’incident ou d’accident impliquant un avion militaire US. Par chance, tout le monde avait accepté de me parler, ce que Linda m’a confirmé au téléphone :

« . . .Belinda Lockwood est désormais colonel à l’AFMC, elle a fait sa carrière là, et elle travaille au département des essais en vol. Elle passe son temps entre l’Ohio et Nellis AFB, au Nevada. Ce qu’il y a de drôle, c’est qu’elle a toujours Winnifred Gaylor comme numéro deux. Cette dernière est devenue officier, elle a le grade de lieutenant désormais. C’est suffisamment rare pour être signalé.

— Je sais par mes parents que ça bouge beaucoup dans les forces armées. Ton associée a été dans l’Oregon au début de sa carrière, avant de faire la guerre du Golfe depuis l’Arabie Saoudite, puis de partir au Japon avant d’aller à Aviano pour combattre en Bosnie puis en Serbie. Amy Alvarez a aussi beaucoup bougé avant d’être au 1235th Tactical Reconnaissance Wing à Denver.

— Tu as des spécialistes dans les emplois techniques au sol qui peuvent faire des carrières plutôt statiques. Le colonel Lockwood est une spécialiste en systèmes embarqués qui est experte dans tout ce qui est conception d’avionique, les procédures de maintenance de celle du F-35, c’est son équipe qui les a mises au point. Je t’ai laissé les courriels de ces témoins sur ta boîte aux lettres, ce sont des adresses perso à ne pas communiquer à des tiers, je te fais confiance.

— T’en fais pas, protection des sources, je connais. . . En tout cas, merci de m’avoir trouvé ces gens-là et, surtout, d’avoir pu les convaincre de répondre à mes questions. Merci pour tout le boulot que tu as fait pour moi ! »

J’avais d’autres matières à travailler en enseignement à distance pendant le reste de la semaine, et j’ai contacté l’ancien major Edwin Thundall, désormais pilote civil

pour American Airlines, qui était aux commandes du KC-10 qui devait ravitailler en vol le F-16 d'Ayleen Messerschmidt le 9 juillet 2001 au soir. Il m'a surpris en me disant qu'il passerait à Denver la semaine du 15 février, et qu'il pourrait faire un saut à la maison si mes parents étaient d'accord. Jolene et ma mère ont donné leur accord, ravies d'avoir de la visite, ce qui n'est pas facile ces derniers temps à cause des mesures de confinement pour cause de Covid-19.

Ma réponse au courriel du colonel Lockwood a aussi été rapide. Elle me prévenait qu'elle avait une mission à mener à Ramstein AFB en Allemagne pendant la semaine, et qu'elle ne pourrait pas me répondre tout de suite. Elle m'a quand même dit que mon article l'intéressait beaucoup, d'autant plus qu'elle avait suivi entièrement l'analyse de l'incident de Bullit Mountain, et qu'elle était l'un des auteurs du rapport final.

J'ai repris la lecture de ce dernier le 3 février au soir, et j'ai vu qu'Amy Alvarez et ma belle-mère étaient mentionnées parmi les auteurs. Ça surprend toujours de voir le nom de quelqu'un sur un rapport officiel. La première fois, j'avais cinq ans, et c'était celui de ma mère sur une lettre du Pentagone disant qu'elle allait être décorée de la Bronze Star, ce qui m'avait surpris... Dans le rapport, j'ai vu que certains détails sur les témoins avaient été repris de façon inexacte par ma belle-mère.

Le pompiste et la femme amatrice d'ovnis avaient bien vu le F-16 en approche, le pompiste avec ses feux de position allumés, Ms. Thormann avec son phare d'atterrissage allumé en plus. Ayleen Messerschmidt était à moins de deux nautiques de la piste de Bullit Mountain Municipal, et elle pouvait se permettre d'allumer son phare d'atterrissage pour avoir un visuel sur la piste pour un atterrissage en vol à vue. Par chance, la visibilité était excellente, elle avait une Lune presque pleine, et aucun obstacle en approche.

Après avoir négocié une place sur le canapé avec Rufus, qui a tendance à vous sauter au visage pour vous griffer s'il n'est pas d'accord avec votre proposition, j'ai relu le rapport. Maman et Jolene avaient un article à préparer pour *Rational Thinking*, et elles y travaillaient dans le salon. J'en ai profité pour leur demander des précisions sur des points de l'enquête. Surtout à ma belle-mère, qui l'avait menée :

« Jolene, pendant que maman n'est pas là, dis-moi, le shériff Dannelly m'a dit que tu as pris le diamètre de la pleine Lune pour demander aux témoins la taille du F-16 telle qu'ils l'avaient vu... Il y a une raison à cela ?

— Avoir une estimation à peu près correcte de l'altitude à laquelle l'avion était au-dessus du sol au moment de l'approche. Dans le cadre de l'enquête, ça permettait de déterminer la trajectoire après la panne, et si le pilote rencontrait des difficultés pour faire son approche ou pas. La pleine Lune au zénith a une taille apparente de 0,52 degrés. Un F-16 a une envergure de 32 pieds et 8 pouces (9,96 m), en calculant à partir de multiples de la taille de la pleine Lune, et en faisant un peu de trigonométrie, on peut avoir comme ça une approximation de l'altitude à laquelle l'avion volait.

— Et ce soir-là, tu as déterminé que l'approche d'Ayleen était correcte ?

— Nettement plus que la pente habituelle de trois degrés par rapport à l'horizontale, mais régulière et bien maîtrisée. Ça a été important par la suite dans l'enquête pour déterminer si elle avait bien fait de tenter de se poser au lieu de s'éjecter.

— J'ai vu que la panne a eu lieu en deux temps : elle a d'abord eu une alarme pour une surchauffe de réacteur, puis une alarme de dysfonctionnement, qui lui a fait couper son réacteur et passer en vol plané.

— Elle comptait se poser à Mountain Home AFB en volant avec le réacteur au minimum, d'où le pan-pan qu'elle a envoyé d'abord au contrôle du trafic aérien civil. Par contre, quand son F-100 a été sur le point de lui exploser au derrière, elle a tout coupé et envoyé un mayday avant de se mettre en descente rapide. Elle a bénéficié de la balise VOR au bout de la piste de Bullit Mountain Municipal pour se guider dans son atterrissage d'urgence, mais elle n'a pas pu allumer le balisage de la piste par radio. L'aérodrome est fermé la nuit, et ce système n'était pas installé en 2001. Il a été installé par la suite, je ne sais pas en quelle année.

— C'est risqué comme manœuvre. . .

— Oui, mais si ça réussit, tu sauves de la casse un avion de plusieurs millions de dollars pièce en plus de ta peau. Dans le pire des cas, tu as ton siège éjectable comme dernier recours. . . Et ça vaut mieux que de laisser l'avion se planter n'importe où.

— Quoi que, c'est pas très peuplé le nord du Nevada. . . En tout cas, en partant de plus de 30 000 pieds d'altitude, c'était quelque chose à tenter. . . Maintenant, j'ai plus la partie explication de l'incident à mettre dans mon article qu'autre chose. C'est bien plus intéressant que la partie soucoupe volante inventée par l'autre clown! . . . Maman, ils sont avec toi les deux autres chats ?

— Dans la salle de musique Ivan, ils ne sont pas en train de se battre entre eux. . . Et vous avez pu négocier le canapé avec Rufus à ce que je vois.

— C'est sa soirée calme il faut croire, pointa Jolene. Nous étions sur l'article d'Ivan pour son cours de journalisme, et ça avance bien.

— Je vais développer la partie histoire officielle par l'US Air Force maman, c'est ce qu'il y a de plus intéressant.

— J'ai des développements pour ton histoire, et tu pourras rappeler le shériff Dannelly pour vérifier. Selon Terrence Atlenberg, que je viens de voir sur internet en cherchant autre chose, il y aurait eu un second atterrissage d'ovni, avec des traces au sol, le 13 juillet 2001. Je suis toujours sur la page, si tu veux aller voir. »

Effectivement, c'était un développement inattendu. Un nouveau témoin, du nom de Garfield Holotroff, habitant de Bullit Mountain se présentant comme spécialiste des randonnées dans la région, prétendait pas mal de choses en rapport avec le cas de Bullit Mountain. Dans notre salle de musique, sur le Mac de ma mère, j'ai lu les éléments présentés en compagnie de mes parents, et il y avait de quoi tiquer :

« Ce type sort de nulle part avec ses histoires à lui sur le sujet, commentai-je, tout ce qu'il y a là a été publié lundi de cette semaine, alors que l'actualité s'est un peu calmée, en attendant l'impeachment de D****d T***p. . . Il y a pas mal d'éléments qui me semblent être des classiques de l'histoire de soucoupes volantes.

— Monsieur Holotroff aurait habité non loin de la forêt où le premier ovni se serait posé selon lui, commenta Jolene. Il aurait vu l'engin se poser le 9 juillet au soir, serait allé sur le site et serait, selon lui, rentré en contact télépathique avec les occupants de l'engin, rien que ça. . .

— J'ai quelques maisons près des bois au nord-ouest de Bullit Mountain Town sur les photos aériennes de l'USGS que j'ai examinées, précisai-je. Par contre, personne en ville ne semble avoir vu l'avion du major Messerschmidt se poser sur l'aérodrome municipal.

— Il y a une dizaine de miles entre l'aérodrome et la ville, entièrement couverts de forêts, à l'exception de la route 218 et de la maison des Thormann, avec la scierie du

mari, précisa ma mère. Je ne pense pas qu'il soit utile de préciser que ça sent l'histoire fabriquée de toutes pièces par un opportuniste en manque de publicité.

— Je vérifie s'il y a une adresse avec son nom à Bullit Mountain, juste une recherche avec Google Maps... Holotroff Trekking, 205, Southeastern Mountain Drive, ça peut être lui. Seul problème, c'est à l'opposé géographique complet de l'aérodrome. Il y a la ville complète entre cette adresse et les bois autour de l'aérodrome. Je serais curieux de savoir où il place le site de l'atterrissage prétendu de son ovni...

— C'est peut-être son adresse professionnelle seulement, tempéra Jolene. Il doit avoir un domicile ailleurs en ville.

— Mmmmm, c'est peu fréquent dans les petites villes, reprit ma mère. Ton patron de scierie dans cette histoire, monsieur Thormann... Sa maison est dans la forêt, à côté de sa scierie, par exemple... »

Un coup d'œil sur Google Street View nous a permis de voir que la maison en question est bien située au bord des bois, avec un magasin au nom de Holotroff Trekking au rez de chaussée, et deux étages visiblement réservés à l'habitation. De plus, dans le récit, un détail nous a permis de déterminer qu'il s'agissait bien du bon bâtiment, comme l'a lu Jolene :

« Monsieur Holotroff indique dans son histoire qu'il était *dans son magasin* et qu'il allait fermer quand il a vu l'ovni se poser. C'est assez curieux qu'il soit le seul à avoir vu un tel événement, son quartier a l'air assez résidentiel, si l'on s'en remet à Google Street View... »

— D'où la fabrication comme hypothèse la plus vraisemblable... Maman, tu nous fais un résumé de la suite, s'il te plaît ?

— Bien sûr... Le lendemain au soir, visite de men in black qui l'interrogent sur l'ovni. Le surlendemain, il est discrètement enlevé par l'US Air Force, amené à Mountain Home AFB dans une pièce où des agents de la CIA lui effacent tous ses souvenirs sur l'ovni, et le ramènent discrètement à Bullit Mountain Town. Il ne s'est rappelé de cet épisode que fort opportunément quelques jours plus tôt...

— Et comme d'habitude, aucune preuve, indiqua Jolene. Nous avons là à l'œuvre ce que j'ai qualifié de bulls**t factor : plus la durée entre le phénomène ou l'événement observé et le temps présent augmente, plus les histoires à la c** inventées autour de ce dernier deviennent à coucher dehors en faisant les pieds au mur. Roswell a pris parce qu'il y avait trente ans entre l'événement initial et le récit de Jesse Marcel et Charles Berlitz, en plus d'un trou dans les histoires de soucoupes volantes après la première vague d'enlèvements par des aliens des années 1970... Tu as toute la panoplie ici : le témoin qui voit un atterrissage et l'engin au sol, un coup de paranormal avec le contact télépathique, les men in black, jolie invention ufologique, et le complot gouvernemental pour couvrir la réalité de l'existence des ovnis. Si cet Holotroff ne vend pas sa camelote avec ça, c'est qu'il s'y prend mal ! »

J'ai noté de rappeler le shériff Dannelly pour lui parler de Garfield Holotroff et voir ce qu'il y avait à en tirer. Je pensais n'avoir qu'un simple portrait d'un petit

commerçant local, mais cette initiative allait me permettre de mettre la main sur une histoire intéressante, bien que sans rapport avec l'ovni présumé.

Le lendemain matin, 4 février 2021, je n'avais pas de cours en ligne et j'ai pu contacter le shériff Dannelly de nouveau. J'ai eu de la chance, il n'avait rien de prévu de la matinée et il a pu me parler de Garfield Holotroff. Pour ne pas en dire grand-chose, ni dans un sens, ni dans l'autre, sauf pour m'apprendre qu'il n'habitait pas à Bullit Mountain Town en 2001, ce qui commençait bien :

« . . . Holotroff s'est installé en ville l'année où j'ai pris ma retraite, en 2007. C'est quelqu'un qui habitait avant à Idaho Falls, en ville, où il tenait le même genre de commerce. C'est quelqu'un de sa famille qui a repris le commerce quand il a fondé sa boutique à Bullit Mountain Town en 2007, et qui lui envoie des clients. Ça marche plutôt bien son commerce, le fait que la région soit complètement vide intéresse beaucoup les gens en manque de randonnées en forêt, et la municipalité a fait beaucoup d'aménagements dans les environs depuis trente ans pour attirer les touristes, afin que les industries du bois ne soient plus la seule source de revenus de la ville. Ça a plutôt réussi à ce jour.

— Je vois. . . Et vous avez des indications selon lesquelles Mr. Holotroff aurait été intéressé par les ovnis ?

— Pas à ma connaissance, mais je peux vous dire que c'est un requin du commerce redoutable. Il est spécialisé dans le commerce de détail, et il a déjà deux commerces à lui, en plus de son activité d'organisateur de randonnées, en ville. Une supérette qu'il a repris en 2012, et qui marche bien, et un garagiste dont il a racheté le fonds de commerce en 2018 pour y mettre un de ses neveux. Le garage a du mal à décoller, mais la clientèle y vient petit à petit, le neveu est excellent dans son métier, ses prix sont honnêtes, il répare toutes les marques, et il n'a pas de concurrence en ville. Holotroff est sûrement sur la même ligne que Kelsoe pour attirer du monde à Bullit Mountain et leur soutirer de l'argent.

— C'est fort possible, s'il a le sens des affaires. . . Sinon, dans le quartier qu'habite actuellement Mr. Holotroff, est-ce qu'il y aurait eu un événement quelconque qu'il aurait pu rattacher à l'affaire de soucoupe volante fabriquée à partir de l'incident qui a impliqué le major Messerschmidt ?

— J'en vois un, mais ça n'a pas vraiment de rapport avec quoi que ce soit de soucoupiste. . . Ce sont des perturbations qui ont eu lieu dans le quartier, des phénomènes tordus, mais dont personne ne s'est préoccupé, je pense que ça peut vous intéresser. . . »

. . . mais, à ma connaissance, il n'y a pas de rapport avec un quelconque ovni. Les ingénieurs de la Federal Communication Commission que j'ai interrogés à ce sujet ultérieurement m'ont dit que ça pouvait être un brouillage fait par un plaisantin avec un émetteur à très forte puissance, doublé d'une plaisanterie téléphonique plutôt douteuse. Ça a commencé le soir du jour où tout le monde a plié bagage, le 13 juillet 2001.

L'équipe de l'USAF des Mountain Home a récupéré le F-16 et est partie dans l'après-midi, ainsi que les enquêtrices de Denver, et celles de l'Air Force Materiel Command. Le major Messerschmidt est aussi parti à la même heure, et, a priori, la vie allait reprendre son cours à Bullit Mountain. J'ai suivi le camion de l'USAF avec le

F-16 chargé sur une remorque, les ailes et la queue démontés pour le transport, prêt à être examiné à Mountain Home pour connaître l'origine de la panne.

Je ne suis pas technicien en mécanique aviation, mais l'officier en charge de la récupération de l'avion m'a dit qu'il avait fait analyser l'huile du moteur, et qu'il y avait d'évidence une grosse panne qui aurait pu coûter la vie au major Messerschmidt si elle n'avait pas eu le bon réflexe de couper son moteur à temps. Je suis rentré à mon poste vers cinq heures de l'après-midi, pour finir le travail en attendant la permanence de nuit. C'était Alvyn, un de mes adjoints, qui assurait la permanence avec moi :

« Alors shériff, tout va bien pour les militaires ? »

— Ils ont récupéré leur avion, et leur pilote, qui était pressée d'aller au Japon pour affaires. Elle est de la réserve et avocate dans le civil... Ça fait un peu d'animation en ville au cœur de l'été, et de quoi publier pour Harvey et son journal local. Sans compter ce que les enquêtrices et le pilote ont dépensé à l'hôtel et au restaurant, c'est toujours bon pour l'économie locale. Bon, on retourne à nos poivrots, nos cambrioleurs et nos excès de vitesse, c'est Brad qui prend l'équipe de nuit ou c'est Vance qui s'en occupe ?

— Vance shériff... Il n'a pas fait la permanence depuis un bout de temps, et il m'a dit qu'il allait rattraper ça pendant l'été avec votre accord.

— S'il nous le propose, on ne va pas dire non, il faudra voir ça avec le planning... T'as un appel sur la ligne administrative.

— J'y vais. Vu l'heure, ça m'étonnerait que ça soit un fournisseur.

— C'est sûrement un appel du comté d'à côté pour nous signaler un criminel en fuite...

— Bureau du Shériff de Bullit Mountain, adjoint Alvyn Koszewski j'écoute... Heu, madame, vous êtes sur une ligne administrative... Oui, mais Elko Northwest 415, ce n'est plus notre numéro depuis plusieurs décennies, c'est le 911 pour les appels d'urgence, cette ligne est le 775-555-3415, et elle est réservée aux appels administratifs... Shériff, j'ai un appel d'urgence sur la ligne administrative, un habitant de West Pershing street qui signale des phénomènes bizarres chez elle... Et qui ne connaît pas du tout la numérotation par secteurs²⁸...

— Je prends, c'est bizarre qu'on nous appelle sur notre ligne administrative, c'est pas un numéro facile à trouver, tout le monde connaît le 911 aujourd'hui... »

J'ai pris l'appel et, compte tenu de son contenu, j'ai cru que c'était une farce :

« Shériff Dannelly, je vous écoute... »

— *Ce n'est pas le shériff Pickett qui est de service ? Tant mieux que j'ai quelqu'un, le standard de Bell Telephone a enfin pu me passer votre bureau ! Je vous appelle parce que je suis envahie par des bestioles bizarres, venues de nulle part, des sortes d'ours tout ronds qui font grunt, il y en a au moins deux douzaines chez moi, et je ne sais pas comment les faire partir ! C'est la première fois que je vois des animaux pareils, et je ne pense pas qu'ils soient inoffensifs !*

— Gardez votre calme madame, je vais venir rapidement. Vous êtes à West Pershing Street, pouvez-vous m'indiquer à quelle adresse ?

— *Vous ne risquez pas de vous tromper, c'est la maison au bout de la rue, juste avant la forêt ! C'est le 625 si vous voulez le numéro. Je suis madame Felicia Lohrner, j'ai oublié de*

28. Établie aux USA en 1947 avec le North American Numbering Plan. L'indicatif 775 est celui du Nevada hors Las Vegas et environs, créé en 1998.

vous le dire. Vous devez être un nouveau, je n'ai jamais entendu le shériff Pickett me parler de vous...

— J'arrive tout de suite madame, rappelez le 911 si je ne suis pas là dans cinq minutes. À tout de suite... Alvyn, je traite cette intervention, reste à l'écoute au cas où elle rappellerai... Toi qui est des quartiers ouest, tu as déjà entendu parler d'une madame Felicia Lohrner ?

— Ça me dit rien, surtout à West Pershing Street, mes parents y habitent, et j'ai passé mon enfance là-bas. Première fois que j'entends ce nom... »

Et le mystère ne faisait que commencer... Il y a bien un 625 West Pershing Street, mais les gens qui y habitaient n'avaient jamais appelé mon bureau sur la ligne administrative, n'étaient pas envahis par des bestioles qui faisaient grunt, et connaissaient bien madame Felicia Lohrner. C'étaient monsieur et madame Jackson, et ils ont été surpris de voir que je leur parlais de quelqu'un que je ne pouvais pas avoir eu au téléphone pour une bonne raison :

« Felicia Lohrner est mon arrière-grand-mère du côté maternel. Elle a acheté cette maison en 1935, et elle ne risque pas vous avoir appelé vu qu'elle est décédée en juillet 1946. Quelqu'un s'est fichu de vous shériff, et quelqu'un de bien documenté !

— Mmmf... Je vais demander à mon adjoint de contacter la compagnie du téléphone pour localiser l'appel, le plaisantin va m'entendre devant le tribunal à Elko... Je vais voir ça avec mon adjoint... Shériff Dannelly à central, t'es toujours là Alvyn, ou c'est Vance qui a pris ton service ?

— *Alvyn est parti shériff, c'est Vance à l'appareil, vous êtes à West Pershing Street ?*

— Affirmatif, j'y suis allé, l'appel pour lequel je suis intervenu est bien une blague, tu m'appelles la compagnie du téléphone et tu leur demandes de me localiser l'origine.

— *Compris shériff, je vais... VOUIIIIIIIIIIIITTTT! Tango Green six trois quatre à Bullit Base, je suis en approche au zéro quarante niveau 100, demande autorisation de me poser, à vous !*

— *Tango Green six trois quatre, reçu, la piste est libre, vous êtes autorisé à vous poser, mais faites vite, on attend huit B-25 en provenance de Californie pour un vol d'entraînement, ils devraient arriver d'un instant à l'autre. QFE 29,75 pouces²⁹, vent 5 nœuds dans l'axe, rappelez en bout de piste sans traîner, j'ai aussi un C-47 à faire décoller.*

— *Compris, vent 5 nœuds dans l'axe et QFE 29,75 pouces... »*

Vu l'heure, ça ne pouvait être un trafic civil de l'aérodrome local qui me brouillait la réception. Monsieur Jackson, qui était à côté de moi, semblait connaître le phénomène :

« Je ne sais pas d'où ça vient, mais ça arrive de temps à autre que l'on reçoive comme cela des émissions de radio qui ont un demi-siècle ou plus... Et c'est sans parler de la télévision.

— La télévision ?

— On a eu droit à une retransmission de l'élection présidentielle de 1976 hier soir, avec Carter qui avait été élu ! Ça fait depuis trois jours que j'ai des perturbations dans les programmes, avec des séquences hors de propos qui passent en plein milieu des programmes habituels, sans crier gare ! J'ai même eu droit à un programme comique

29. De mercure, indication de la pression atmosphérique en unités anglo-saxonnes. Ici, 1008 hPa. Pression normale au niveau de la mer : 29,92 inHg, 1013 hPa.

qui présentait Donald Trump comme étant le Président de ce pays. C'était très bien fait, on aurait dit une vraie émission d'actualités.

— Je vais alerter la FCC là-dessus, il y a un plaisantin qui s'amuse à faire n'importe quoi avec un émetteur dans les environs, il va prendre cher !

— Krompf !

— Hé, shériff, d'où ça sort cette bestiole ?

— Willy, dérange pas les gens comme ça, ils n'ont pas tous envie de te tripoter derrière les oreilles ! »

L'énorme chien noir des deux auto-stoppeuses que j'avais ramenées en ville depuis chez Frankie quelques jours plus tôt étaient dans les parages, et c'était la rousse qui venait récupérer son chien énorme. Visiblement confuse, elle a présenté des excuses à monsieur Jackson :

« Excusez-moi pour le dérangement, c'est Willie. Il est très affectueux, et il ne manque pas d'aller se faire tripoter par les gens qui aiment les chiens. . . »

— J'ai plus petit que ça, un basset, c'est moins encombrant, répondit monsieur Jackson, plus amusé qu'autre chose. Ça doit coûter une fortune en nourriture un animal aussi énorme !

— Ce n'est pas donné, répondit la jeune femme, mais comme il est aussi un animal de trait, nous nous y retrouvons. . . Yenia, tu as quelque chose ?

— Des pics à plus de 5 000 Alcubierre en direction de l'ouest, il va bientôt arriver, comme prévu par les calculs faits sur Cibola !

— C'est une de nos recherches en matière de champs magnétiques terrestres, expliqua la jeune femme, montrant son amie qui, cent yards plus loin, mesurait quelque chose en pointant droit sur la forêt son appareil en forme de sèche cheveux croisé avec un ordinateur portable. Je pense que les perturbations de votre télévision viennent de là. . . Yenia, on peut aller voir le site prévu avant d'aller nous coucher. . . »

Les deux jeunes femmes avec leur appareil scientifique sont parties dans les bois ce soir-là, et je suis rentré au poste avant de retourner chez moi. J'avais noté qu'il me fallait préparer quelque chose pour la FCC afin de coincer le plaisantin qui s'amusait à brouiller les programmes radio et télévision dans notre ville. Le lendemain, en arrivant à la station de police pour ma journée de travail, j'ai eu un rapport de Vance, qui avait été de permanence dans l'équipe de nuit. La nuit n'avait pas été tranquille, et on avait eu droit à un autre phénomène naturel peu commun :

« Il y a eu une météorite qui est tombée près de la ville, à environ un mile de la limite ouest. J'ai appelé les Rangers pour qu'ils sécurisent le cratère en attendant que quelqu'un de la NASA vienne voir. Ce sont eux qui s'occupent de ce genre de phénomène, ils ont un département entier qui s'en charge à ce que les Rangers m'ont dit. Si vous voulez aller voir, c'est pas trop compliqué d'accès, il y a un chemin qui passe pas loin. . . »

Je suis allé voir sur place par curiosité et, effectivement, il y avait un joli trou dans la forêt : un cratère circulaire d'environ trente pieds de diamètre et cinq de profondeur (10m x 1,50m). Deux Rangers, envoyés par l'US Forestry Service, étaient sur place pour surveiller la zone avant que des scientifiques ne viennent regarder cela de près. Ils m'ont fait un rapport détaillé sur ce qui s'était passé cette nuit-là :

« Ranger Waldron et ranger Illeny, content de vous rencontrer shériff, votre adjoint nous a appelés pour ce phénomène, vous avez eu son rapport ?

— Il m’a juste dit que vers trois heures et demie du matin, des témoins ont *entendu* une météorite tomber dans la forêt, non loin de la ville. Deux jeunes femmes, qui campaient dans la forêt, nous ont confirmé avoir vu la chute de celle-ci. Elles n’étaient pas loin du lieu de l’impact quand elles ont vu et entendu la météorite toucher le sol.

— Deux jeunes femmes ?

— Des étudiantes étrangères en vacances, avec un chien énorme appelé Willy. . . Phil, tu as noté les noms ?

— Oui, je les ai là. . . répondit le ranger Illeny. Une mademoiselle Carolyn Vreethens de Bloemfontein, Afrique du Sud, et une mademoiselle Yevguenia Siatchine, de Yaroslav, en Russie. Elles faisaient des mesures du champ magnétique terrestre quand elles ont vu la météorite tomber, pas d’autres témoins directs. Vos concitoyens de Bullit Mountain Town n’ont fait qu’entendre le bruit de l’impact. »

Décidément, ces deux-là étaient au bon endroit au bon moment à chaque fois. . . Se balader la nuit en forêt pour faire des mesures magnétiques et regarder des météorites tomber n’étant pas un crime, je ne me suis pas préoccupé de leur cas plus que ça. Comme elles avaient déjà été interrogées par les rangers, je ne me suis pas donné la peine d’aller les voir, inutile de les déranger.

Au retour à mon poste de police, j’ai eu la réponse de la compagnie du téléphone concernant l’appel de la personne se faisant passer pour une femme décédée il y a plus de quarante ans, avec des conclusions curieuses. Nevada Bell, la compagnie qui couvre la ville, m’a dit qu’elle avait bien enregistré l’arrivée de l’appel dans mon bureau, mais qu’elle était incapable d’en retrouver l’origine. De plus, elle m’a confirmé qu’aucun appel téléphonique était parti de la maison des Jackson pendant toute la soirée du 13 juillet. . .

Dernier élément intéressant : le shériff Pickett, mentionné par la dame qui avait appelé de nulle part, était mon prédécesseur, mais il y avait de cela pas mal de temps : Joshua Langhorn Pickett avait été le shériff de Bullit Mountain Town entre 1934 et 1949. . . Ce mystère, si toutefois il y en a un au-delà de l’identité du rigolo qui a fait la blague, ne concernant pas notre affaire d’ovnis, *en plus de ne jamais être mentionné par les soucoupistes*, il a été laissé de côté.

Deux jours plus tard, les deux jeunes femmes avec leur chien énorme et leurs recherches scientifiques étaient parties de la ville après avoir payé leur note d’hôtel. Fait curieux, elles n’étaient pas parties de la station Greyhound qui dessert la ville sur la ligne Boise-Las Vegas via Winnemucca, Elko et Ely. Elles ont été vues marchant à pied le long de la route 218 en direction de l’ouest, Frankie les a vues dans son café où elles ont pris un verre avant de repartir *vers l’est*, où quelqu’un les attendaient. Puis plus personne ne les a revues. Un ami avec une voiture leur avait sûrement donné rendez-vous. . .

« . . . Ce fut le seul événement notable qui a suivi l’affaire de l’atterrissage d’urgence du F-16 du major Messerschmidt, mais cela reste une série de coïncidences. Et puis, des gamines qui aiment la science, c’est pas extraordinaire. J’ai une petite-fille qui veut devenir astronaute, et ses parents l’encouragent dans sa vocation, tant mieux pour elle.

— Et est-ce que la NASA a envoyé quelqu’un pour la météorite ?

— *Tout à fait. Et ils l'ont trouvée bien en place, au fond du cratère, et ça les a ravis parce que c'était je ne sais plus quelle variété pas courante de caillou de l'espace, grand bien leur fasse... Ah, j'oubliais! Mildred Thormann a encore vu une soucoupe volante se poser dans la clairière le soir où les deux jeunes femmes ont quitté la ville, le 15 juillet, après la coucher du soleil. Naturellement, compte tenu de la personne, je n'ai pas donné suite à l'enquête.*

— C'est intéressant tout cela parce que la partie météorite de l'histoire n'est reprise par personne du côté des inventeurs d'atterrissage d'ovni. Il n'y a que monsieur Holotroff qui parle de quelque chose dans la forêt, en donnant un site d'atterrissage pour son ovni qui serait une clairière à l'ouest de la ville. Je n'ai pas vérifié, mais cela m'étonnerait que ce soit sur le même site que l'impact de votre météorite. Je vais vérifier cela, et je vous enverrai ce que j'ai trouvé.

— *Merci à vous pour tout le mal que vous vous donnez pour vérifier ces histoires, et démonter ces sornettes. J'espère que vous aurez une bonne note avec votre travail de journalisme.*

— En tout cas, j'aurais tout fait pour. Merci de m'avoir consacré du temps shériff, et bonne journée à vous.

— *À vous aussi, et mes vœux de réussite pour votre travail. Au revoir. »*

Je comptais vérifier l'impact de la météorite dans les répertoires en ligne de la NASA, et je ne l'ai pas fait pour rien. Il y avait bien un impact de répertorié à la date indiqué, avec un plan du site, et une météorite qui avait été récupérée. C'était une météorite métallique composée d'un alliage naturel de fer et de nickel, appelé kamacite. Les météorites composées de fer ne représentant que 5% de l'ensemble des météorites, son intérêt scientifique était indiscutable. D'autant plus qu'elle pesait plus de 500 grammes, une livre une once et demie en mesures anglo-saxonnes.

J'ai noté sur mon cahier d'enquête sur cette affaire d'essayer de trouver une confirmation visuelle de l'impact de la météorite dans ce coin du Nevada. En 2001, les technologies d'image électronique étaient déjà au point et permettaient de mettre en œuvre des réseaux de caméras électroniques automatiques destinées à capturer des images de chutes de météorites. Je comptais vérifier cela avec une recherche internet afin de trouver une belle image de la traînée de ladite météorite pour illustrer mon reportage.

Le 5 février, alors qu'une vague de froid commençait à frapper notre pays, surtout le Texas qui n'a rien de prévu pour un tel événement climatique, ma belle-mère est allée au tribunal défendre sa position dans une affaire qui opposait Rational Publications LLC, la 501(c)3 qui est l'entité légale qui publie *Rational Thinking*, et un idiot qui avait mal lu l'indication des auteurs du site anotheronebitesthedust.us dans le menu correspondant.

Comme il fallait s'y attendre, il a été débouté dans les grandes largeurs pour accusations non fondées, *Rational Thinking* n'ayant rien à voir dans l'existence et le contenu du site. Jolene est revenue radieuse à midi, d'autant plus que j'avais fait des tomates braisées avec du riz pour le déjeuner, un de ses plats préférés. Une omelette était prévue pour aller avec, et il restait de la compote de pommes maison en dessert :

« Ivan, ça y est, nous allons pouvoir faire les mises à jour sur notre site. Sans surprise, le juge a non seulement débouté l'autre c** pour procédure non fondée, mais il lui a flanqué une amende de \$5 000 pour le même motif dans la foulée.

— C'est bien tout cela, tu pourras reprendre le site quand ?

— J’attends le jugement de la semaine prochaine. Ça a joué en notre faveur que l’on suspende les mises à jour du site dans l’attente du jugement. Il n’y a pas eu d’injonction de la cour pour cela en plus, autant anticiper et ne pas jouer avec le feu.

— De plus, si je me souviens bien, le plaignant attaquait l’ensemble du site, et pas seulement la partie concernant la mention de la mort par Covid-19 du président de l’association dont il est le trésorier. S’il s’était attaqué à la bonne personne, tu aurais plaidé quoi ?

— Tu envisages de faire des études de droit en plus de musicologie ? Préviens-nous maintenant pour qu’on puisse mettre de l’argent de côté, ta mère et moi.

— J’ai vu qu’il y a un module d’introduction au droit en première année de master, ça me tente de le prendre.

— Laisse-toi tenter, ça sert toujours d’avoir des notions de droit, même généralistes, même sommaires. Quand je vois les c*****s que sortent certains trolls sur Internet, je me dis que Benjamin Franklin a eu une bonne idée de nous mettre en garde en disant que si on trouvait que l’éducation était chère, il fallait essayer l’ignorance. Ce que l’on fait en ce moment, avec les coûts astronomiques parfaitement évitables qui vont avec.

— Plus la mentalité d’aplanissement de la vie intellectuelle vers le bas, avec l’illusion du “mon ignorance est l’égale de votre savoir” véhiculée par beaucoup trop de monde... Ton ami français, qui écrit des livres, c’est pas lui qui en as jusque là de s’entendre dire que ce qu’il fait est trop intellectuel ?

— Oui, mais il en a pris le parti, cela lui permet de ne plus perdre son temps en prenant en compte les critiques qui lui sortent ça. Si on ne peut plus mettre dans un roman une citation de Nietzsche, Bourdieu, Sartre ou Foucault sans passer pour un gros intellectuel élitiste, c’est que la crétinerie est le mode de pensée dominant.

— Tu m’as dit que quand tu étais gamine, les types qui croyaient à la Terre plate et aux autres inepties les plus grotesques du paranormal étaient catalogués comme étant des imbéciles.

— Et aujourd’hui, ils sont toujours catalogués comme tels par la majorité des gens dotés d’un cerveau en état de marche, ce sont eux qui tentent de se donner une légitimité en se présentant comme tenants d’une “pensée alternative”...

— Ils n’ont pas tout à fait tort, d’un point de vue sémantique. La stupidité est une forme de pensée alternative à l’intelligence... Et puis, avec les âneries du paranormal et associés, tu as beaucoup de leurs adeptes qui te sortent que c’est un moyen pour eux de se sentir importants en société...

— Ce ne sont pas les actions à mener qui manquent pour ceux qui veulent *vraiment* se donner les moyens pour être importants en société. Rien qu’en parlant de mes clients : éducation populaire, action culturelle pour les publics défavorisés, soutien aux toxicomanes, défense des droits civiques et de Roe vs. Wade³⁰, lutte contre les violences faites aux femmes, les violences policières, les logements insalubres, l’illettrisme et l’analphabétisme, prévention en matière de santé, défense de l’environnement, sans parler de nombreux groupes de pression citoyens pour des politiques locales, j’en passe des dizaines... Bien sûr, cela demande de mettre les mains dans le cambouis, de fréquenter des minorités ethniques ou religieuses, d’admettre que le

30. Le jugement de la cour suprême fédérale aux USA qui a légalisé l’avortement, en 1973.

monde n'est pas composé que de petits bourgeois blancs conservateurs et protestants, et d'accepter que ça soit quelque chose de difficile à faire.

— Bref, comme toi avec *Rational Thinking* et le reste, c'est du travail.

— Oui, du *vrai* travail. Ces groupes qui traitent d'ovnis, de fantômes ou de théorie fumeuse de la Terre plate sont du fast-food de l'activisme³¹ qui aboutit nulle part, et se limite à des réunions entre *adeptes* d'une théorie fumeuse à la mode, qui se contentent de partager entre eux les éléments de langage complotistes, les sophismes et les fabrications relatives aux sujets concernés. Cela demande moins d'efforts, à commencer d'un point de vue intellectuel, par rapport à du vrai militantisme. Sans parler des risques que tu prends quand tu défends un vrai point de vue qui a de vraies implications sociales. Les groupes d'amateurs de Bigfoot, d'ovnis ou de poltergeists ne se prennent pas de procès dans la figure dès qu'ils déplaisent à quelqu'un dont ils dénoncent le caractère fallacieux du fond de commerce, comme *Rational Thinking*. Ou qu'ils dérangent la pérennité de la rente financière d'un quelconque lobby, ou la politique d'un élu, comme nombre des clients de mon cabinet. L'option "assistance juridique au contentieux" est un produit qui se vend très bien auprès de mes clients. . .

— Nous avons vu ce que ça a donné avec les théoriciens de la conspiration sur le 11 septembre 2001 tu m'as dit. Passé 2007/2008, plus personne n'a rejoint leurs rangs, et la plupart de ceux qui les ont soi-disant "soutenus" ne sont pas allés plus loin dans ce sens qu'avec une signature au bas d'une pétition bidon qui n'a jamais abouti à quelque chose de concret, au-delà de noircir des pages que personne n'a lu ensuite. Pétition qu'ils ont oublié avoir signé un mois plus tard.

— T'es gentil en parlant de mois, je dirais plutôt d'heure. . . Si les groupes d'amateurs de bigfoot, d'ovnis et de fantômes perdurent, c'est, justement, parce qu'ils ne traitent pas de sujets susceptibles d'avoir une conséquence civique et politique sur la vie quotidienne. Quand tu prétends agir pour mettre en taule un président des USA et qu'il finit son mandat tranquille sans que rien ne se passe, l'intérêt de l'adepte de base pour ta théorie fond comme neige au soleil. Le cas le plus typique, c'est celui des amateurs d'ovnis. Depuis plus de 70 ans, **il n'y a eu AUCUNE avancée concrète** dans ce domaine de la part des amateurs de soucoupes volantes. Et aucune perspective qu'il y en ait une de ce côté-là un jour.

— La malédiction de Klass³² envers les soucoupistes à l'œuvre : "au moment de votre mort, vous n'en saurez pas plus sur les ovnis que ce que vous en savez aujourd'hui, à savoir rien" pour résumer l'esprit. Les seuls qui ont progressé dans ce domaine, ce sont les gens versés dans la psychologie cognitive, comme le professeur Elisabeth Loftus, ou les spécialistes en sociologie ou en folklore, comme ta copine Monica Broughtham.

— Sa discipline a un grand avenir. . . En parlant d'études, ça avance ton travail de journalisme ?

— Oui, et pas qu'un peu. Ce samedi, j'ai au téléphone le pilote du KC-10 avec lequel Ayleen Messerschmidt avait rendez-vous le 9 juillet 2001 au soir. J'ai aussi pu l'avoir au téléphone, Ayleen. Elle est en Allemagne pour un client, et elle rentrera au pays pour le week-end du 20, elle m'a réservé une plage pour son entrevue. J'ai aussi

31. Jolene emploie l'expression "McActivism", dont l'esprit est repris dans ma traduction.

32. Philip Jerome Klass, 1919-2005, journaliste et ingénieur en électrotechnique, rationaliste démonstrateur de cas d'ovnis, et auteur de nombreux livres sur le sujet.

pu avoir au téléphone la nana de l'USAF qui a fait l'enquête auprès d'Ayleen. Elle, je lui parle le mardi qui vient. Elle va me consacrer une soirée, mais elle n'a pas grand-chose à me dire. Toutefois, c'est important d'avoir sa version, parce que cela explique les procédures en cours dans l'USAF pour gérer ce type d'incident. »

Le lendemain, j'ai eu, l'après-midi, monsieur Edwin Thundall au téléphone. Ancien pilote d'American Airlines après avoir été pilote militaire, il était depuis peu à la retraite et il habitait San Francisco. Le fait que son intervention dans ce dossier m'intéresse, et que toute l'histoire a fini par donner lieu à une théorie ufologique le surprenait beaucoup, comme il me l'a expliqué :

« ...Ce qui n'étonne toujours avec les amateurs d'ovnis, c'est qu'ils arrivent à fabriquer des histoires à partir de faits **qui sont parfaitement documentés, et dont toutes les pièces officielles peuvent être facilement retrouvées en ligne en moins d'une heure**. Le cas de Bullit Mountain ne tient pas dix secondes face à une simple recherche avec Google, même la presse locale a des articles en ligne qui parlent de l'affaire.

— J'ai pu voir cela ce matin en allant faire un tour sur le site du journal local. Il y a le portrait et les noms de tous les officiels qui ont participé à l'enquête, dont celui de ma belle-mère. Le problème maintenant pour ces *faussaires*, c'est que toute la documentation qui peut servir à démonter leur thèse est visible par tous sur le net sans le moindre effort, ou presque. Avec Roswell, il n'y avait pas cette facilité d'accès à l'information, et il a fallu faire des recherches poussées sur le terrain, en ayant physique accès à la documentation, pour prouver que cette histoire était fabriquée de toutes pièces.

— Je connais un peu, mon père était dans l'Army Air Force puis, passé 1947, dans l'US Air Force une fois qu'elle a été créée. Il était pilote de bombardier basé à Roswell, justement, au 468th Bombardment Group. Les B-29 Silverplate adaptés pour larguer des bombes atomiques, et qui ont été utilisés sur Hiroshima et Nagasaki, appartenaient au 468th Bombardment Group. Mon père a été muté à cette unité en 1946 à son installation à Roswell, en janvier 1946, après avoir servi en Europe sur B-24. Il a ensuite été muté au 509th Bombardment Group quand le 468th a été désactivé, et affecté sur la même base. C'est là qu'il a connu le major Jesse Marcel, du renseignement militaire, et il n'en garde pas un bon souvenir. Pour lui, c'était un pauvre type avec des illusions de grandeur, doublé d'un mythomane. Philip Klass l'avait interviewé pour son livre de 1997, "The Real Roswell Crashed-saucer Cover-Up", et mon père a bien confirmé le fait que la fameuse soucoupe était bien un ballon militaire expérimental³³ et il ne s'est pas privé de lui dire ce qu'il savait... Et on en prend le même chemin avec Bullit Mountain !

— Justement, c'est le bon moment pour dénoncer la fabrication pour ce qu'elle est : une fabulation à des fins, disons, économiques. J'ai déjà le témoignage du shériff de Bullit Mountain, et celui de ma belle-mère. J'attends la réponse du général Messerschmidt et celle des enquêtrices de l'USAF qui l'ont interrogée, et je passe par vous pour avoir votre version des faits.

— Vous ne laissez rien au hasard jeune homme, c'est une preuve de professionnalisme certain. Si ceux qui traitent des histoires d'ovnis pouvaient faire comme vous, cela nous dispenserait peut-être de sottises comme la pseudo-affaire de Bullit Mountain... C'est pas vous

33. Voir à ce sujet, dans la série *Special Air Research Unit*, la nouvelle intitulée *Roswell : Rien*, la bien nommée.

qui m'avez dit que vos parents faisaient partie de la rédaction de "Rational Thinking" par hasard ?

— Si ce n'est pas moi, ça doit être le général Patterson, de l'US Marine Corps, qui m'a permis de vous contacter et m'a facilité la tâche en vous présentant le but de ma démarche. Ma belle-mère, Jolene Wisniewski, est effectivement journaliste et attachée aux affaires juridiques de la rédaction, et ma mère fait des piges de temps à autre.

— *Vous avez de qui tenir pour le bon travail de journaliste... Bien, si nous voyons maintenant cette mission qui a eu lieu dans la nuit du 9 au 10 juillet 2001 ? »*

Le récit de l'ancien major Thundall avait son importance, dans le sens où il éclairait par l'exemple quelle était la pratique en matière de secours aérien. Jerrican 63, le KC-10 du 6th Air Refuelling Squadron qui était piloté ce soir-là par le major Thundall et son équipage, comprenait quatre personnes à son bord. Le major Thundall était le pilote aux commandes, son copilote, le capitaine Adam Malkovic, a ensuite fait une carrière comme pilote de B-52 pour le Strategic Air Command avant de finir sa carrière comme pilote dans une compagnie aérienne civile.

Du fait de l'ancienneté de la conception du KC-10 Extender, version civile du DC-10 de McDonnell Douglas, le cockpit comprend trois pilotes au lieu de deux pour les avions actuels. Le troisième homme ce soir-là était un lieutenant qui avait pris le siège de mécanicien pour débiter dans la carrière. Du nom de Kelly Masterson, il passait par l'USAF pour se faire une expérience pratique en matière d'heures de vol avant d'être embauché par une compagnie aérienne. Il travaille aujourd'hui comme pilote pour USA Express, où il a une qualification pour Embraer 195, en attendant de passer sur Airbus A320.

Le quatrième membre d'équipage, installé à l'arrière de l'avion, sous la queue, dans un poste aménagé à cet effet, est l'opérateur de la perche de ravitaillement en vol. C'était un ancien qui avait commencé sa carrière comme mécanicien aviation au Vietnam, et qui avait pris du galon. Répondant au nom de Frederick Bloomingdale, il était surnommé Bloomer par les membres de son unité, et il avait décroché depuis peu le grade de major afin d'avoir une retraite un peu plus conséquente.

Il devait partir en avril 2002, et il était affecté en priorité aux entraînements des pilotes, du fait de son expérience et du fait que le commandant du 6th Air Refuelling Squadron ne voulait pas l'envoyer en zone de combat, compte tenu de son âge et du peu de temps qui lui restait avant de partir à la retraite. C'est donc cet équipage qui, le 9 juillet 2001 au soir, s'est positionné sur un point d'attente pour aller au contact du F-16 piloté par Ayleen Messerschmidt. Comme me l'a expliqué l'ancien major Thundall, c'était en liaison avec le contrôle du trafic aérien civil :

« Ce soir-là, nous avons fait notre approche du point de rendez-vous prévu pour le ravitaillement en vol. C'était le centre du trafic en vol civil de Salt Lake City qui nous guidait. La manœuvre consistait à tourner autour d'une balise aérienne à une altitude convenue, puis à mettre en marche la balise de guidage à bord de notre avion pour guider le chasseur en ap-

proche. C'était quelque chose de bien maîtrisé, j'avais à l'époque passé la barre des 2 500 heures sur KC-10, je connaissais bien la procédure, et tout aurait dû se passer sans anicroche... »

...Nous sommes arrivés vers 11h20 heure locale sur notre position d'attente, une radiobalise répondant au nom de BAM, et nous avons demandé à l'ARTCC de Salt Lake City l'autorisation d'orbiter autour de cette balise en attendant l'arrivée du F-16. Ensuite, une fois que l'avion à ravitailler est en approche, nous descendons à son niveau et nous le laissons nous rattraper pour qu'il fasse ensuite la manœuvre de ravitaillement en vol, puis nous repartons en le laissant nous dépasser pour qu'il continue sa route.

J'avais BAM sur le TACAN, le système de navigation radio qui nous sert à nous repérer en vol en détectant les radiobalises correspondantes au sol, et en nous indiquant le cap à tenir pour nous rendre sur leur position, ainsi que la distance qui nous en sépare. Vu l'heure, il n'y avait pas beaucoup de trafic aérien dans la région, et nous pouvions faire la manœuvre en toute sécurité. D'autant plus que la visibilité était excellente. Mon copilote a annoncé à Salt Lake City que nous étions en approche de BAM :

« Salt Lake de Jerrican six trois, nous sommes à dix nautiques de BAM au zéro cinq sept niveau trois trente, demandons l'autorisation d'orbiter autour de cette position au niveau trois cinquante, à vous.

— *Jerrican six trois de Salt Lake Contrôle, vous êtes clair pour orbiter autour de BAM au niveau trois cinquante. Le secteur est dégagé, vous montez à votre initiative.*

— Compris Salt Lake, nous montons de suite au trois cinquante. Des nouvelles de Dagger deux huit ?

— *Affirmatif Jerrican six trois, Dagger deux huit vient de franchir ELY en venant par Juliett 523, elle fait du homing sur CHIBS et LEEYO pour venir au rendez-vous, je lui dis de vous contacter ?*

— Affirmatif Salt Lake, notre TACAN est sur 122,5, nous orbitons au trois cinquante autour de BAM.

— *Compris Jerrican six trois, je transmet à Dagger deux huit. Rappelez une fois que vous aurez vectorisé Dagger deux huit sur votre position, de Salt Lake Contrôle, terminé.*

— Rappel de Jerrican six trois une fois Dagger deux huit vectorisée sur notre position, de Jerrican six trois, terminé... Kelly, tu mets le Father en route, 122,5.

— Father on, 122,5. On reste en Christmas Tree ?

— Affirmatif, ai-je répondu. Ça facilitera une approche visuelle de Dagger 28.

— *Jerrican six trois de Dagger deux huit bonsoir, je suis votre cliente pour un ravitaillement, j'ai votre father sur 122,5, 25 nautiques en approche au trois dix cap 300, vous devriez avoir mon parrot sur votre father.*

— Affirmatif Dagger 28, reprit Adam, le copilote. Conservez votre cap actuel, nous descendrons au même cap et au même niveau pour interception. Pouvez-vous me donner votre quantité de carburant et votre vitesse-air s'il vous plaît ?

— *Restant plus de 5 000 livres au total, et vitesse-air de 500 nœuds, j'ai de la marge avant bingo, j'attends vos instructions, à vous.*

— Compris Dagger 28, nous descendons cap 300 au 310 pour interception, vitesse-air 450 nœuds. . . Eddie, c'est à nous, j'avertis Salt Lake, j'ai mis LEEYO sur le radio-compas.

— Compris Adam, je réduis les gaz en on descend.

— Salt Lake de Jerrican six trois, Dagger deux huit vectorisé sur notre position, demandons l'autorisation de mettre le cap sur LEEYO au niveau trois dix, à vous.

— *Jerrican six trois de Salt Lake Contrôle, vous êtes clair pour cap 300 sur LEEYO niveau trois dix, aucun trafic aux environs.*

— Compris Salt Lake Contrôle, de errican six trois, procédons au changement de cap et d'altitude. . . Kelly, tu préviens Boomer pour qu'il fasse sa check-list, il va bientôt avoir Dagger deux huit en visuel.

— Compris. . . Boomer de Kelly, c'est bon pour ta check-list, on a Dagger deux huit de vectorisé. . . et son parrot qui apparaît sur notre father.

— *Check-list en cours Kelly, je te dis si j'ai un bean. Je te préviens dès que j'ai un visuel sur Dagger 28.*

— Affirmatif vieux, on t'attend pour la suite. »

Dans cette partie du récit, des codes radio aviation, dont certains sont employés par l'aviation militaire, sont inclus dans le fil des conversations. Voici un lexique des termes employés :

BAM, LEEYO : Code de désignation locaux des radiobalises utilisées par l'aviation civile dans le secteur du Nevada où se situe l'action. Chaque radiobalise a un code qui lui est propre, et permet de l'identifier individuellement sur une carte ou avec un système de pilote automatique informatisé. Ici, BAM est le VORTAC qui correspond à l'aéroport de la ville de Battle Mountain

Orbiter : Tourner autour d'une position fixe (ici, la balise BAM) suivant une trajectoire typiquement ovale, avec la position fixe au centre de la figure géométrique ainsi dessinée dans le ciel par l'avion

Niveau : Altitudes convenues, en fonction du cap de l'avion, à laquelle un avion est autorisé à naviguer. Ici, le niveau 310 correspond à celui d'Ayleen, qui navigue vers le nord-nord-ouest au cap 300, soit 31 000 pieds d'altitude (9 393m), et le KC-10 qu'elle doit rejoindre est au niveau 350, soit 35 000 pieds d'altitude (10 605m) au cap 57, soit est-nord-est

Juliett cinq trois deux : Désignation de la route aérienne empruntée par Ayleen pour venir du Texas, qui a pour identifiant J-532, reporté sur les cartes de trafic aérien

Dagger 28 et Jerrican 63 : Identifiants radio d'avions militaires au format employé par l'US Air Force. Les avions civils ont un identifiant soit avec le nom de la compagnie et le numéro de vol (Air France 1234) ou le type d'avion et les derniers chiffres ou lettres de l'immatriculation (Cessna Deux Dix pour le Cessna 172 N-AS210, ou Piper Charlie Sierra pour le Piper 28 F-DDCS)

Homing : Action de naviguer en se dirigeant droit sur une radiobalise

VOR : Abréviation de VHF Omnidirectional Ranger (Balise omnidirectionnelle VHF), système de radionavigation civile. Il est souvent couplé avec un système DME (Distance Measuring Equipment, équipement de mesure des distances), qui donne la distance entre l'avion et la balise

TACAN : Abréviation de TACTical Air Navigation System (système de navigation tactique), système de radiobalise à usage militaire, dont une partie est aussi utilisable par le trafic civil

Bingo et Joker : Le premier, indication de panne sèche imminente, généralement sous forme d'alarme. Le second indique un point à partir duquel il n'y a plus assez de carburant pour mener l'opération prévue (mission ou vol), et cela entraîne l'annulation de cette dernière

Parott Code : Code radio militaire pour désigner l'identificateur émis par un transpondeur IFF (Identification Friend of Foe, identificateur ami ou ennemi), qui est un système radio indiquant l'identité d'un avion militaire en vol en reportant un numéro d'identification à côté du plot radar de l'avion quand il apparaît sur un écran radar civil ou militaire

Father : Radiobalise TACAN. Ici, celle embarquée à bord du KC-10, et qui sert aux avions devant se ravitailler à le retrouver pour faire le plein en vol

Christmas Tree : Indication que tous les feux de position et de navigation d'un avion militaire sont allumés

Bean : Argot aéronautique pour désigner un dysfonctionnement d'un système ou une panne

Judy : Code radio pour indiquer un contact visuel avec un autre avion ou une cible

Pan-Pan et Mayday (pour la suite) : Le premier est un signal indiquant que le pilote a un problème en vol nécessitant un atterrissage rapide, le second un signal indiquant une situation de détresse

L'opération de ravitaillement en vol aurait dû se dérouler normalement, nous étions prêts de notre côté. Dès qu'un Judy était confirmé sur Dagger 28, nous devions descendre à son niveau et ralentir pour que le F-16 puisse nous rattraper et faire le ravitaillement en vol. Alors que nous étions prêts à faire la manœuvre, le major Messerschmidt a fait savoir qu'elle avait de sérieux problèmes :

« Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan, ici Dagger deux huit, j'ai mon réacteur en surchauffe, j'ai besoin d'un cap direct pour atterrissage d'urgence à Mountain Home, à vous !

— Compris Dagger deux huit, ici Salt Lake Contrôle, je vous ai au radar, prenez au zéro dix, vous êtes clair jusqu'au niveau 100.

— Clair jusqu'au 100 cap zéro dix pour Dagger deux huit en approche de Mountain Home, prévenez les pompiers parce que ça sent le brûlé en cabine. Jerrican Six Trois, abort, abort, abort, désolé de vous avoir fait venir depuis la Californie pour rien. . .

— C'est pas grave Dagger deux huit, on va vous suivre à Mountain Home. De Jerrican Six Trois à. . .

— Mayday, Mayday, Mayday ! Ici Dagger deux huit, panne réacteur complète, j'ai une alarme maître et j'ai dû tout couper ! Salt Lake, il me faut une piste vite ! Je prends ce que vous avez, je suis en vol plané !

— Salt Lake de Dagger deux huit, vous avez le contrôle de votre appareil ?

— Affirmatif. J'ai l'alternateur de secours qui fonctionne pour les gouvernes et la radio, je suis au niveau 250 et je continue à descendre, il me faut la piste, vite !

— Dagger deux huit de Salt Lake contrôle, mettez votre radiocompas au 121,5, vous avez la piste de Bullit Mountain Municipal sur cette fréquence. L'aérodrome n'est pas éclairé, prévoyez de vous éjecter si ça tourne mal, à vous.

— Je préférerais éviter... 121,5 pour Bullit Mountain, j'ai un cap, vous avez l'altitude-pression ?

— Affirmatif, c'est 2 594 pieds.

— 2 594 pieds, de Dagger deux huit, je suis dans l'axe, je sortirai les volets et le train au dernier moment, j'ai un visuel sur le paysage avec une ville en vue à deux heures, niveau 150 toujours en descente, mon fer à repasser planerait mieux que ça. Je tente de me poser, de Dagger deux huit, terminé !

— Jerrican 63, est-ce que vous êtes disponible pour une éventuelle recherche-sol ?

— Affirmatif Salt Lake Contrôle, j'ai un radiocompas avec la balise de Bullit Mountain Municipal, demande autorisation de descendre au niveau 100 pour recherche au sol, nous comptons arriver par le nord pour ne pas gêner la manœuvre de Dagger deux huit.

— Compris Jerrican six trois, standby... »

Pendant quelques instants, nous avons attendu que Salt Lake City nous autorise à quitter notre orbite pour faire les recherches. Puis le contrôle aérien nous a confirmé que nous pouvions descendre :

« Jerrican six trois de Salt Lake Contrôle, j'ai perdu le contact radar avec Dagger deux huit à six nautiques au sud de la piste de Bullit Mountain, prenez au trois soixante pendant deux minutes puis descendez dans l'axe du VOR de Bullit Mountain Municipal pour recherche, l'avion s'est peut-être posé, je contacte le shériff du coin au cas où il y aurait un crash.

— Affirmatif Salt Lake contrôle, deux minutes au trois soixante puis descente dans l'axe de la piste, je vous rappelle si j'ai du neuf, terminé.

— Compris Jerrican six trois, de Salt Lake City, Terminé. »

Maintenant, c'était à nous de faire une éventuelle recherche et secours. S'il y avait eu éjection, le pilote serait sur la terre ferme, ça faciliterait les choses. Nous avons pris le cap indiqué par le contrôle aérien et, par chance, il n'y avait pas de turbulences. Adam a vu sur la carte une trajectoire d'approche, et il m'a donné quelques indications de navigation :

« Eddie, on peut descendre à 500 pieds au-dessus du sol, je mets une altitude de consigne à 3 200 pieds sur le pilote automatique.

— Compris, on va être dans l'axe de la piste et on va commencer par un passage au-dessus de la trajectoire de Dagger 28. Boomer, surveillance depuis ton poste si tu vois quelque chose.

— Compris skipper.

— Adam, en palier à 3 200 pieds, 250 nœuds de vitesse-air, sors les volets à 15 degrés.

— 250 nœuds de vitesse-air, volets à 15... J'allume les feux d'atterrissage ?

— Affirmatif, on ne voit rien dans ce coin.

— Eddie, il me semble qu'il y a un feu clignotant à midi. »

Nous arrivions sur Bullit Mountain Municipal par le nord, en essayant de voler à la vitesse de décrochage plus vingt nœuds par sécurité. Les phares d'atterrissage balayaient la forêt devant nous, la ville était visible au loin devant nous à dix heures, et nous pouvions distinguer la piste de Bullit Mountain. J'ai vu un feu blanc clignotant au sol quelques secondes après mon copilote, et j'ai pu distinguer la silhouette d'un F-16 au sol, de profil, son feu vert face à nous. Lors de cette première passe, Boomer

nous a confirmé avoir vu le major Messerschmidt à côté de son avion, en train de nous faire des signes :

« *Skipper, j'ai un Judy sur le pilote, elle sautait dans tous les sens au bout de la piste, elle a l'air en pleine forme.*

— Compris vieux, on refait un passage pour confirmer et on dégage vers Mountain Home. Adam, tu fais un rapport à l'ARTCC.

— Compris... Salt Lake de Jerrican six trois, Judy! Dagger deux huit a réussi son atterrissage, l'avion et le pilote vont bien, ils sont en bout de piste de l'aérodrome de Bullit Mountain Municipal. Le pilote a pu dégager la piste pour ne pas l'obstruer, pas de dommages visibles à l'avion depuis notre position, et le pilote a l'air en pleine forme.

— *Compris Jerrican six trois, le shériff de la ville est prévenu, il va se rendre vers l'aérodrome, veuillez indiquer vos intentions je vous prie.*

— De Jerrican six trois, nous faisons un second passage et nous remontons ensuite au 180 niveau 100 pour une approche directe de Mountain Home Air Force Base, nous devons nous y poser dans le cadre de notre plan de vol.

— *Compris Jerrican six trois, deuxième passage et niveau 100 cap 180, rappelez une fois à cette altitude.*

— Entendu Salt Lake contrôle, deuxième passage en cours, de Jerrican six trois, terminé. »

J'ai pu apercevoir la silhouette du major Messerschmidt lors du second passage, avant que nous ne remettions les gaz pour remonter. Nous sommes arrivés par le nord, dans l'axe de la piste, avant de tourner vers l'est pour faire un virage large et revenir sur la piste par le cap initial que nous avions pris. Puis, après avoir fait notre second passage, nous avons remis les gaz et pris le cap 180, comme nous l'avions indiqué au contrôle de Salt Lake City...

« ...C'était rassurant de voir que le major Messerschmidt avait réussi à poser son avion au sol sans encombres, et qu'elle était ressortie vivante de l'exercice. Comme elle me l'a dit par la suite, quand nous nous sommes revus quelques mois plus tard, un F-16 sans moteur, c'est une enclume avec des ailes. Elle a eu les félicitations de ses supérieurs pour avoir sauvé l'avion en plus de sa peau, c'était la moindre des choses.

— Et vous avez su ce qui avait causé la panne de son avion ?

— *Un filtre d'huile qui n'avait pas été monté. Si Ayleen Messerschmidt avait été moins délicate avec son avion, le réacteur aurait sûrement explosé en vol, et elle n'aurait eu d'autre alternative que l'éjection. En tout cas, chapeau pour avoir réussi sa manœuvre ce soir-là !* »

Comme d'habitude, la réalité est bien plus intéressante que la fiction... J'ai pu interroger ensuite des pilotes de réserve de l'USAF, qui sont pilotes de ligne dans le civil, pour leur demander leur avis sur la manœuvre faite par Ayleen Messerschmidt ce soir-là. Aucun d'entre eux n'aurait tenté de se poser sur un aérodrome de campagne non éclairé, même visible grâce à une Lune de trois jours après la pleine lune et un temps dégagé, et aurait préféré descendre assez bas et s'éjecter au-dessus d'un coin de forêt désert.

D'un autre côté, dès lundi 7 février, j'ai pu trouver une association qui avait installé dès 2000 des caméras de surveillance des chutes de météorite sur la frontière nord du

l'État du Nevada, des deux côtés, couvrant le sud de l'Oregon et de l'Idaho. J'ai eu au téléphone le président de cette association, qui m'a appris quelque chose d'intéressant, en rapport avec mon dossier :

« ... Je ne peux pas vous garantir à 100% de mes données son exactes, mais je n'ai trouvé aucune trace d'un bolide pouvant creuser un cratère de 100 pieds de diamètre sur 30 pieds de profondeur aux dates que vous m'avez indiquées. Le réseau était balbutiant à l'époque, et il est tout à fait possible que l'on ait raté la capture vidéo de la chute d'un tel aérolithe, mais vu les dégâts au sol, il n'aurait pas pu être invisible. Or, nous n'avons aucun témoignage de gens qui l'auraient vu.

— Je vais me faire l'avocat du diable, mais la région n'est pas particulièrement peuplée, et les ruraux sont tous au lit au milieu de la nuit.

— *C'est exact, mais un tel phénomène aurait dû être vu par un autre système vidéo, celui de l'université de Boise. Ils avaient installé des caméras à Mountain Home en même temps que nous, et ils n'ont capté aucune chute de météorite à cette date. Pourtant, la NASA a bien confirmé avoir trouvé un beau caillou au fond du cratère.*

— Est-il possible que l'aérolithe n'ait pas fait de traînée au moment de son entrée dans l'atmosphère ?

— *C'est possible, tout dépend de sa vitesse au moment de la rentrée dans l'atmosphère terrestre. C'est rare, mais ça s'est vu. Et c'est assez incompatible avec un gros cratère d'impact comme celui qui était associé avec cette météorite. »*

Un mystère potentiel de plus, mais qui ne concernait pas mon affaire, car pas en lien avec mon dossier, et mentionné nulle part par les soucoupistes... La presse locale en faisait état, avec photo du cratère et de la météorite en question. C'était sans doute trop simple comme événement pour pouvoir être exploité par des vendeurs de soucoupes volantes...

* * *

J'AI EU DROIT À UN PEU DE DÉLAI pour obtenir la version de Belinda Lockwood, l'officier de l'USAF qui a interviewé le major Messerschmidt après son atterrissage en catastrophe. C'était le vendredi 12 février, ma mère travaillait à la maison en télétravail et Jolene était en mer pour l'US Coast Guard. Ses périodes de réserves avaient été maintenues pendant l'urgence sanitaire, et elle faisait même des extras pour remplacer des officiers indisponibles pour cause de Covid-19, ou pour participer aux dispositifs d'urgence de la FEMA mis en place localement.

De son côté, ma mère avait à boucler ce qu'elle n'aimait pas faire dans son métier : du travail administratif. Avec ses responsabilités de chef de laboratoire pour l'EPA à Denver, elle devait s'occuper de choses aussi triviales que de passer des appels d'offre pour du matériel de laboratoire neuf. Quand ce n'étaient pas purement et simplement pour les locaux. Cette après-midi là, elle était empêtrée dans des histoires de plans et de fournitures de chantier qui ne la passionnaient pas, sans parler des procédures légales, le point sur lequel elle n'avait aucune difficulté à déléguer.

Elle était à la maison en télétravail, et elle comptait boucler son dossier pour lundi. Dans le salon, elle avait déposé tous ses dossiers sur la table basse, et elle était plongée dans le code technique de la construction du Colorado pour vérifier la conformité de plans préliminaires d'architectes qui espéraient décrocher le contrat pour un nouvel ensemble de laboratoires, un projet que l'équipe T***p au pouvoir n'avait pas pu faire annuler, le gouverneur du Colorado étant derrière le projet à 250%. Ma mère refaisait les calculs pour les échanges thermiques avec les dimensionnement du système de climatisation et chauffage réversible pour l'un des plans quand je suis venu la voir :

« Maman, tu t'en sors ? »

— Mmmmm, ça peut aller... J'ai eu une partie sur la physique des matériaux quand j'ai fait mon master de chimie organique, avant d'attaquer mon doctorat, ça m'aide... T'en es où avec ton travail de journaliste ?

— Là, j'ai discuté avec mes copains sur le net. Lance Portmann, mon copain qui fait un Bachelor of Arts en Histoire, tu sais, celui qui est hospitalisé à cause du Covid. J'ai eu de ses nouvelles par Brandon, il va mieux. Il est encore à l'hôpital en observation, il devrait sortir lundi sauf contre-indication.

— Tant mieux qu'il s'en soit sorti. Je ne sais pas si je t'ai parlé de lui, mon professeur de chimie moléculaire quand j'ai fait le mien, de Bachelor, en chimie organique.

— Monsieur Alversen ?

— Oui, j’ai appris par l’épouse d’un de mes collègues que son épouse était en réanimation à cause du Covid. Je ne sais pas dans quel hôpital, j’essayerai d’en savoir plus. . . Jolene a irrité un idiot de plus avec son tableau de chasse des morts du Covid qui ne croyait pas à la menace.

— C’est petit, je pensais qu’elle aurait réussi à se mettre les trois quart des théoriciens de la conspiration sur le sujet avec anotheronebitesthedust.us. . . Encore une menace de cessation et désistement ?

— Reçu sur l’adresse courriel de contact du site. . . Un soi-disant membre de la famille d’un type d’une association de chasseurs qui est mort du Covid au Wyoming, et qui menace le site de poursuite. S’il fait comme les six précédents qui ont tenté leur chance devant un tribunal, il va passablement amuser le juge, et donner à ta belle-mère une occasion de ridiculiser en public un attardé mental. . .

— Remarque, ils le méritent. . . C’est ce qu’on appelle déguster sa propre médecine. Et, en plus, Jolene ne fait que rapporter des faits.

— Si elle avait assaisonné les recopies de carnets de deuil de ses commentaires sarcastiques habituels, je pense que nous ne pourrions plus sortir de l’appartement autrement qu’aux commandes d’un tank vu tous les tarés qu’elle se serait mise à dos. Déjà, je lui ai dit que prendre comme adresse de contact f**k-u.all@anotheronebitesthedust.us³⁴, c’était de la provocation gratuite autant que méchante, et qu’elle pouvait éviter, tu peux bien te douter qu’elle ne m’a pas écoutée. . . La partie “pas de commentaires”, elle a trouvé cela elle-même, son côté juridique qui ressort. . . Tu m’avais pas dit qu’il y avait une unité de droit dans ton cursus ?

— Oui, mais en troisième année, quand tu continues vers le master. C’est “Introduction générale au droit”. Je pense que je vais me plaire à la prendre, celle-ci.

— C’est toi qui voit, ça sert toujours d’avoir a minima des connaissances élémentaires sur le droit, ne fût-ce que de simples notions de base comme la charge de la preuve, ce qu’est un procès équitable, la présomption d’innocence, la différence entre justice civile et justice pénale, la notion de conflit d’intérêt, pour ne parler que de ce qui me vient à l’esprit, là, tout de suite. Tu as bien des imbéciles qui ont fait un procès à *Rational Thinking* qui l’ont perdu parce qu’ils ne comprenaient pas les bases. Et je ne parle pas des illustres crétins que sont les citoyens souverains.

— Ceux qui croient qu’ils ne sont pas citoyens de notre pays parce qu’ils n’ont pas signé un contrat formel avec le gouvernement dans ce sens, et d’autres balivernes du même genre ?

— La théorie de la Terre plate appliquée au droit, tu peux en voir les dégâts sur des sites et des chaînes Youtube rationalistes. . . Et même sans aller jusqu’à cette extrême, des idiots qui ont attaqué au pénal *Rational Thinking* pour des crimes présumés qui n’étaient pas sujet à des poursuites pénales, ou qui ont renversé la charge de la preuve à leur détriment, ces gens-là auraient mieux fait de connaître quelques notions élémentaires du droit. Comme celui qui a perdu en appel en prétendant que le contradictoire n’a pas été respecté en première instance alors qu’il avait saturé la cour avec ses faux experts, face à la rédaction de *Rational Thinking*, composée de trois journalistes, dont Jolene, et été largement entendu pendant dix heures par un juge qui avait fini par ne plus rien en avoir à faire de l’argumentaire qu’il présentait tellement

34. Traduction : alleztousvousfaire.enc****@undeplusmordlapoussiere.us.

il était inepte... Débouté par la cour d'appel du Colorado pour absence de motif à agir, plus une amende de \$50 000 pour outrage à la cour en prime...

— Ah oui, celui qui a passé son temps à tenter de réfuter le contenu d'un article qui démontrait que son cryptide n'existait pas, et qui tentait de réfuter point par point tous ses arguments. Il a préféré tenter de démontrer que l'article était écrit par des gens qui n'avaient pas qualité à s'exprimer sur le sujet, plutôt que d'apporter la preuve que sa variante du Bigfoot était une réalité. Le juge avait mis en conclusion du jugement que le plaignant ne répondait pas aux questions que l'acte d'accusation soulevait... Excuse-moi maman, mais ça va être l'heure, j'ai un appel téléphonique avec Wright-Patterson AFB pour mon histoire d'ovnis.

— Le colonel Lockwood je suppose ?

— C'est elle. Je veux avoir sa version avant celle d'Ayleen. En parlant de cette dernière, j'ai vu la vidéo sur Youtube, celle où elle flanque par terre un abruti de théoricien de la conspiration! Pourtant, c'est écrit sur sa fiche Wikipedia qu'elle est ceinture noire quatrième dan de karaté...

— Si ces gens-la savaient lire, ils ne seraient pas théoriciens de la conspiration... Bonne chance pour ton entretien téléphonique!

— Merci maman. »

J'avais eu une bonne explication de ce qu'avaient vu les témoins d'ovnis avec la partie du commandant de bord de Jerrican 63, je comptais avoir une indication complémentaire sur ce qu'une équipe enquête-accident, comme celle commandée à l'époque par miss Lockwood, alors sous-lieutenant, pouvait recueillir comme éléments utiles dans le cadre de son travail. C'était potentiellement intéressant, surtout parce qu'une personne que je connaissais bien personnellement avait été interrogée.

J'ai eu la communication à l'heure par le colonel Lockwood, qui avait eu une présentation de mon travail de faite par Ayleen Messerschmidt. Elle n'avait pas d'intérêt particulier pour les ovnis, mais elle était curieuse de voir comment son travail allait être utilisé dans le cadre d'une telle enquête. Comme je lui ai expliqué, je comptais faire du vrai journalisme, en recueillant l'avis de toutes les parties qui avaient pris part à l'enquête. Et donc, de la sienne :

« ...Je n'ai pas d'idée préconçue sur ce que je peux trouver dans mes enquêtes, et c'est pour cela que j'examine ce que toutes les parties ont à me dire dans ce dossier. Le général Messerschmidt n'a pas encore pu trouver le temps pour me répondre, mais j'ai déjà eu la version du major Thundall, qui était aux commandes de Jerrican 63 le soir du 9 juillet 2001. Le shériff Dannelly, de Bullit Mountain, m'a aussi donné un éclairage complet des faits sur ce qui c'est passé ce soir-là. J'ai, bien évidemment, lu le rapport de l'USAF sur cet incident.

— *Les amateurs d'ovnis ne font pas le centième de ton travail d'investigation Ivan... De mon côté, je ne vois pas très bien ce que je vais pouvoir t'apporter, l'essentiel du problème était d'ordre technique, ce sont les mécanos à Mountain Home qui ont trouvé la cause de tout cela quand ils ont démonté le réacteur pour voir où était la panne.*

— J'ai vu qu'ils ont passé l'huile du moteur au spectromètre pour isoler le problème.

— *Procédure standard avec tout moteur à turbine. Les particules métalliques présentes en suspension permettent de voir où est-ce qu'il y a une usure anormale du moteur qu'ils lubrifient. En l'occurrence, Pratt et Whitney, le fabricant du réacteur, a des tables de valeurs*

des différentes particules métalliques que l'on doit trouver dans l'huile d'un de leurs moteurs en fonction de son nombre d'heures de vol, particules qui sont en suspension dans l'huile à cause de l'usure. Une valeur d'un certain métal hors normes indique une usure anormale d'une pièce. Là, c'était plus simple : des éclats métalliques, normalement jamais présents, étaient visibles en microscopie. C'est soit une pièce qui se détruit par frottement, soit un filtre à huile colmaté ou absent. Comme on avait des taux anormaux uniformes sur tous les métaux à la spectroscopie, le filtre a été soupçonné, et c'était ça : filtre non monté en atelier avant installation du moteur sur la cellule. C'était pour moi un cas simple, l'avion était en un seul morceau, et le pilote vivant.

— Vous avez laissé la partie mécanique à l'atelier de Mountain Home AFB pour vous concentrer sur le pilote, si j'ai bien suivi.

— *Affirmatif. Ce qui est intéressant avec ce dossier, c'est de voir si l'action du pilote a eu une influence sur le déroulement de l'incident, en dehors du fait que réussir à ramener un F-16 en vol plané sans se fracasser au sol avec, ça facilite la tâche à beaucoup de monde, en commençant par la mienne. Ce sont les actions du pilote qui ont constitué l'objet unique de mon enquête sur ce dossier. . . »*

. . . Avec celle qui était alors le sergent Gaylor, je formais ce qu'on appelle une go-team, à savoir une équipe de première intervention sur les lieux d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef de l'USAF. C'est une pratique que nous avons copiée sur celle du National Transportation Safety Board, qui a ce genre d'équipes prêtes à partir sans préavis sur le lieu d'un accident ou d'un incident. C'était une pratique courante chez eux à l'époque.

J'ai été directement affectée à la toute première go-team de l'Air Force Materiel Command à ma sortie de l'Air Force Academy en 1998. Le sergent Gaylor m'a suivie l'année suivante, et nous avons ainsi débuté notre carrière. Nous avons été mises sur le dossier le 10 juillet 2001 au matin. Le lieutenant-colonel Cornwallis, notre chef d'unité, a demandé à nous voir dès notre arrivée au bureau, ce qui signifiait clairement que nous avions du travail en vue. Il nous a convoquées dans son bureau pour nous faire le point :

« Repos mesdames, j'ai un dossier pour vous. Hier soir, un F-16 en convoyage à destination de Misawa AFB au Japon a fait un atterrissage d'urgence, suite à une panne moteur, sur un petit aérodrome au nord du Nevada, Bullit Mountain Municipal. L'équipe de récupération partie de Mountain Home m'a confirmée être sur place et prendre en charge l'avion. Ils en ont pour 48 heures pour le mettre en condition d'être emmené vers leur atelier pour examen et préparation. Le pilote est indemne, le shériff de Bullit Mountain Town nous a confirmé qu'elle était passée à son bureau pour son rapport il y a une demi-heure. Nous attendons un appel du pilote, qui est à l'hôtel local, pour plus de nouvelles.

— A t-on une idée de l'origine de la panne ? demandai-je.

— Selon la FAA et Jerrican 63, le KC-10 avec lequel le F-16 avait rendez-vous pour un ravitaillement en vol, ça serait une panne générale du réacteur. Un échantillon d'huile du moteur est prélevé en ce moment par l'équipe de Mountain Home pour analyse en laboratoire, et premières constatation. Ils nous transmettront le résultat dans l'après-midi. Comme la partie technique est traitée par le 366th Equipment

Maintenance Squadron à Mountain Home AFB, vous êtes envoyées sur place pour vous occuper du pilote. Les premiers renseignements la concernant vont vous être faxés d'un instant à l'autre par le Pentagone. C'est un pilote de réserve, elle a pris le convoi du F-16 vers Misawa AFB par convenance personnelle, avec l'accord de l'état-major qui a profité de sa disponibilité pour lui confier sa mission. Son plan de vol va vous être faxé.

— Est-ce qu'on a un rapport d'incident de la FAA ? demanda le sergent Gaylor.

— Affirmatif, il va vous être faxé dans la matinée. De ce que j'en sais, le pilote est descendu du niveau 300 en vol plané pour faire un atterrissage en catastrophe sans rien casser. Vous verrez sur son dossier qu'elle a oublié d'être mauvaise.

— Hem... Elle ? m'interrogeai-je.

— Major Ayleen Cornelia Gertrude Messerschmidt, USAF Reserve, affectée à la New Jersey Air National Guard, 611th Fighter Squadron. Elle est avocate dans le civil, et c'était parce qu'elle devait se rendre au même endroit, à 300 nautiques près, pour sa profession qu'elle a proposé de convoier le F-16 qu'elle a posé en urgence à Bullit Mountain. Comme vous allez poser la question, voici la réponse : elle est bien apparentée au major-general Roger Messerschmidt, c'est sa nièce. Votre mission va être de recueillir sa version des faits, on vous envoie prendre l'air dans le nord du Nevada pour ça. Le major Messerschmidt ayant passé la nuit à traverser la forêt locale à pied, on lui laisse la journée pour se reposer, ça vous permettra aussi d'avoir le temps d'arriver.

— Bien, conclus-je, nous allons préparer tout cela, Winnie, tu essaye de nous trouver des vols pour Boise pour une arrivée sur place demain matin.

— C'est parti !

— Juste une précision pour vous deux que je tiens de l'oncle de l'intéressée, avança notre colonel. Avec le major Messerschmidt, il y a deux mots qu'il ne faut surtout pas prononcer devant elle : siège, éjectable... Elle a été contrainte de s'éjecter le mois dernier suite à un meeting aérien qui a mal tourné, et c'était sa troisième fois dans toute sa carrière. Elle n'est pas vraiment fan de ce genre d'équipement, il vaut mieux ne pas mentionner cette possibilité dans votre entretien avec elle.

— Surtout qu'en partant de 30 000 pieds, un F-16, ça peut se sauver en vol plané, ai-je commenté. Et puis, elle nous a clairement montré qu'elle a fait le bon choix en faisant une descente en vol plané. »

Le dossier était présenté, et il ne nous restait plus qu'à le traiter. En commençant par la préparation administrative de la question. Il nous fallait commencer par examiner ce que nous disait la FAA, et ce que nous pouvions apprendre du pilote à partir de son dossier. Rien de bien extraordinaire, mais c'était l'essentiel pour pouvoir préparer la suite.

En dehors d'une certaine phobie envers les sièges éjectables, parfaitement compréhensible au vu de son dossier, le major Messerschmidt n'avait pas un profil particulier permettant de supposer qu'elle prenait des risques inutiles, ou avait des relations conflictuelles avec sa hiérarchie. C'est ce que j'ai retenu de prime abord à l'examen de son dossier. La partie psychologique de son évaluation d'aptitude laissait voir qu'elle était plutôt le genre bonne copine intellectuelle et toujours sympa, qui a

le cœur sur la main et sait toujours arranger les choses grâce à sa patience et à son intelligence.

De son côté, Winnie Gaylor avait pu nous trouver un vol vers Boise, mais avec quelques contraintes. Autant il est aisé d'avoir un vol vers Chicago depuis Dayton, autant trouver un vol direct vers Boise qui part le soir de Chicago vers la bonne direction est quelque peu problématique. À l'époque, l'emploi d'Internet pour les réservations d'avion n'était pas entré dans les mœurs, et trouver le bon vol nécessitait de passer un peu de temps au téléphone, en plus d'avoir des horaires sous forme de fiches papier. Winnie n'avait pas trouvé d'autres solutions que de nous faire partir au milieu de la nuit :

« Et il n'y a vraiment rien avant une heure du matin?... Non, ça ne m'enchanté pas, mais je vais prendre ça, c'est pour le service et je dois être à Boise dans un délai rapide... Oui, deux allers simples pour Boise depuis Chicago au nom de Lockwood, Belinda et Gaylor, Winnifred. Pour le retour, vous avez quoi dans la matinée au départ de Boise?... D'accord, j'attends... »

— Un problème Winnie ?

— Un changement à Chicago, départ à 01h05, le vol le plus tard au départ de Dayton vers Chicago est à 22h35 pour une arrivée à 23h30.

— Prends un vol plus tôt, on dînera à O'Hare.

— 18h15 ça te va ?

— Une heure plus tard, tu as quoi ?

— 19h25, je nous mets dessus ?

— Affirmatif. Ça fait combien de temps de vol vers Boise depuis Chicago ?

— Un instant... Oui, je prends, ça fait bien trois heures et demie de vol, c'est ça ?... »

Je parle avec la personne qui voyage avec moi en même temps, je vais lui demander, un instant je vous prie... Arrivée à Boise à 6h15 heure locale, je peux demander à quelqu'un de Mountain Home de venir nous chercher.

— Ça ira, nous aurons le temps de nous rendre par la route à Bullit Mountain avec une voiture de service.

— J'arrangerai ça avec le 366th EMS... Oui, excusez-moi de vous faire attendre, je vous confirme que l'on prend ce vol. Pour le retour, c'est le 13 dans la journée, si nous pouvions partir entre dix heures et midi heure locale... »

Winnie a finalement réussi à nous faire les réservations nécessaires, mais cela impliquait ce qu'elle détestait le plus, un voyage de nuit. Elle avait des problèmes de sommeil à l'époque, ça c'est avéré être lié à des apnées du sommeil diagnostiquées deux ans plus tard, et un voyage de nuit dans de telles conditions n'allait pas l'arranger. Myope et pas vraiment impressionnante d'un point de vue physique, elle avait réussi de justesse les épreuves physiques d'aptitude à son poste, et elle était ravie d'avoir un emploi de bureau dans l'Air Force. Ce qui faisait que, pour ne pas passer pour une petite nature, elle avait facilement tendance à outrepasser, inutilement en plus, ses propres capacités physiques dans l'intérêt du service tel qu'elle le percevait.

Certes, il nous fallait arriver le plus tôt possible afin d'avoir le témoignage du major Messerschmidt avec le moins de délai possible entre les faits et le recueil de sa version, afin d'éviter le plus possible les pertes d'information et les distorsions inévitables, compte tenu des caractéristiques de base de la mémoire humaine. J'ai donc fixé à l'après-midi du 11 juillet l'exercice en question.

À midi, Winnie avait pu nous faire toutes les réservations pour le voyage, et régler la partie pratique avec sa diligence et ses compétences habituelles. J'avais soigneusement examiné les éléments du dossier, et je pouvais d'ores et déjà en faire une première synthèse, afin de préparer au mieux notre entretien avec le major Messerschmidt. Pour la partie professionnelle, il n'y avait pas d'éléments permettant de douter qu'elle avait fait le bon choix en matière de conduite à suivre pour traiter l'incident qu'elle avait subi :

« Alors, Winnie, nous avons là une personne qui est à classer parmi la catégorie des experts... Ayleen Cornelia Gertrude Messerschmidt, 34 ans depuis cinq jours, née le 5 juillet 1967 à Spokane, État de Washington, père enseignant et mère médecin. Formation de droit, en plus de celle de pilote de chasse, et un Bachelor of Sciences en astrophysique à l'Air Force Academy.

— Future astronaute à ce que je vois, elle coche toutes les cases... Elle est passée dans la réserve à moins de 40 ans ?

— C'est pas clair tout cela, il est cité "à la demande de l'intéressée" dans son dossier. Comme elle avait fait par correspondance une formation d'avocate, en plus d'un master en astrophysique, elle n'a pas eu de mal à trouver un poste dans un grand cabinet de New York City, Woodman, Forester, Sawyer, Carpenter et Joiner LLC... Guerre du Golfe puis Bosnie, 17 victoires en combat aérien, 8 000 heures de vol à ce jour, dont 4 000 sur avion d'armes en mission de combat, décorée de la Médaille d'Honneur à l'occasion de la guerre du Golfe : elle a attaqué seule huit Migs irakiens, et en a envoyé cinq au tapis. Deux se sont rentrés dedans en essayant de l'éviter, et le troisième a été abattu par un groupe de Marines au sol...

— Pas une débutante donc... C'est dommage qu'elle passe dans la réserve, surtout qu'il n'y a aucune mention disciplinaire ou médicale qui justifierait ce genre de mutation. Et puis, la limite pour pilote de chasse étant 43 ans, elle en est loin. C'est sûrement quelque chose de politique.

— Mmmm... Il y a la mention qu'elle a participé au bombardement de l'ambassade de Chine à Belgrade en juin 1999, elle a été versée dans la réserve trois mois plus tard, sans la moindre discussion. Je crois qu'il y a matière à discuter là-dessus. C'était soi-disant une erreur de tir due à des cartes obsolètes employées par la CIA. Version officielle à laquelle personne ne croit, mais prouver le contraire, c'est pas encore fait. »

Du côté du profil psychologique, il n'y avait rien d'extraordinaire, dans le sens d'indicateurs montrant une tendance à l'indiscipline et à l'incompétence, c'était même le contraire. Le major Messerschmidt avait toujours été très bien notée, tant sur le point de vue discipline que sur celui de la compétence professionnelle, ce que Winnie m'a mis en avant :

« Même pas une bagarre d'ivrognes ou une absence sans permission, c'est vraiment la professionnelle sérieuse dont l'Air Force a besoin. Elle est notée comme étant quelqu'un de naturellement discret, réservée, avec un bon sens du commandement, très appréciée de ses collègues et, plus particulièrement, de ses subordonnées. "Sérieuses compétences en matière de management", dixit un de ses chefs d'unité, celui qu'elle a eu à Misawa... Par contre, elle est notée comme étant une personnalité excentrique...

— Dès que tu as des goûts un peu plus étoffés que ceux du cowboy de base, tu es excentrique pour tout ce qui est militaire. On a une idée de comment cela se manifeste ?

— Voyons... "Capacités sociales : musicienne, s'intéresse aux langues et cultures étrangères, principal loisir la lecture"... Elle pratique le karaté et le squash comme sports, pas d'intérêt pour la compétition dans ces deux pratiques. Parle couramment le français, l'allemand, l'espagnol et le russe, les services secrets japonais ont aussi fait une note sur elle parce qu'elle a appris le japonais avec des cours spéciaux organisés pour les étrangers résidant au Japon, organisés par la municipalité de Misawa. Au passage, elle est célibataire, pas de mention de compagnon ou d'enfants.

— Rien de plus là-dessus ?

— Non. Il manque des choses à ton avis ?

— Mmmm... Toute la partie vie sentimentale. Les officiers en poste à l'étranger sont surveillés là-dessus, surtout les célibataires comme Ayleen Messerschmidt. Il n'est mentionné nulle part qu'elle ait été mariée, ou qu'elle ait vécu en couple.

— C'est peut-être que ce n'est pas dans sa mentalité. De ce que j'ai lu, elle m'a l'air d'être plutôt une intellectuelle solitaire. À part ses dépenses conséquentes en matière d'éducation supérieure, elle n'a pas de goûts de luxe notables, ni de dépenses extravagantes. Elle a mis une bonne partie de sa solde dans des frais d'inscriptions à des universités pour de l'enseignement à distance : Cornell pour une formation d'avocate, et Columbia pour l'astrophysique. Elle prépare un doctorat chez eux depuis qu'elle est passée dans la réserve. Ça m'étonne qu'elle n'ait pas trouvé quelqu'un à sa hauteur, ce n'est pas la conversation qui lui fait défaut. Elle serait un homme, elle aurait toutes mes chances avec moi...

— Va comprendre, mais cela m'étonnerait qu'il n'y ait pas de mentions de cet ordre dans son dossier. On a un rappel des accidents qu'elle a eu en service ?

— Oui, un récapitulatif. Constante : à chaque fois, elle n'y est pour rien, elle a très bien réagi et elle s'en est sortie indemne. »

C'était le principal élément que nous devons examiner pour comprendre ce que le major Messerschmidt avait fait le soir du 09 juillet 2001. Elle avait déjà été contrainte d'utiliser un siège éjectable à trois reprises dans sa carrière, ce qui est exceptionnel pour un pilote de chasse. La première fois, c'était lors de sa formation au combat sur F-16 à Luke AFB. Un avion de trafiquants de drogue s'était introduit dans le périmètre militaire où elle pratiquait, avec un instructeur, le tir contre des cibles au sol. Elle avait vu l'intrus une fraction de seconde avant collision et avait dévié sa trajectoire tout en enclenchant l'éjection. Son instructeur et elle s'en sont sortis indemnes.

Deuxième fois, au-dessus de la mer du Japon lors d'un vol à basse altitude avec un ailier. Le réacteur de son avion avait avalé un oiseau de mer, et elle a dû s'éjecter avant que son F-16 ne percute la mer. Elle avait ensuite été recueillie par un bateau de pêche russe et ramenée à Sakhaline, ce qui lui avait valu un peu de tourisme inattendu en Russie, plus le fait qu'elle a été mise sous surveillance par les autorités locales, son histoire et sa connaissance de la langue russe ayant été jugés suspects par un officier tatillon de la milice locale.

Troisième et dernière utilisation à la date du 09 juillet 2001 : en juin de la même année, lors d'un vol de démonstration à basse altitude à Strawberry Field AFB, New Jersey, son F-16 a avalé une oie sauvage alors qu'elle faisait un passage à basse altitude.

Ayleen Messerschmidt n'avait eu que deux secondes pour s'éjecter avant que son avion ne percute le sol. Cette fois-ci, elle avait eu des contusions et elle avait été mise sous observation pendant 48 heures à l'hôpital militaire de Brooklyn avant d'être libérée une fois qu'elle a été jugée hors de danger par les médecins.

C'étaient dans ces circonstances particulières qu'elle avait tenté le tout pour le tout en posant de nuit un F-16 en vol plané suite à une panne de réacteur. Un bon pilote aurait sérieusement hésité, Ayleen Messerschmidt a tout simplement réussi la manœuvre. En aviation, le pilote aux commandes est jugé être le seul juge de la situation d'urgence à laquelle il ou elle fait face.

Avec un avion militaire en perdition, la seule règle imposée est de ne pas faire qu'il s'écrase sur des civils. Rien n'interdisait à un pilote de tenter de poser son appareil en vol plané en cas de panne de moteur, et personne n'aurait l'indécence, en cas de réussite, de le lui reprocher. Car Ayleen Messerschmidt avait non seulement sauvé sa peau, évité un incendie de forêt et fait économiser au contribuable les quelques \$90 millions du prix de remplacement à neuf de son F-16, mais elle avait aussi fait économiser les frais d'une opération de recherche et de sauvetage, même si elle avait fait sur ce point la plus grande partie du travail en se rendant à pied dans la ville la plus proche depuis son lieu d'atterrissage. Comme me l'a dit Winnie Gaylor, ce n'étaient pas tous les pilotes qui auraient pu réussir la manœuvre :

« Au vu de son dossier, je peux te dire que s'il y avait un classement des dix meilleurs pilotes de l'Air Force en activité, son nom y figurerait... Le profil psychologique est celui de quelqu'un qui est né pour faire ce métier : "grande maîtrise émotionnelle, capacités supérieures d'analyse et de prise de décision, sens de l'abstraction exceptionnel"... En voyant ce qu'elle a eu comme carrière de pilote, il y a de quoi être admiratif. Elle avait déjà 1 000 heures de vol sur planeur et avion de tourisme quand elle est entrée à l'Air Force Academy, premier vol comme pilote à l'âge de 11 ans sur un planeur, un an plus tard sur un Cessna, licence FAA de pilote privé décrochée à 15 ans, et qualification IFR un an après... Au même âge, je voulais être chanteuse de grunge...

— Il y a un prix à payer, elle est décrite comme étant quelqu'un de très susceptible, et capable de se vexer profondément quand on remet en cause ses compétences professionnelles. Tu me diras qu'il y a de quoi vu son niveau... Elle est aussi peu diplomate et très cassante avec les gens qui s'opposent à elle frontalement, d'après son entourage professionnel. Contrepartie, elle respecte la compétence, et fait preuve d'un esprit d'équipe supérieur, dicit les sous-officiers qui ont eu affaire à elle. Elle est dure à convaincre mais on peut la faire changer d'avis si on a les bons arguments, et elle ne va jamais au conflit.

— Pour les arguments, vu sa formation scientifique et juridique, il vaut mieux ne pas venir l'asticoter sans avoir l'équivalent d'une thèse de doctorat dans la matière sur laquelle tu veux l'entretenir.

— Pas forcément. Un sergent qui s'occupait de son avion à Misawa a pu discuter avec elle d'une mauvaise habitude de pilotage qui entraînait une usure prématurée de certaines pièces de son avion. Elle l'a pris très au sérieux, l'a soigneusement écouté et lui a demandé des conseils pour ne pas faire d'impairs sur ce point précis. Il faut dire que le sergent en question a su la prendre, et il savait aussi que le capitaine Mes-

serschmidt était l'officier qui prendrait le temps de l'écouter s'il avait des arguments factuels solidement argumentés à lui présenter.

— Bon, ça va être l'heure, j'ai ma valise de prête ici, nous pouvons partir directement à l'aéroport, j'ai réquisitionné un gars de service ce soir pour qu'on y aille directement depuis la base.

— Tu as une valise avec des affaires sous la main ici, au bureau ?

— Nous sommes sensées être une go-team et pouvoir partir sans préavis à n'importe quelle heure. Je la remplace chaque semaine pour avoir ce qu'il me faut sous la main en cas de voyage, je me suis fait une liste exprès avec tout ce qu'il faut en fonction de la saison et des destinations possibles. Mon seul problème, c'est de prévoir de quoi me vêtir en conditions arctiques, et le faire tenir dans une valise complémentaire. »

La grande qualité de Winnie, c'est qu'elle prend son métier très au sérieux. Même un go-team comme le nôtre a droit à un passage à domicile pour faire une valise en fonction de la mission... Winnie a révisé sa procédure par la suite, et n'a plus gardé une valise sous la main au bureau, en voyant que c'était une complication plus qu'autre chose. Surtout parce qu'en juin 2003, malgré ses préparations, elle s'est retrouvée avec moi à Guam sans rien pour se protéger des pluies tropicales de l'île...

Nous avons ensuite voyagé de nuit, l'obligation de nous rendre à Boise a fait que nous devons prendre des vols commerciaux qui ne nous permettaient pas de voyager de jour. Le vol vers Boise était en fait un vol de repositionnement d'une compagnie aujourd'hui disparu, Western General Air, qui prenait des passagers entre Chicago et Boise. Winnie a l'art de nous trouver des vols les plus courts et les plus directs possibles, mais, parfois, il y a quelques inconvénients. Nous sommes donc arrivées en pleine nuit à Boise, et Winnie avait pu obtenir du 366th Equipment Maintenance Squadron une voiture avec chauffeur qui devait nous conduire directement à Bullit Mountain. L'aviateur qui la conduisait nous attendait, tout était bien organisé par Winnie :

« Aviateur de première classe Johnson lieutenant, j'ai la voiture qui vous est réservée qui est sur le parking.

— Repos aviateur, répondis-je. Nous n'avons que ça comme bagages, ça ira vite.

— Je vais vous faire attendre un peu devant l'entrée, je vais chercher la voiture. Vous avez un hélico qui vous attend à Mountain Home pour vous emmener directement à Bullit Mountain. Nous serons à la base dans une heure, Bullit Mountain est à une heure de vol.

— Bon, on vous attend là, allez chercher la voiture.

— À vos ordres lieutenant ! »

Winnie a toujours eu des problèmes de sommeil depuis que je la connais, et elle n'a été diagnostiquée avec des apnées sur sommeil qu'en 2005. Comme ce n'est pas le genre de personne qui se plaint, même quand son état de santé est en jeu, je pouvais voir qu'elle avait du mal à rester éveillée. Le vol de nuit, qui ne l'enchantait pas, était suivi d'un voyage en voiture puis d'un vol en hélicoptère vers Bullit Mountain pendant lesquels je comptais bien ne pas la déranger pour qu'elle puisse dormir un peu.

C'est à l'aube que nous sommes arrivés à Bullit Mountain Municipal, et nous avons tout de suite pu parler au capitaine Jonas Ruthland, l'officier qui commandait l'équipe de récupération du F-16. L'avion avait été purgé de ses fluides la veille, donc les quelques 5 000 livres de carburant qu'il contenait, et mis en sécurité, il pouvait être démonté. Comme Winnie s'impatientait car elle comptait récupérer à l'hôtel pendant la matinée, j'ai fait bref avec le chef de l'équipe de récupération. Apparemment, il n'y avait pas de dégâts à l'avion qui soient causés par son atterrissage d'urgence :

« Le pilote a été soigneux et a bien pris la piste, les volets étaient sortis à 35 degrés quand nous avons retrouvé l'avion hier matin. Maintenant, nous allons démonter le réacteur après avoir mis l'avion sur des chandelles et rentré le train. Ensuite, nous démontons les ailes et les empennages verticaux et horizontaux, et nous n'avons plus qu'à charger la cellule et la voilure sur une remorque. Notre atelier veut récupérer le réacteur en priorité pour le démonter et trouver la panne, il partira vers midi par la route à Mountain Home, on doit juste le mettre dans un conteneur de transport.

— Ça prend forme à ce que je vois. . . Bien, nous partons tout de suite vers la ville, le sergent et moi, nous interrogerons le pilote cette après-midi. Une chance qu'elle ait posé ce F-16 sans casse.

— C'est pas de la chance lieutenant, c'est du professionnalisme. »

Nous avons une des voitures du 366th Equipment Maintenance Squadron à notre disposition comme véhicule de service, et nous sommes parties avec à Bullit Mountain Town. J'ai fait un saut d'entrée au bureau du shériff pour prendre des nouvelles du major Messerschmidt et, plus important, pour avoir une idée des circonstances de son arrivée en ville. Tout allait se jouer sur sa psychologie, et il me fallait une idée de son état d'esprit pour l'inciter à coopérer au mieux. Le shériff Irving Dannelly m'a été très utile sur ce point :

« Je peux mettre à votre disposition une de mes deux salles d'interrogatoires. Ça ne sera pas des plus cozy comme ambiance, mais je peux vous arranger le coup avec une cafetière, ça sera moins policier comme ambiance.

— Merci pour votre aide, je ne pense pas que le major Messerschmidt souhaite être interrogée dans sa chambre d'hôtel. . . Elle s'est manifestée ?

— Auprès de vos collègues du 366th Equipment Maintenance Squadron pour le démontage de son avion de chasse. Elle leur a précisé qu'elle avait je ne sais plus combien de carburant à bord, et une histoire d'alternateur vide. Elle s'est occupée de la partie légale avec la FAA, et elle prépare un voyage d'affaires au Japon. Vous la trouverez à l'hôtel de la ville, le seul que l'on a d'ailleurs.

— J'ai vu quand j'ai fait les réservations, il fait aussi grill, intervint Winnie. Ça va être très pratique. . . »

Nous ne nous sommes pas attardées chez le shériff et nous sommes parties directement à l'hôtel. Winnie s'est mise au lit, j'ai pris une douche puis je suis allée retrouver le major Messerschmidt. Elle s'était changée et était en civil. À cette époque, le téléphone portable ne passait pas partout et AT & T avait installé une unique pylône de téléphonie mobile au centre de Bullit Mountain Town.

Le faible nombre d'abonnés à ce service permettait de faire que cet équipement était suffisant pour tous ceux qui voulaient s'y connecter pour passer un appel, ce qui était le cas d'Ayleen Messerschmidt. Elle réglait quelques affaires civiles par téléphone et, vers dix heures, elle prenait un thé sur la terrasse, avec quelques dossiers

de son activité d'avocate à régler. Elle parlait sur son portable à une personne que j'ai présumée être une collègue de travail du cabinet qui l'employait quand je l'ai rejointe :

« ... Non, l'équipe de mécanos a été ravie d'avoir autre chose à faire que de ramasser des pièces détachées sur plusieurs acres, j'ai demandé à l'Air Force de ne pas révéler mon nom tout de suite pour ne pas affoler ma mère, je t'ai dit qu'elle a une certaine défiance vis à vis de tout ce qui est aviation. . . Non, celui-là, par contre, elle est ravie que je le lui ai conseillé, elle trouve son Falcon très confortable et elle apprécie de l'avoir comme avion d'affaires. En plus, elle est à 15% de dépenses annuelles en moins, tout compris, par rapport à l'ancien taxi de son entreprise. . . Pas de changement pour moi, j'ai trouvé un vol Hawaï-Sapporo par Japan Air Lines, ça me permettra de passer voir Toshiro à Misawa, il est toujours dans le coin avec la JASDF³⁵. . . Tu peux dire à Brent qu'il n'y a pas de changement pour Tokyo, je n'ai pas eu à prévenir la boîte japonaise qui veut me rencontrer. . . D'accord Linda, je te rappelle quand je suis à San Francisco, à bientôt! . . . Bonjour lieutenant, prenez place, désolé de vous faire déplacer dans un coin loin de tout.

— Ce n'est pas grave, ça fait partie du métier. Ma subordonnée ne s'est pas jointe à nous, les vols de nuit, ça ne lui réussit pas.

— C'est pas tout le monde qui peut dormir tranquille dans un avion. Le compagnon de ma collègue Linda, que j'ai eue au téléphone à l'instant, s'endort dans n'importe quel moyen de transport sans problème, je me demande comment il fait. Ça lui permet d'avoir des prix avec des vols de nuit.

— Je suis un peu comme ça, je vois ce que ça fait. Sinon, pour notre entretien, j'ai pu avoir une salle avec le shériff pour que l'on soit au calme, le sergent Gaylor, vous et moi. La procédure prévoit que vous nous racontiez comment vous avez posé votre F-16.

— Vous avez des nouvelles de la panne ?

— Pas encore, le réacteur est à Mountain Home en atelier à l'heure qu'il est. Ils vont passer des échantillons d'huile au spectroscope pour voir quelles pièces ont dégusté. Il est trop tôt pour dire ce qui a lâché, mais ça vient du circuit de lubrification.

— Une master alarm en plein vol sans préavis, c'est que quelque chose a coïncé quelque part. En plus, j'ai eu des alarmes par intermittences avant que ça n'aille au plus mal. Je pensais pouvoir être vectorisée vers Mountain Home AFB pour un atterrissage d'urgence, mais mon turbo a démissionné avant d'être arrivé à destination.

— Vous nous raconterez tout cela cette après-midi. Vous avez vu l'autre équipe de l'Air Force ?

— Air Force et Coast Guard, ce sont des amies en plus. Elles doivent arriver ce soir depuis Denver. Hé, qu'est-ce qu'il veut celui-là ?

— Krompf! »

Une énorme bestiole toute noire, sorte de combinaison entre un ours et un chien, est venue se faire gratifier d'un câlin par nos soins. Amusée, Ayleen Messerschmidt m'a dit :

« J'attire toujours les bestioles en tout genre, même les animaux sauvages. . . Il a un collier celui-là, ça m'étonnerait qu'il ne soit pas à quelqu'un. . .

— Krompf!

35. Japan Air Self Defense Force, force aérienne d'autodéfense, armée de l'air japonaise actuelle.

— Ah, il est là!... Yevguenia, j'ai retrouvé Willy, il est allé découvrir de nouvelles têtes... Bonjour madame, excusez-moi, je suis en vacances ici avec une amie, et nous avons fait suivre notre chien. »

Une jeune femme rousse qui ne devait pas avoir plus de vingt ans est venue récupérer l'animal. Elle était accompagnée d'une amie, très typée asiatique, cheveux noirs avec le teint très clair, qui était visiblement en train de réserver une chambre à l'hôtel. La jeune femme rousse lui a alors transmis un message plutôt surprenant :

« Garde les Euros pour *une autre époque*,³⁶, on a des billets en dollars pour nos frais courants, fais attention de ne prendre que ceux antérieurs à 2000.

— J'ai demandé à Liandra de bien vérifier tout cela avant que l'on ne parte, répondit la jeune femme avec un fort accent russe. Ça ira la chambre à deux lits, nous avons une couverture pour Willy, il ne dérangera pas.

— C'est un chien-ours lituanien, nous expliqua la jeune femme rousse. Il est affectueux mais plutôt encombrant.

— J'aime bien, il a un air à la fois sympathique et intelligent, répondit Ayleen Messerschmidt, toujours aussi amusée par l'animal. Dommage que j'habite dans un petit appartement à New York City, ça me plairait un animal de compagnie comme le vôtre. »

J'ai laissé le major à son thé et ses affaires légales, et j'ai regardé la carte pour voir ce qu'il y avait au grill. J'ai été à la fois surprise et ravie de trouver un ragoût de légumes de saison proposé à la carte. À cette époque, pour avoir quelque chose de végétarien en dehors des grandes villes, c'était difficile. Je ne suis pas végétarienne, mais je n'aime pas manger de la viande tous les jours, simple histoire de faire attention parce que je ne métabolise pas bien les graisses.

Dans l'après-midi, nous avons fait ce que nous avons prévu avec le major Messerschmidt : passer en revue ce qu'elle avait fait pour ramener au son son F-16 une fois son réacteur en panne. En toute franchise, ça a été une de mes enquêtes les plus agréables jamais menée. Ayleen Messerschmidt a été très professionnelle tout au long de l'entretien, et elle s'est efforcée de nous fournir le maximum d'informations permettant d'isoler le problème qui l'avait conduite à se poser en catastrophe. Elle nous a bien expliqué ce qui l'avait motivée :

« ...Avec 5 000 livres de JP-8 à bord, j'avais de quoi démarrer un bel incendie de forêt, et cette option était à proscrire d'emblée. Une fois l'avion en panne, la difficulté était qu'il soit pilotable tant que l'alternateur pouvait me fournir du courant pour la pompe du circuit hydraulique. D'où le profil de descente accélérée avec approche à forte pente de la piste de Bullit Mountain Municipal.

— En plus, tu gagnais de la manœuvrabilité avec la vitesse et l'augmentation de la pression en descendant, ai-je fait remarquer. C'est vital de pouvoir continuer à avoir un avion pilotable.

— 250 nœuds, c'est très rapide pour un planeur, reprit Ayleen Messerschmidt, mais c'est jouable si on sait où se poser. J'ai fait du homing sur le VOR de Bullit Mountain municipal pour l'approche, et j'ai gardé l'altimètre radar pour la hauteur. Tant que j'avais du courant, tout était jouable.

— Tu as évalué comment, ta réserve d'hydrazine pour le turbo-alternateur ?

36. L'Euro n'a eu cours qu'à compter du 1^{er} janvier 2002. La scène se passe le 11 juillet 2001.

— Lockheed donne sept minutes à plein régime. En limitant les manœuvres le plus possible, pour ne pas solliciter trop la pressurisation du circuit hydraulique, je pouvais en tirer jusqu'à dix. Si j'étais en vue de la piste en cinq minutes maximum, c'était jouable, et c'est ce dont à quoi je suis arrivée.

— Pour freiner, tu as compté sur quoi, en priorité ?

— Volets et train d'atterrissage sorti. J'ai aussi fait une légère montée avant ma finale pour perdre de la vitesse, et j'ai pu poser l'avion à moins de 200 nœuds. J'avais autour de 180 de vitesse-air quand j'ai touché le sol, les freins mécaniques des roues ont fait le reste.

— Pour la visibilité sur la piste, ça allait ? ai-je demandé.

— C'était visible avec la lumière de la Lune, mais un peu limite. J'aurais choisi... une autre option si je n'avais pas eu un visuel.

— La NOAA nous a confirmé qu'il n'y avait pas de nébulosité ce soir-là, indiqua Winnie. C'était jouable pour une approche de nuit en VFR. En plus, comme l'aérodrome est situé au milieu d'un espace entièrement boisé, avec Bullit Mountain comme repère à dix heures en approche, même sans éclairage, le contraste est a priori suffisant pour que l'on puisse voir la piste.

— Elle est en bitume plus clair que le reste des alentours, précisa Ayleen Messerschmidt. De nuit, cela fait un point de repère facile à voir. »

À vrai dire, notre enquête ne relevait que de la pure formalité administrative à ce point de l'examen de l'incident du major Messerschmidt. Tout en évitant soigneusement de lui parler de l'option "siège éjectable", nous avons eu des explications précises sur chacune des phases de sa gestion de crise, des premiers moments où une alarme moteur intermittente l'avait alertée sur les problèmes que son avion rencontraient, à l'immobilisation de son avion sur l'herbe, en bout de piste, après atterrissage. Il n'y avait rien à reprocher au major Messerschmidt, et le résultat de notre enquête a simplement mis en avant son professionnalisme en la matière...

« ... Avec l'avion intact et le pilote indemne, la seule chose à faire en pareil cas, c'est de voir s'il n'y a pas eu des erreurs de décision de la part de ce dernier, ou des dysfonctionnements anormaux de l'avion en plus de la panne de moteur. Rien de tout cela, et nous sommes rentrées à Dayton, Winnie et moi, le lendemain. Par la suite, l'affaire a été classée et archivée une fois le rapport rédigé. Jusqu'à ce que des soupçonnés s'emparent de ce cas pour INVENTER de toutes pièces un atterrissage d'ovni qui n'a jamais eu lieu, c'était de la simple routine militaire pour moi.

— Justement, voir des militaires débarquer en nombre dans une petite ville, autrement tranquille, ça a sûrement dû encourager des vocations de fabulateurs. J'ai vu cela avec le cas de Sharpsburgh³⁷, où il n'y a jamais eu sur place que deux militaires, en tout et pour tout, venus enquêter sur une chute de météorite.

— Sans parler des équipes du 366th Equipment Maintenance Squadron, nous n'avons jamais été plus de cinq en ville, en comptant le major Messerschmidt. De plus, le journal local a repris l'information avec de nombreuses photos qui ont bien illustré tout ce qui s'est passé. J'ai gardé les coupures de presse de cette époque, c'est assez intéressant de voir sa tête dans les journaux. »

37. Voir à ce sujet, dans la série SARU, la nouvelle intitulée *Une Chaîne et Rien Dessus*.

Par la suite, j'ai pu voir les articles en question, et tout y figurait en clair : les photos des deux équipes en compagnie du shériff Dannelly, avec ma belle-mère avec vingt ans de moins que je n'ai eu aucun mal à reconnaître, celles de l'avion en train d'être démonté, des interviews du service de presse du 366th Equipment Maintenance Squadron, qui a géré la communication sur ce point, et une belle infographie expliquant le vol du major Messerschmidt.

Toute l'information était là, en clair, et bien disponible sur le site du journal local, moyennant un paywall des plus raisonnables, \$5 pour une semaine de consultation illimitée de toutes leurs archives numériques et numérisées. Dès lors, ce n'était même plus faire une enquête pour démontrer un cas d'ovni ce que je faisais, mais du référencement bibliographique. . . La seule chose qui jouait en faveur des soucoupistes, c'était que l'affaire avait vingt ans d'âge. Et c'était tout.

L'interrogatoire des témoins de première main des événements de Bullit Mountain ne m'avait rien appris sur les ovnis, et je m'y attendais un peu. Par contre, j'ai eu des informations de première main sur tout l'aspect gestion d'un incident grave par l'USAF, et c'était nettement plus intéressant. Néanmoins, il me restait encore le témoignage de quelqu'un d'essentiel à ajouter à ma liste d'informations pour avoir au final une vue complète de tout le dossier. C'était celui d'Ayleen Messerschmidt en personne.

Entre son métier d'avocate, son activité de pilote d'essai pour la NASA et l'Air Force, plus les jeunes belles-filles qu'elle avait depuis peu, vivant en couple avec un homme divorcé plus jeune qu'elle, il était parfaitement compréhensible qu'elle n'était pas des plus disponibles. Néanmoins, j'ai pu avoir un courriel d'elle me fixant un rendez-vous ferme en ligne le dimanche 21 février 2021 à 14 heures, heure du Colorado, pour une entrevue par vidéoconférence internet.

Entre temps, j'ai eu l'occasion de remettre de l'ordre dans mes notes, et de préparer mon interview avec l'ancien major, devenue brigadier-général depuis, Ayleen Cornelia Messerschmidt. C'est une amie de la famille, ma belle-mère a volé avec elle vers la Lune comme spécialiste de mission lors de la mission Starlight Messenger 912³⁸. Elle vient de temps en temps à la maison quand elle assure des permanences au NORAD à Cheyenne Mountain, non loin de Denver.

J'ai réussi à l'avoir en ligne, et à apporter une note finale à mon article sur l'affaire de Bullit Mountain. Elle était la protagoniste principale sans qui rien ne serait arrivé et, alors que sa trace était facilement trouvable, y compris avec l'article Wikipédia qui lui est consacré, et qui mentionne en clair son atterrissage d'urgence à Bullit Mountain Municipal, liens à l'appui, son nom n'est même pas cité par les amateurs de soucoupe volante qui ont inventé de toutes pièces l'affaire de Bullit Mountain.

Comme dans nombre de théories soucoupistes, les militaires sont tous anonymes, les unités qui sont sensées les avoir envoyées sur le terrain n'ont pas de désignation, et tout cela est envoyé en mission de dissimulation d'atterrissage d'ovni par un Pentagone générique, lointain et administrativement faux d'un bout à l'autre, le tout pour cacher tellement bien des atterrissages d'ovnis que les témoins sont nombreux et parlent dans les médias à la moindre occasion.

38. Voir le précédent roman de cette série, *Les Aventurières de la Réalité Retrouvée*.

C'est ici que rentre en jeu le théorème de Peyreblanque, du nom du médecin, ami de la famille aussi, spécialiste de mission sur Starlight Messenger 912, et rationaliste confirmé (entre autres), qui spécifie que la crédibilité d'une théorie de la conspiration est inversement proportionnelle à son exposition médiatique. En clair, si tout le monde en parle, c'est qu'elle est bidon.

Ce ne serait pas la première fois que l'USAF aurait dissimulé un crash d'un engin à la technologie intéressante pour l'ennemi mais, paradoxalement, c'est l'existence d'un mouvement soucoupiste, aussi crédible qu'un saucisson pur porc kasher, qui a été utilisé plusieurs fois pour dissimuler des crash de prototypes, comme ceux de l'avion furtif F-117, pour tromper le monde³⁹. Le programme de désinformation concertée mis au point, puis en œuvre à l'occasion, avait la dénomination de Have Troubles.

Avec la propension des soucoupistes à traquer tout ce que les militaires pourraient dissimuler comme secrets militaires, il était cousu de fil blanc que le KGB, du temps de la guerre froide, pouvait utiliser les soucoupistes comme chevaux de Troie pour surveiller des bases militaires US et obtenir des informations authentiques sur de vrais secrets militaires à l'occasion⁴⁰. Et il n'est pas dit que les milieux soucoupistes ne soient pas actuellement infiltrés par les services secrets iraniens, nord-coréens, voire chinois.

Parenthèse refermée, j'allais avoir de quoi m'entretenir avec Ayleen Messerschmidt ce dimanche 21 février 2021, surtout d'un point de vue aéronautique. La veille, un avion de ligne d'United Airlines, le vol 328, avait été victime d'une rupture de pale de soufflante sur son réacteur 2, et avait du revenir en urgence à son point de départ, Denver International Airport, en semant au passage des débris sur toute la ville ou presque. Par chance, nous n'étions pas sur la trajectoire de l'avion et nous ne nous sommes pas pris un carénage de réacteur sur la figure.

C'est dans cette ambiance très particulière que je me suis branché en ligne avec Ayleen Messerschmidt pour parler de soucoupes volantes. Elle était chez elle à New York City et elle était ravie de l'occasion. Comme quasiment toutes les personnes impliquées dans l'histoire originale, elle était loin de se douter qu'un incident aérien lourdement documenté comme celui de Bullit Mountain pourrait faire l'objet d'une récupération soucoupiste.

Ayleen était plus préoccupée, médiatiquement parlant, par l'exploitation potentiellement frauduleuse que Bernard Marsalis et son AARGHH pouvait faire de la disparition de son arrière-grand oncle Dan Blacksmith après la fin de la Seconde Guerre Mondiale⁴¹.

D'un coup, alors que l'affaire pour laquelle elle représentait la famille Blacksmith n'avait pas intéressé grand monde, elle était sollicitée pour parler d'une affaire d'ovnis à laquelle, initialement, elle ne comprenait rien, ce qu'elle m'a bien expliqué, avec son expérience d'avocate :

« Quand le reporter de Newsweek est venue me voir avant Noël pour me parler de cette histoire de soucoupe volante, j'ai cru qu'il s'agissait d'une nouvelle théorie de la conspiration sur mon arrière grand-oncle. Après tout, il y a eu tout et n'importe quoi de raconté sur la

39. Authentique.

40. Authentique. Ce mode d'action des renseignements militaires soviétiques, le GRU, ainsi que les branches action étrangère du KGB, a été envisagé par la CIA et le FBI dès les années 1970.

41. Voir les addenda du roman intitulé *Les Aventurières de la Réalité Retrouvée*, dans la même série.

disparition de quelqu'un comme Melinda McNair avant qu'on ne retrouve son avion au fond de l'eau. De plus, comme Marsalis et sa petite arnaque étaient de la partie, c'était quasiment assuré qu'une théorie paranormale à deux cents serait sortie sur Dan Blacksmith.

— Je n'ai pas bien suivi l'historique des théories, mais il y a eu tout et n'importe quoi, de l'attentat du Ku Klux Klan au passage à l'Est clandestin, en passant par la fausse disparition orchestrée pour dissimuler une mort peu honorable dans les bas-fonds de Hambourg. J'attends toujours l'enlèvement par des aliens, cela dit en passant.

— Celle-là, elle est tellement devenue synonyme de grosse f**taise inventée par des soucoupistes peu talentueux qu'elle n'est plus ressortie que par des humoristes ou des scénaristes de série de SF peu imaginatifs, ou portés sur la satire... Avec le journaliste de Newsweek que j'ai vu, j'ai tellement pas fait le lien avec moi que j'ai du lui demander de m'envoyer une note synthétique sur ce que c'était que cette histoire, et ce que j'étais sensée avoir comme rôle dedans... Naturellement, il avait fait des recherches là-dessus, et n'avait rien trouvé. Il a quand même publié un billet avec ma citation, disant en clair que c'était inepte d'un bout à l'autre, et inventé à partir de rien par des soucoupistes en manque de notoriété.

— J'ai dans le lot un patron d'hôtel new-age qui cherche à recruter de la clientèle, et un rentier de l'histoire d'ovnis qui cherche un nouveau Roswell pour battre monnaie. Toi qui vois des criminels dans le cadre de ton métier d'avocate, ça ne doit pas te surprendre.

— La seule chose qui me surprend, c'est le culot que les soucoupistes qui tentent d'exploiter ce filon mettent dans la fabrication d'une histoire d'ovnis qui est démontable par un non-spécialiste en cinq minutes de recherche avec Google. TOUT est en ligne, y compris le rapport officiel de l'USAF Materiel Command sur l'incident. Que de vieilles histoires très peu documentées à l'époque et que tout le monde a oublié, comme Roswell, sortent trente ans après, que des incidents mineurs dont tout le monde se contrefiche, comme Sharpsburgh, où le personnel au complet de la Special Air Research Unit a été envoyée pour enquêter sur une chute de météorite, soient exploités, ça n'a rien d'étonnant. Mais qu'un incident qui a eu lieu il y a vingt ans, et où toute l'information pour le démonter est quasiment mise sous le nez du grand public par tous les acteurs concernés, fasse l'objet d'une tentative d'exploitation soucoupiste à gros sabots, ça me dépasse !

— Il y a bien des imbéciles qui montent leur chaîne Youtube pour clamer au monde entier que la Terre est plate.

— Tu as une bonne partie de trolls là-dedans, j'ai même reconnu un de mes anciens copains de high school de Chicago, qui a monté une chaîne Youtube, Flatreality, où il joue clairement au pur troll en "débattant" avec les pires crétins de la Terre plate que l'on peut trouver. Ce qui se limite à les relancer sur leurs inepties sans la moindre once d'esprit critique, spectacle comique garanti. Bizarrement, les plus présentables du lot ne viennent jamais le voir, malgré ses invitations répétées.

— Les plus présentables, tu veux dire ceux qui font ça seulement pour s'en mettre plein les poches sur le dos des imbéciles convaincus que la Terre n'est pas un globe ?

— La cupidité est proportionnelle à la modération du propos chez ces personnes. Moins ils sont véhéments, plus ils sont motivés par la culture du moyen le plus efficace pour séparer les idiots de leur argent. Je ne dis pas que les ahuris bruyants qui y croient ne soient pas aussi cupides qu'eux, mais ils montrent clairement que faire tourner leur petit commerce n'est pas leur seule motivation... Cela s'applique à tout ce qui est pseudosciences, les plus bruyants

sont toujours les arnaqueurs les moins efficaces, et ceux qui croient le plus dans les mensonges qu'ils vendent. Pour en revenir à Bullit Mountain, j'ai huit demandes d'interviews sur le sujet, malgré le communiqué de presse que j'ai rédigé et qui indique que j'ai bien été le pilote d'un F-16 qui s'est posé en urgence à Bullit Mountain Municipal le 9 juillet 2001 en début de nuit, qu'il n'y a jamais eu d'affaire d'ovni, que tout est en ligne sur le site de l'USAF Materiel Command, et que je ne réponds plus qu'aux demandes d'informations sur mon arrière grand-oncle Dan. . . C'est la théorie, pour la pratique, je verrais au cas par cas.

— Bon courage malgré tout. . . Et merci de me répondre, je suis impatient d'écouter ta version "officielle" des faits.

— *À vrai dire, il n'y a pas grand-chose de plus que ce que j'ai déjà dit lors des différentes enquêtes qui ont eu lieu sur le sujet. Mes collègues du Materiel Command ont fait un excellent travail sur le sujet. . . »*

. . . Mais revenons à l'essentiel, à savoir ce que j'ai fait pour en arriver là. Tout cela commence à Fort Worth, Texas, à la NAS Joint Reserve Base qui est dans la ville. C'est une installation qui sert à l'ensemble de nos forces armées, dont celle dont je dépends, l'US Air Force Reserve Command. Tout aussi intéressant, le fait qu'elle soit à côté de l'usine de Lockheed qui fabriquait à l'époque les F-16. C'était le but de ma visite le 9 juillet 2001 après-midi, venir chercher un F-16 qui sortait de l'usine pour l'amener à Misawa AFB, au Japon, en vol de convoi.

Comme je suis membre des forces armées, je peux toujours m'arranger pour trouver une place dans un avion qui va plus ou moins vers la destination qui m'arrange aux dates les plus proches de celles qui m'intéressent. Et, parfois, en piloter un moi-même. Le véhicule retenu pour l'opération ce jour-là était un F-16 qui sortait d'une opération de ce que l'on appelle du retrofit, techniquement une mise à jour à mi-vie. Un avion de combat a une durée de vie, hors accident et perte en opérations, d'environ trente ans. Et, pendant ce temps-là, la technique évolue et un avion qui était à jour en 1985 se retrouve dépassé en 2000, pour parler de l'exemple de celui que j'ai pris ce soir-là.

Lockheed avait un contrat de remise à jour de F-16 de première génération, et ces avions ont profité d'une remise à jour chez le fabricant à l'usine de Fort Worth. Une fois l'appareil remis à jour, il était confié directement à l'USAF de l'autre côté de la piste, et envoyé, ou renvoyé, dans l'unité qui avait besoin de lui. J'avais un client du cabinet d'avocats où je travaillais à voir à Tokyo, et l'USAF avait un F-16 à ramener à mon ancienne unité au Japon, le 35th Fighter Wing, 13th fighter Squadron.

J'ai pris un taxi depuis l'aéroport de Dallas-Fort Worth International pour arriver à la base en début d'après-midi pour préparer mon vol. J'avais la météo à voir avant de décoller, et j'avais pu obtenir qu'un KC-10 du 6th Air Refueling Squadron reporte de 24 heures son vol d'entraînement pour pouvoir me ravitailler en vol au-dessus du nord du Nevada. Naturellement, j'avais un plan de vol à déposer, d'autant plus que j'allais dépendre du contrôle du trafic aérien civil tout au long du chemin.

J'ai rencontré ce jour-là un copain de mon unité où j'étais déployée pendant mon temps à Aviano, à l'occasion de la guerre en Bosnie, Samuel Nathanson. Il avait été mon chef mécanicien et il avait pris du galon, devenant officier. Il avait un poste de chef d'une unité de maintenance à Fort Worth, et il était content du boulot. Nous

avons beaucoup parlé boutique au mess ce soir-là, sachant qu'il n'avait pas suivi mon passage dans le civil :

«...Et tu as décidé de devenir avocate, moi qui croyais que tu allais finir astronaute pour la NASA! T'étais tout le temps dans tes bouquins et tes cours par correspondance à Aviano, tu étais dans l'astrophysique à l'époque.

— J'y suis toujours et, si ça marche bien, j'aurais enfin mon doctorat l'année prochaine. C'est surtout une formation d'avocate que j'ai suivie à Aviano, et j'ai eu mon diplôme quand j'ai été déployée à Misawa. C'est comme ça que j'ai pu quitter l'active il y a un peu plus d'un an.

— T'as quand même pas mal bossé pour avoir un bon poste, ça doit bien payer avocate. Et tu es toujours dans l'aviation militaire, toi?

— Ça me manquerait trop de ne plus piloter. Et puis, je compte quand même tenter ma chance avec la NASA. Ils prennent comme astronautes des candidats avec une expérience de pilote militaire et un doctorat en sciences. Il ne me manque plus que le second, et je pourrais leur envoyer une lettre de candidature.

— T'as toujours voulu faire ça, on en parlait déjà à Aviano, c'est bien que ça aboutisse enfin pour toi, et on ne pourra pas dire que tu n'as pas fait ce qu'il fallait pour y arriver!

— Tu le gardes pour toi, mais je compte rejoindre, dans un premier temps, le programme de pilotes d'essai interarmes du Pentagone. J'ai le niveau, ça m'intéresse, et j'ai une collègue, qui est officier des Marines de réserve, qui a fait suivre mon dossier à qui de droit comme candidate à proposer. J'ai eu un entretien au Pentagone la semaine dernière, ils sont intéressés... Bon, c'est pas que je m'ennuie avec toi, mais ça va être l'heure pour mon décollage. C'est toi qui es l'officier mécanicien sur ce coup-là, tu m'as dit?

— Affirmatif, la préparation de ton taxi pour ta ballade, c'est mon équipe qui s'en charge, il va être sur la rampe avec les pleins d'ici une demi-heure. On peut y aller tranquillement. »

J'avais un vol d'un peu moins de 2800 nautiques (5200 km) à faire pour ma première étape, Fort Worth-Anchorage, en Alaska. Sept heures et demie de vol, avec deux ravitaillements en vol en cours de route. Ma principale activité tout au long du chemin, ça devait être de répondre aux contrôleurs de la FAA et de Transport Canada pour tout ce qui était règles de navigation aérienne. Un vol qui devait être sans histoires...

* * *

COMME PRÉVU, MON F-16 ÉTAIT PRÊT au décollage à 22h30, heure locale. Je comptais partir avec le coucher du soleil pour naviguer de nuit en IFR et, surtout, décoller avec un air plus froid, et donc plus dense, en début de nuit, ce qui me permettrait d'avoir plus de portance. Un F-16 est trop court de 600 nautiques pour un vol direct sans ravitaillement depuis le Texas à destination de l'Alaska, c'était pour cela que j'avais prévu un ravitaillement en vol à peu près à 40% de mon vol, et un second à 80%.

J'avais mon rendez-vous avec le KC-10 de prévu pour 23h45, heure des Rocheuses. Il me fallait décoller à 23h15 heure du Texas au plus tard pour être à l'heure au-dessus du nord du Nevada. J'avais calculé que je volerais avec 50% de ma capacité maximale de carburant en vol de convoyage afin de décoller en étant la plus légère possible, tout en ayant une bonne marge de sécurité pour me dérouter le cas échéant.

En chemin, j'avais comme possibilités nombre de bases militaires et d'aéroports civils. Pour simplifier, il me fallait les mêmes facilités au sol qu'un petit avion de ligne, genre 737, en terme de longueur de piste et d'équipes de sécurité pour faire un atterrissage d'urgence. La partie la plus délicate était la côte ouest du Canada. Je n'avais que CFB Comox, au nord de Vancouver, comme base militaire de diversion, et il ne me fallait pas compter sur l'aéroport de Prince Rupert, au sud de la frontière avec l'Alaska, pour cause de piste trop courte.

Plus vers le nord, j'avais Whitehorse au Yukon, comme aéroport de diversion accessible. À condition de pouvoir voler au-dessus des Rocheuses, ce qui n'était pas envisageable en cas de dépressurisation, par exemple. Et rien d'autre avant Anchorage et Elmendorf AFB, ma destination pour la première partie de mon vol. Je repassais tout cela en m'installant à bord de mon F-16 quand Sam est venu me voir pour me dire que tout était en ordre :

« C'est bon Ayleen, ton taxi est prêt pour le service, les pleins à 50% comme tu nous l'as demandé, 7 500 livres à bord.

— Excellent vieux, je vais y aller doucement avec celui-là, c'est pas un vol qui nécessite qu'on le brutalise inutilement...

— Excusez-moi lieutenant, j'ai des nouvelles de la météo pour le major Messerschmidt...

— Faites-donc voir... »

C'était une évolution commune en début d'été, mais qui allait avoir comme conséquence que j'allais devoir prendre plus de carburant que prévu. Une ligne d'orages s'était formée sur les Rocheuses, et avait le mauvais goût de remonter vers le nord-est, droit sur ma ligne de vol. . . Dans l'aviation, c'est toujours une mauvaise nouvelle, car les masses orageuses doivent être contournées, et une annulation de mon opération de ravitaillement en vol était possible. Je voulais avoir une bonne marge de sécurité, et la possibilité de faire escale à JB McChord, dans l'État de Washington. J'ai pris la décision qui s'imposait :

« Sam, tu me rajoutes 2 500 livres de carburant, si je dois annuler le ravitaillement en vol, je dois pouvoir atteindre McChord sans encombres. Ça fera un peu plus à remuer au décollage, mais tant pis. Avec les orages, je ne tiens pas à prendre de risques.

— Tu devrais passer au nord-ouest de la formation si tu tiens ton plan de vol.

— Tu me connais, je préfère avoir plusieurs options qui ne serviront à rien plutôt que de me retrouver le bec dans l'eau parce que je n'ai pas pris de quoi faire face. . .

— J'appelle un camion et on te rajoute tes 2 500 livres. »

Ce contretemps n'a pas retardé mon décollage, car j'avais prévu large pour la check-list et la préparation. J'ai donc pu m'aligner et décoller à l'heure prévue, la tour de contrôle me donnant l'autorisation de décoller comme prévu :

« *Dagger 28 de Fort Worth Air Station, vous êtes autorisée à vous aligner sur la piste etr décoller, rappelez au niveau 100 avant de passer au contrôle aérien civil.*

— Compris Air Station, de Dagger 28, décollage. »

Ma principale préoccupation était le front orageux qui venait du sud-ouest et menaçait de me couper la route. J'avais calculé une route qui devait me permettre de l'éviter tout en me garantissant un vol le plus court possible. Passé mon point de ravitaillement en vol, je devais prendre un cap nord-nord-ouest qui devait m'éloigner de la perturbation. Néanmoins, j'avais prévu suffisamment de carburant pour me dérouter si la perturbation me rattrapait avant mon arrivée au Nevada.

Une fois en l'air, j'ai eu mon attention d'attirée deux ou trois fois par une lumière intermittente sur l'alarme moteur. Comme mes autres paramètres étaient normaux, je n'y ai pas prêté attention avant de passer du contrôle de trafic aérien de Denver à celui de Salt Lake City :

« Salt Lake City bonsoir, ici Air Force Dagger 28, je suis sur Juliet 58 au zéro neuf cinq, me recevez-vous ? À vous.

— *Salt Lake contrôle à Dagger 28 bonsoir, je vous reçois cinq. Je vous ai sur mon radar, vous continuez sur Milford ?*

— Affirmatif Salt lake, j'aurais besoin d'un vecteur pour passer sur Juliett 523, même altitude. Des nouvelles de Jerrican 63 ?

— *Votre tanker est en approche de BAM, vous allez pouvoir l'avoir en phonie sous peu. Continuez sur le 95 passé Milford pendant une minute puis prenez au 114 ensuite, vous serez sur Juliet 523, confirmez ensuite.*

— Compris Salt Lake, une minute après Milford puis cap 114, niveau 310. . . Salt Lake contrôle de Dagger 28, je viens de prendre au 114, niveau 310, rien à signaler, je reste à l'écoute. »

J'avais vu mon alarme clignoter avec un peu plus d'insistance, mais elle ne s'est pas déclenchée. J'ai pensé à une panne électrique et je me suis demandée si j'allais

continuer sur Elmendorf ou me poser à McChord, voire à Mountain Home, par précaution. J'ai décidé de continuer vers McChord malgré tout et de ne continuer vers l'Alaska que si la panne n'apparaissait plus. Parfois, il y a des petits pépins comme cela sur les avions, ça ne les empêche pas de voler mais ça doit être signalé à la maintenance.

Je devais ensuite remonter vers le nord pour rattraper le KC-10 en prenant certaines radiobalises comme points de navigation pour pouvoir retrouver ma station-service volante. Le KC-10 est équipé d'un émetteur TACAN pour que je puisse le retrouver, et je l'ai eu en contact radio peu après. J'ai jeté un coup d'œil sur mes jauges de carburant et j'avais nettement plus de 5 000 livres restant dans mes réservoirs, une bonne sécurité. D'autant plus que je m'éloignais désormais de la trajectoire du front orageux que je craignais. J'ai eu la confirmation par le contrôle de Salt Lake que je pouvais contacter mon tanker :

« Dagger 28 de Salt Lake contrôle, Jerrican 63 me fait savoir que vous pouvez le contacter sur votre fréquence actuelle, son TACAN est sur 122,5. »

— Merci Salt Lake, je vais contacter Jerrican 63. . . Jerrican 63 de Dagger 28 bonsoir, je suis votre cliente pour un ravitaillement, j'ai votre father sur 122,5, 25 nautiques en approche au trois dix cap 300, vous devriez avoir mon parrot sur votre father.

— *Affirmatif Dagger 28. Conservez votre cap actuel, nous descendrons au même cap et au même niveau pour interception. Pouvez-vous me donner votre quantité de carburant et votre vitesse-air s'il vous plaît ?*

— Restant plus de 5 000 livres au total, et vitesse-air de 500 nœuds, j'ai de la marge avant bingo, j'attends vos instructions, à vous.

— *Compris Dagger 28, nous descendons cap 300 au 310 pour interception, vitesse-air 450 nœuds. . . »*

Le temps était bien dégagé et je m'attendais à voir les feux de position de Jerrican 63 à midi d'un instant à l'autre. Après, je dois m'accrocher à sa perche de ravitaillement, faire le plein et repartir vers Elmendorf. Seulement, tout n'allait pas se passer comme prévu. J'ai soudain eu une alarme moteur qui m'indiquait que j'avais un gros problème. En pareil cas, pas d'hésitation, il faut se poser. J'ai réduit les gaz et mis immédiatement le cap vers Mountain Home, puis appelé le contrôle du trafic aérien :

« Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan, ici Dagger 28, j'ai mon réacteur en surchauffe, j'ai besoin d'un cap direct pour atterrissage d'urgence à Mountain Home, à vous ! »

— *Compris Dagger 28, ici Salt Lake Contrôle, je vous ai au radar, prenez au zéro dix, vous êtes clair jusqu'au niveau 100.*

— Clair jusqu'au 100 cap zéro dix pour Dagger 28 en approche de Mountain Home, prévenez les pompiers parce que ça sent le brûlé en cabine. Jerrican Six Trois, abort, abort abort pour le ravitaillement, désolé de vous avoir fait venir depuis la Californie pour rien. . .

— *C'est pas grave Dagger 28, on va vous suivre à Mountain Home. De Jerrican Six Trois à. . . »*

Et c'est généralement quand un incident est sérieux qu'il devient grave. Le voyant de l'alarme moteur qui faisait un bip-bip régulier et clignotait en orange s'est soudain mis à clignoter en rouge alors que la sirène indiquant une catastrophe imminente s'est déclenchée. Sans hésiter, j'ai tout coupé et je me suis retrouvée aux commandes

d'un fer à repasser aux capacités de planeur limitées. Restait à tenir au courant mon entourage, et prévoir où me poser :

« Mayday, Mayday, Mayday! Ici Dagger 28, panne réacteur complète, j'ai une alarme maître et j'ai dû tout couper! Salt Lake, il me faut une piste vite! Je prends ce que vous avez, je suis en vol plané!

— *Salt Lake de Dagger 28, vous avez le contrôle de votre appareil?*

— Affirmatif. J'ai l'alternateur de secours qui fonctionne pour les gouvernes et la radio, je suis au niveau 250 et je continue à descendre, il me faut la piste, vite!

— *Dagger 28 de Salt Lake contrôle, mettez votre radiocompas VOR au 121,5, vous avez la piste de Bullit Mountain Municipal sur cette fréquence. L'aérodrome n'est pas éclairé, prévoyez de vous éjecter si ça tourne mal, à vous.*

— Je préférerais éviter... 121,5 pour Bullit Mountain, j'ai un cap, vous avez l'altitude-pression?

— *Affirmatif, c'est 2 594 pieds.*

— 2 594 pieds, de Dagger 28, je suis dans l'axe, je sortirai les volets et le train au dernier moment, j'ai un visuel sur le paysage avec les lumières d'une petite ville en vue, niveau 150 toujours en descente, mon fer à repasser planerait mieux que ça. Je tente de me poser, de Dagger 28, terminé! »

Là, j'ai coupé tout ce qui ne servait à rien. J'étais sur le groupe électrogène de bord, et je n'avais au mieux que dix minutes de courant à pleine puissance, pour actionner les gouvernes et sortir le train, en plus d'avoir de la pression hydraulique pour les freins. Comme ils me l'ont dit plus tard, neuf pilotes sur dix se seraient éjectés dans de pareilles conditions.

J'ai réglé l'altimètre-radar au niveau pression de Bullit Mountain Municipal, 2 594 pieds pour 1 013 hPa, et laissé en activité l'altimètre-radar pour l'approche, ainsi que tout mon balisage pour éviter qu'un hélicoptère ou un avion de tourisme volant dans les parages ne me rentre dedans pendant ma descente. Sous moi, tout était noir, j'étais sur le cap droit vers Bullit Mountain et je descendais à 300 nœuds de vitesse-air. J'avais passé le niveau 100 vers le bas, et je ne voyais toujours pas la piste.

Le VOR de Bullit Mountain n'ayant pas de DME, c'était tout à l'estime pour me poser dessus. Par chance, l'absence de lumières était un point qui me facilitait la navigation à vue, et j'ai bientôt pu distinguer la cime des arbres. Enfin, j'ai vu la piste droit devant moi, un ruban d'asphalte gris clair qui se détachait du reste du paysage sous la lumière de la Lune. J'avais suffisamment perdu de vitesse pour pouvoir sortir les volets à 15 degrés, ce qui a amélioré ma portance. Avec ce coup-là, je n'avais droit qu'à un seul essai, et il me fallait me concentrer au maximum.

L'altimètre radar a égrené, avec sa voix synthétique, les altitudes décroissantes au-dessus du niveau du sol au fur et à mesure que je me rapprochais de l'aérodrome. J'ai ensuite suffisamment perdu de vitesse pour sortir les volets à fond, à 35 degrés, et le train d'atterrissage alors que j'étais à 500 pieds au-dessus du sol. Je voulais toucher le plus près possible du seuil de piste afin d'avoir le plus d'asphalte pour pouvoir freiner. L'alternateur ne m'avait pas encore lâché, c'était jouable.

J'ai touché environ à 150 pieds du seuil de piste et, après avoir plaqué le nez de mon F-16 au sol, j'ai écrasé les pédales de frein. L'avion a brutalement ralenti, perdant rapidement de la vitesse, volets sortis et aérofreins aidant, et j'ai vu que je n'étais plus

très loin de l'extrémité de la piste. Dernière manœuvre, j'ai profité de la vitesse qui me restait pour sortir de la piste et m'immobiliser dans l'herbe.

Dès que mon F-16 s'est arrêté, j'ai actionné la commande d'ouverture électrique de la verrière, profitant des derniers watts produits par l'alternateur, j'ai trouvé et installé l'échelle de corde de secours pour sortir de l'avion et, après m'être détachée de mon siège, j'ai fébrilement descendu de mon poste de pilotage et je me suis éloignée le plus possible de mon avion, au cas où il aurait la mauvaise idée de prendre feu et d'exploser.

Je me suis éloignée d'environ un quart de mile avant de m'arrêter et de m'allonger par terre. Vu ce que je venais de faire, il m'a fallu un peu de temps pour retrouver mes esprits et être en capacité de décider de la suite des opérations. Je me suis levée et j'ai vu que mon F-16 avait toujours ses feux de position en activité, ainsi que les feux d'atterrissage. Je suis retournée vers l'avion afin de récupérer mon sac de voyage avec mes affaires civiles, rangé dans un compartiment de l'avion. J'ai fait le tour pour voir si rien ne flambait et, en l'absence d'incendie, j'ai entrepris de récupérer mon sac. C'est à ce moment-là que j'ai entendu un gros porteur voler à basse altitude.

J'ai tout de suite compris que c'était Jerrican 63 qui venait aux nouvelles et j'ai essayé de voir par quelle direction il pouvait bien venir pour faire son passage à basse altitude. Il venait du nord, et j'ai eu un judy sur lui alors qu'il était dans l'axe de la piste. J'ai fait signe à l'équipage, profitant des derniers feux de mon balisage et de mes phares d'atterrissage. Jerrican 63 a fait un circuit puis il est revenu, battant des ailes pour m'indiquer qu'il m'avait vu, avant de repartir.

J'étais seule au milieu de rien sur un aéroport fermé, et je me suis dit que je pouvais appeler à minima le shériff du coin en faisant le 911 avec mon téléphone portable. Je l'ai sorti de mon sac de voyage et, en le mettant en marche, je me suis aperçue que je n'avais pas de signal. C'était quelque chose à quoi il fallait que je m'attende au nord du Nevada... À ce moment-là, l'alternateur de mon F-16 est arrivé au bout de son hydrazine, et je me suis retrouvée dans le noir.

Par habitude, j'avais une torche électrique dans mes affaires, et de quoi écrire. J'ai laissé un petit mot sur l'avion et je suis partie vers les bâtiments de l'aérodrome dans l'espoir de trouver une cabine téléphonique, j'avais une carte et de la petite monnaie sur moi. Manque de chance, la seule qui était à l'aérodrome avait été vandalisée et pas réparée... C'est ainsi que me trouvant en pleine nuit au milieu de la nature, j'ai entrepris de me rendre à la ville voisine à pied.

J'ai pris la route à pied et j'ai trouvé, un peu plus loin, un panneau balisant l'entrée d'un chemin de randonnée conduisant à Bullit Mountain Town, onze miles selon le panneau. N'ayant rien de mieux à faire cette nuit-là, j'ai pris le chemin de la ville avec l'intention de m'y rendre à pied, faute de mieux. Comme on dit dans l'Air Force : situation normale, tout est foutu...

J'étais partie pour une ballade en pleine nuit, laissant derrière moi mon avion en bout de piste sur l'aérodrome de Bullit Mountain Municipal. Le risque que quelqu'un puisse voler un F-16 en panne étant des plus minimes, j'ai entrepris d'aller trouver le shériff de la ville voisine pour pouvoir donner de mes nouvelles à la FAA

et à l'Air Force, en plus du KC-10 dont l'équipage avait pu voir clairement que j'étais en un seul morceau.

J'avais repéré le chemin de randonnée qui conduisait directement à la ville depuis l'aéroport. Faute de carte de la région, je m'en suis remise aux indications des panneaux de l'office de tourisme local pour trouver ma direction vers la civilisation. Bien m'en a pris, car je ne me suis pas perdue grâce à eux. Ce n'était pas vraiment désagréable de marcher de nuit en forêt, mais je me serais bien dispensée de l'exercice. Certes, j'avais que mon sac de voyage et mon casque de pilote à porter, mais ce n'était pas des plus gênant. Avec la fraîcheur de la nuit, j'ai pu garder mon casque sur la tête, ce qui m'a fait un objet de moins à porter.

À un moment, en pleine nuit, non loin de l'aérodrome, j'ai aperçu, à travers les arbres, les lumières d'une maison. Pensant pouvoir trouver quelqu'un qui puisse appeler le shériff de la ville pour qu'il puisse venir me chercher, je m'y suis rendue en coupant à travers bois. J'avais vaguement aperçu une silhouette au loin de quelqu'un que j'ai vu rentrer précipitamment dans la maison quand je suis sortie du bois avant que je puisse dire quoi que ce soit :

« Bonsoir, je. . .

— HHHHHHHHHHHHHHHHHHHH! UN ALIEN!

— Heu, madame, je. . . »

Je n'ai pas eu le temps d'en dire plus que je me faisais tirer dessus au fusil de chasse sans la moindre sommation. Je n'ai eu le temps que de me mettre à couvert et de quitter les lieux au plus vite en prenant par où j'étais venue en courant. Dans une pareille situation, autant ne pas insister. . . J'ai continué mon chemin dans le noir, en pleine forêt déserte. Ou presque. . . Au détour du chemin, je suis tombée sur une scène bizarre. Sur une aire de pique-nique qui, normalement, aurait du être déserte à cette heure-ci, je suis tombée nez à nez, c'est le cas de le dire vu l'anatomie de ce que j'ai trouvé là, sur des bestioles bizarres autour d'un feu de camp, en train de faire cuire quelque chose dessus :

« Grunt ?

— Bonsoir les bestioles. . . Je ne fais que passer là, je me rends vers la ville voisine, je ne vais pas vous déranger plus que ça. . .

— Grrrrrrrrrrruuunnnt. . . »

J'ai l'art d'attirer les animaux, y compris les plus invraisemblables. Ces bestioles étaient des sortes d'ours au corps sphérique d'environ deux pieds de diamètre, avec une tête tout aussi sphérique moitié plus petite, et un nez d'environ huit pouces de diamètre, tout rond et tout noir. Sur leur arrière-train, ils avaient tous une touffe de poils noirs rond, de la même taille que leur nez, qui cachait visiblement une petite queue. Enfin, ils avaient des oreilles en forme de ruban, dressées sur le dessus de la tête, avec l'extrémité pliée à l'horizontale à angle droit.

Il y en avait une demi-douzaine, moitié tous noirs et moitié à fourrure brun clair, tous autour du feu en train de faire cuire quelque chose. En me rapprochant, j'ai pu voir ce c'étaient des fers à gaufres, qu'ils avaient garnis de pâte fraîche qu'ils prélevaient dans un faitout qui avait visiblement servi à la préparer. L'un d'entre eux m'a proposé une gaufre fraîchement cuite :

« Grunt ?

— Ah, c'est pas de refus, j'ai marché depuis l'aérodrome et je me suis fait tirer dessus pas une folle qui habite au milieu de la forêt. . . Mmmmm! Délicieuse! Je ne vais pas m'attarder, je dois donner de mes nouvelles au plus vite à l'US Air Force, j'ai posé un avion en panne à l'aérodrome du coin. . .

— Grunt! »

Un des animaux en a appelé un autre, et j'ai pu voir qu'ils avaient installé une sorte d'antenne de communication sol-espace, du genre faisceau directionnel pour communiquer avec des engins sur orbite terrestre. Il y avait avec cet équipement une sorte de flight case qui y était branché, sans doute un émetteur de radio. Un des animaux était probablement l'opérateur de cet équipement, et les autres bestioles sont vite venues le rejoindre. Il y avait sûrement une communication de je ne sais quel émetteur qui leur était destiné et qu'ils attendaient.

Au bout de cinq minutes, ils se sont mis à rassembler leurs affaires, pendant que deux d'entre eux démontraient l'antenne-radio. J'ai vu qu'ils avaient une sorte de charrette dans laquelle ils ont rangé toutes leurs affaires. L'un d'entre eux m'a proposé une dernière gâterie pour la route sous la forme d'une canette métallique de bière :

« Grunt ?

— Ah, c'est pas de refus, elle est bien fraîche en plus. . . Peroni, c'est italien à ce que je vois, vous avez bon goût pour vos imports. . . »

Alors que je finissais ma bière, excellente en plus (j'ai découvert la marque ce soir-là et j'en achète régulièrement depuis, on en trouve à Little Italy à New York City), une autre grosse bestiole est venue faire connaissance. C'était une sorte d'énorme chien tout noir, très affectueux, qui venait de je ne sais où :

« Krompf!

— Ah tiens, un nouveau. . . Mais oui mon grand, tu es gentil, mais je dois y aller. . . Je suis attendue par mes supérieurs. . .

— Grunt! »

Une des bestioles sphériques est venue avec une sorte de harnais, ce qui a ravi le chien énorme. Je l'ai vu être attelé à la charrette dans laquelle toutes les bestioles avaient rangé leurs affaires, et j'ai reconnu au passage la flight case du poste de radio présumé, et une seconde flight case, sans doute pour ranger l'antenne une fois démontée. Il y avait sur le flanc de l'un des flight case une sorte d'étiquette militaire d'identification du matériel, avec quelque chose d'écrit dessus que je n'ai pas pu lire car j'étais trop loin, et une croix de Saint André noire inscrite dans un cercle.

J'ai pu lire une inscription en anglais sur cette étiquette qui parlait d'une antenne de liaison sol-espace avec une référence que je n'ai pas retenue, et qui ressemblait à nos identifiants d'inventaires de matériel de nos forces armées. J'ai trouvé un conteneur pour le verre à recycler, et j'ai laissé partir l'équipage invraisemblable. Avant de confier ma bouteille de verre vide au recyclage, j'ai pu lire dessus une inscription qui m'a laissée perplexe :

À CONSOMMER AVANT : MARS 2533 CRT

Quelqu'un sur la chaîne d'embouteillage s'était sûrement emmêlé les pinces avec l'étiqueteuse. . . Je suis repartie à pied vers la ville, escomptant arriver aux alentours du lever du soleil. Par chance, il ne pleuvait pas, le chemin de randonnée était bien balisé, et je me rapprochais lentement mais sûrement. À un moment, le chemin

arrive sur la route qui relie Bullit Mountain au reste du monde par l'ouest, et il est parallèle à cette dernière sur un demi-mile environ.

J'ai fait une pause et je me suis demandée si j'allais encore marcher pendant un bout de temps ou attendre qu'une voiture arrive. Ma montre était à l'heure du Texas, deux heures en arrière, et elle indiquant trois heures et demie du matin. Je me suis assise dans l'herbe pour faire une pause, et la nuit était noire et silencieuse autour de moi. Toutefois, à l'est, le ciel commençait à s'éclaircir. Il allait bientôt faire jour et je n'étais plus très loin de la ville.

Un bruit de moteur, au loin, se rapprochait, et j'ai pensé que j'allais pouvoir faire le chemin qui me restait à parcourir en voiture. J'ai vu les phares d'un véhicule qui se rapprochait de ma position. Avec un peu de chance, j'aurais à faire à un conducteur aimable qui m'épargnerait les quelques deux miles qui me restaient à parcourir avant d'arriver en ville. J'ai eu espoir d'abrèger ma randonnée involontaire quand j'ai vu le véhicule ralentir en arrivant à ma hauteur mais, soudainement, ce dernier, un petit camion, est reparti en trombe en me voyant de plus près et il a disparu au loin, probablement à une vitesse largement au-dessus de ce qui est permis par la loi.

Je me suis résolue à marcher une heure de plus en direction de la ville, avec le ciel qui s'éclaircissait à l'est. J'ai eu le temps de penser à ce que j'allais devoir faire avant de me trouver une chambre d'hôtel et de récupérer. Le plus urgent était d'appeler l'USAF pour leur dire que j'étais indemne, et voir s'ils avaient pu envoyer une équipe de mécanos pour s'occuper de mon F-16. Il y allait y avoir une enquête, et j'allais être interrogée. Je n'étais pas attendue avant le 17 juillet au Japon pour mon rendez-vous d'affaires, et j'avais un peu de marge pour m'y rendre. Là aussi, il me fallait me trouver un vol vers Tokyo, l'option militaire étant annulée.

Je suis entrée en ville aux aurores, et un habitant du coin qui partait travailler en forêt m'a indiqué le bureau du shériff. Je m'y suis rendue directement et j'ai fait la connaissance du shériff Dannelly, que j'ai visiblement rassuré quand à mon sort après mon atterrissage en catastrophe sur l'aérodrome qui était dans sa juridiction :

« ... J'ai préféré ne pas rester près de l'avion, vu qu'il m'est apparu peu vraisemblable que quelqu'un ne tente de partir avec. En chemin, j'ai bien essayé de vous appeler, mais je n'ai pas eu de chance. La cabine téléphonique de l'aéroport était en panne, j'ai été confondue avec... une importune par l'habitante de la maison dans la forêt que j'ai trouvée sur mon chemin, et le seul automobiliste que j'ai vu sur la route en venant ici n'a pas jugé utile de me prendre comme passagère... Enfin, au moins, vous avez une belle région, c'est toujours cela de pris.

— Tant mieux que vous n'ayez pas eu plus de problèmes en chemin, me répondit le shériff Dannelly en levant les yeux au ciel, visiblement désespéré par l'attitude de certains de ses administrés. Mon adjoint est en train de prévenir vos supérieurs de votre arrivée, une unité de réparation est arrivée à l'aérodrome en hélicoptère depuis Mountain Home AFB il y a une heure, et elle est en train de sécuriser votre avion. A priori, d'après ce que j'ai compris, vous n'avez rien cassé à l'atterrissage, ce qui est remarquable compte tenu des circonstances, dit l'officier que j'ai eu au téléphone... Oui Brad ?

— J'ai un colonel Latimer au bout du fil, il vous fait savoir qu'il est ravi que vous ayez retrouvé le major Messerschmidt, à qui il souhaiterait parler.

— Je te la libère, j'ai fini avec elle, rien de particulier à signaler, je peux la rendre à l'USAF. Major, je pense que vous avez deux mots à dire à votre officier supérieur.

— Avec joie, j'ai un rapport de situation à lui faire. »

Milton Latimer a été un des pilotes de mon escadrille quand j'ai participé au blocus aérien de la Bosnie, entre la guerre du Golfe et mon déploiement au Japon. J'étais ravie qu'il soit passé lieutenant-colonel, et c'était lui qui supervisait mon vol de convoi depuis Elmendorf AFB, en Alaska. Mon initiative ne l'avait pas surpris, et il m'a félicité d'avoir fait le nécessaire pour effectuer un atterrissage non destructif après ma panne en vol :

« ...Vu ton peu d'appétence pour le parachutisme, je me suis doutée que tu tenterais de te poser en quelque part, et ça ne m'a pas étonné que tu aies réussi ton coup. Quand il s'agit de trouver des idées tordues, tu es toujours en première ligne.

— C'est ce qui fait mon charme Milt... Le NORAD prend ça comment ?

— Avec un profond soulagement en ayant appris que tu étais indemne et que ton avion était intact. Ça fera une bonne pub pour l'Air Force, et tu as les félicitations officielles du Pentagone. Il va y avoir une enquête, le Materiel Command va envoyer sa go-team pour te demander ta version des faits côté pilotage, et une seconde équipe pour voir au sol s'il n'y a pas des infos à gratter. Une fois que la première équipe t'aura interrogée, tu seras libérée de tes obligations. Tu ne devais pas aller au Japon pour des obligations relatives à ta profession d'avocate ?

— Affirmatif Milt, mais j'ai de quoi me payer un billet sur un vol civil, je vais régler cela cette après-midi. Je reste à l'hôtel de la ville en attendant d'avoir vu tout le monde. Tu as besoin d'un rapport écrit, je vais te le faire cette après-midi ou ce soir, et te le faxer, ça t'ira ?

— Ça se voit que tu es avocate désormais, tu es bien carrée avec la procédure... On fait comme ça, double-le d'un envoi postal, ça me permettra de faire des photocopies pour le Pentagone, le NORAD et le Materiel Command. Je pourrais t'appeler sur ton portable le cas échéant ?

— Affirmatif, j'ai de nouveau de la réception depuis que je suis en ville. De toutes façons, je ne bouge pas, j'ai une nuit de sommeil à rattraper, je reste à l'hôtel local. Je vais passer par le téléphone classique pour réserver mon vol pour le Japon. Je ne suis pas attendue à Tokyo avant le 17, j'ai quelques appels à faire de l'autre côté du Pacifique pour prévenir les gens que je voulais voir du contretemps. »

L'hôtel local était loin d'être plein, et je n'ai eu aucun problème pour avoir une chambre. J'ai pris un petit-déjeuner au restaurant local, pas de la grande gastronomie, mais très bien cuisiné puis, dès qu'une chambre a été faite par les femmes de ménage, j'ai pu me mettre au lit pour dormir un peu. En début d'après-midi, un mécano du 366th Equipment Maintenance Squadron venant de Mountain Home AFB est passé me voir pour m'indiquer ce qu'il en était de mon F-16. A priori, il n'y avait rien de grave, tout était concentré sur le moteur :

« ...L'avionique n'a rien, la cellule est intacte et nous avons pu vider les fluides sans problème avant de commencer à démonter le moteur. L'équipe qui s'en occupe aura fini dans deux ou trois heures, et il sera emmené en atelier pour démontage complet. On a déjà fait une analyse spectrométrique de l'huile, et il y a un sérieux problème avec votre réacteur.

— De quel genre ?

— On a des microdébris de toutes les pièces du moteur qui sont lubrifiées, des paliers des turbines aux pompes auxiliaires. Cinq minutes de fonctionnement de plus et il vous explosait au derrière, d'après le chef d'atelier. Selon lui, un pilote moins délicat que vous aurait eu des ennuis bien plus tôt. Le circuit de lubrification a un gros problème, et il va être démonté en priorité. C'est assez étonnant parce qu'on n'a pas vu de fuite sur le corps du réacteur.

— Je n'ai pas eu de variation de l'EPR en vol, ni de surchauffe⁴², juste des alarmes fugaces avant la grosse panne. Ça doit être la pompe qui a lâché, ou quelque chose dans ce genre.

— On vous tiendra au courant dès qu'on aura la réponse, mon chef d'atelier va vérifier en priorité le circuit de lubrification. Je pense que l'équipe de nuit pourra vous donner la réponse demain matin.

— Je vous laisse mon numéro de portable, vous le transmettez au chef d'atelier en charge de mon moteur à Mountain Home, en lui disant de m'appeler dès qu'il a trouvé la panne. Ça m'intrigue ce genre de problème.

— Pas de problème major, on vous prévient. Bonne journée à vous!

— Vous de même sergent. »

La partie militaire étant terminée, j'ai pu régler mon problème de vol vers Tokyo, et m'arranger avec Mountain Home pour leur ramener à la fin de mon séjour une voiture de service qu'ils avaient amenée sur place pour les équipes d'enquête. Milt m'a confirmé que l'équipe de Wright-Patterson AFB serait sur place demain matin, et que la seconde équipe allait venir de Denver le lendemain. Pour moi, tout était rentré dans l'ordre, et la suite relevait de la simple formalité.

Je t'avoue que je ne me suis pas occupée plus que ça de l'enquête et de ses détails, car j'avais surtout en tête mon rendez-vous d'affaires à Tokyo. Comme je parle couramment japonais, et que j'ai l'art de mettre les asiatiques dans ma poche, dicit maître Sawyer, mon patron de l'époque, j'avais à présenter à un groupe de businessmen nippons la proposition d'une entreprise de Newark de doubler des animés dont leur société avait les licences de diffusion et d'en assurer la distribution pour les marchés anglophones.

Sans rentrer dans les détails, l'atout majeur du client que je représentait était un réseau de distribution solide dans les principaux marchés anglophones hors USA, soit la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, une expérience notable avec les licences vidéo japonaises, et des contacts privilégiés avec des distributeurs qui comptent. Au final, j'ai pu leur avoir le contrat et tout le monde a été content, il y a eu des échanges d'exclusivités par la suite entre les deux entreprises, et de bonnes affaires pour les deux partenaires.

Le soir même, j'ai eu des nouvelles en exclusivité de la part de Mountain Home : quelqu'un allait se faire virer chez Lockheed Fort Worth parce que le filtre à huile du circuit de lubrification de mon réacteur n'avait tout simplement pas été mis en

42. L'EPR, Engine Pressure Ratio (ratio de pression du moteur), est la différence de pression entre l'entrée du réacteur et sa sortie, et il est un indicateur du bon fonctionnement du moteur et de la poussée produite par ce dernier. La température du moteur indique s'il y a un problème avec le circuit de lubrification, ou celui de carburant.

place avant que je prenne l'air... Le réacteur était fichu au niveau de tout ce qui était roulements, mais c'était rattrapable. Si tout ce qui est aubes de turbines et chambres de combustion est intact, on peut reconstruire le moteur. Bonne nouvelle pour les contribuables que nous sommes.

Pour la suite des opérations, j'ai appris que ta belle-mère Jolene et Amy Alvarez étaient de la partie pour l'enquête de terrain dans les environs. Comme il n'y avait pas, a priori, de pièces de l'avion qui soient tombées sur des civils, c'était une simple formalité légale, et une équipe improvisée comme celle-ci suffisait largement. Sachant que Jolene a un doctorat de droit civil, ça aide au cas où il y aurait eu le moindre contentieux à désamorcer, ou régler au mieux. Ce qui n'a pas été le cas d'après ce que j'ai su par la suite.

De mon côté, j'avais à être interrogée par des enquêtrices de la go-team de l'Air Force Materiel Command. Et, visiblement, celle qui m'avait été envoyée ne comportait pas d'experts avec plusieurs années d'expérience en la matière vu que la cause de l'accident a été vite trouvée, sans parler du fait que l'avion était intact et le pilote indemne. J'ai eu un appel de Milt la veille pour me prévenir que je devais prendre quelques précautions avec les enquêtrices :

« ...Ce sont des petites jeunes qui débutent dans la carrière, et qui sont parfois maladroites. Elles sont compétentes et bien intentionnées, le problème n'est pas là, mais elles se font facilement intimider par tous ceux qui ont des gallons. Avec les états de service que tu as, ça va sûrement les limiter dans leur volonté d'aller au fond des choses. Mets-les en confiance, elles sont bien ces deux-là, et elles iront loin.

— Tu sais, je n'ai pas la réputation d'être agressive dans mes relations professionnelles. Et puis, il n'y a ni victimes, ni casse au-delà du réacteur qui est en cours de démontage, ça sera une conversation technique agréable entre spécialistes. Jouer les grandes héroïnes, ça n'a jamais été mon genre, je n'ai pas le physique pour cela en plus. En tout cas, merci de me prévenir, je vais les soigner au bon sens du terme, et elles feront un excellent rapport, d'un point de vue professionnel, cela va de soi. »

Le lendemain matin, alors que je me suis rendue de nouveau au poste du shériff pour des formalités concernant la récupération de mon avion, j'ai fait la connaissance de la go-team de Wright-Patterson AFB. Le lieutenant Belinda Lockwood et le sergent Winnifred Gaylor m'ont vraiment fait l'effet de gamines tout juste sorties du lycée quand je les ai vues pour la première fois. J'avais la trentaine à l'époque et je pouvais me considérer comme adulte, et j'ai été marquée de voir que des femmes de dix ans mes cadettes avaient vraiment un air juvénile que j'avais perdu.

Belinda Lockwood est une grande blonde mince qui a l'air de ne pas s'en faire dans la vie, et aborde toujours les choses avec un air détendu qui est toujours le bienvenu. J'ai travaillé avec elle par la suite, et nous nous fréquentons toujours aujourd'hui, tant en privé qu'à titre professionnel, et sous ses airs de nonchalance permanente, elle est un esprit analytique supérieur, capable de trouver le fil rouge qui change tout dans un fatras d'indices et de données a priori sans lien et sans ordre cohérent.

De son côté, Winnifred Gaylor est l'acolyte qui lui faut. C'est la petite abeille travailleuse toujours en train de faire avancer les dossier, faire aboutir une procédure ou résoudre un problème pratique. Le genre de bosseuse intelligente et efficace qui connaît tous les rouages de l'Air Force et fait avancer les choses grâce à son obstination et ses compétences. Par contre, ce matin-là, elle avait l'air plutôt endormie.

Winnie a toujours eu des problèmes d'apnée du sommeil et, en 2001, elle ne les avait pas encore traités.

Il faut dire aussi qu'un voyage de nuit en avion n'arrangeait pas les choses, Winnie faisant partie des personnes qui ne peuvent jamais fermer l'œil dans n'importe quel type de transport. Je fais un peu partie de ces gens-là, en avion, je m'endors difficilement. Par contre, un qui fait la sieste n'importe où sans problème, c'est notre ami, le docteur Peyreblanque. Les fois où je l'ai vu réveillé dans un moyen de transport que nous avons pris ensemble comme passagers se comptent sur les doigts d'une main. . .

Ce jour-là, le shériff Dannelly nous a bien facilité la tâche en mettant à disposition une de ses salles d'interrogatoire. C'était un peu intimidant comme atmosphère mais l'homme de loi de Bullit Mountain Town a su de suite nous mettre dans une bonne ambiance, ce qui a beaucoup aidé par la suite :

« Miss Messerschmidt, vu votre patronyme, il y a de fortes chances que vous soyez intéressée par les pâtisseries allemandes. Nous avons un pâtissier qui en fait sa spécialité, si ça vous intéresse. Il a des Aachener Printen en ce moment, un vrai délice.

— Mmmm, vous me tentez, je suis partante pour goûter cette spécialité, mais il ne faut pas vous donner tout ce mal, nous ne sommes ici qu'à titre professionnel.

— Mesdames, ne vous en faites pas pour cela, c'est une tradition familiale chez moi de bien recevoir les invités, en plus d'être une excuse pour prendre une bonne pâtisserie. J'ai du café italien pour aller avec, je vous en préparerai pour aller avec.

— Alors là, si vous nous prenez par les sentiments, je suis partante ! rajouta Winnifred Gaylor d'un air gourmand, malgré sa fatigue. Je connais surtout les stollen, j'avais de voisins de palier quand j'étais petite qui en faisaient pour Noël, on leur en commandait tous les ans un à la même époque.

— J'aime bien le café mais je suis plutôt thé, si vous en avez, j'en prendrai bien à l'occasion, précisai-je. Si vous n'en avez pas, ne vous en faites pas, le café m'ira très bien, surtout de l'italien.

— Pas de problème non plus pour le thé major. . . Bien, je vais vous préparer cela pour cette après-midi, tout sera prêt à deux heures. J'ai l'équipe de Denver qui va arriver ce soir, vous allez vous croiser à l'hôtel. »

Nous avons laissé passer la matinée pour permettre à l'équipe de l'Ohio de se poser avant de commencer le travail. J'ai pris un siège dans le bar de l'hôtel, avec la bénédiction de la patronne et un pot de très bon thé, rare dans un bar, pour régler un peu de mon travail d'avocate. J'avais un dossier au pénal à préparer pour septembre, et c'était assez délicat. Mon client a réussi à s'attirer la clémence du jury et il a obtenu la peine minimale, ce que nous avions visé lui et moi. Comme c'était une affaire sans crime de sang, ça a facilité les choses.

Vers onze heure de la matinée, j'ai eu la surprise de retrouver une bestiole que j'avais vue en forêt la nuit d'avant, l'énorme chien affectueux avec des airs de nounours qui accompagnait les bestioles sphériques qui faisaient cuire des gaufres au feu de bois en forêt, entre deux communications radio avec quelque chose de non identifié dans l'espace. C'était bien la même bestiole, et il est venu me voir directement quand il est entré dans l'hôtel :

« Krompf !

— Tiens, quelle bonne surprise ! Tu viens en ville sans tes copains les mangeurs de gaufres au feu de bois ?

— Laisse Yeva, je m'en occupe... Excusez-le madame, Willy aime bien faire la connaissance des gens, et il est un peu collant parfois... Carlyne Vreethens, je suis... étudiante en géologie, et je fais un voyage d'étude dans la région avec mon amie Yevguenia.

— Vous m'aurez dit astrophysique comme matière, j'aurais pu échanger avec vous, je prépare un doctorat à Columbia... Il est adorable votre Willy, c'est quoi comme race ?

— Un velkard, c'est un chien-ours... sibérien, il est à Yevguenia. Il nous sert d'animal de trait, vu son gabarit.

— Ah, je ne connaissais pas comme animal. Je ne suis pas très portée sur la zoologie, ce qui ne m'empêche pas d'attirer toutes les bestioles, domestiques comme sauvages, qui me trouvent amicale... Excusez-moi, mais votre amie a besoin de vous pour régler quelques détails.

— Je vous prend Willy et je vais voir avec elle... Bonne journée madame... »

Il y a de tout dans le milieu universitaire, et j'ai été amusée de voir ces deux gamines, qui devaient à voir au plus vingt ans. Celle prénommée Carlyne était une rousse plutôt athlétique, avec des airs de cowboy, et elle était accompagnée d'une petite brune très typée slave, quasiment asiatique, que j'ai devinée être russe à son prénom. Apparemment, elles ont discuté d'un point concernant le restaurant de l'hôtel, car je les ai vues se faire expliquer la carte par la patronne. J'ai pensé à elles plus tard parce qu'il y avait comme salade du jour de l'okroshka, la fameuse salade d'été russe au concombre et à l'alcool. C'est Martin Peyreblanque qui m'avait fait découvrir, c'est spécial mais quand on aime, comme moi, c'est un délice.

L'après-midi, j'ai eu un entretien des plus agréables avec l'équipe de Wright-Patterson. Pendant que son sous-officier s'est reposée, Belinda Lockwood avait un peu avancé dans l'étude de mon dossier, et elle a pu m'annoncer que l'origine de la panne de réacteur qui m'avait amenée à me poser à l'aérodrome local avait été trouvée. Et c'était tout simple :

« Les mécanos du 366th Equipment Maintenance Squadron ont trouvé, en démontant votre réacteur, que le filtre à huile était manquant. Apparemment, il y a eu une erreur de procédure chez Lockheed, et votre F-16 est sorti des chaînes de retrofit sans le filtre à huile sur le réacteur. Le circuit de lubrification s'est colmaté progressivement et vous avez eu une alarme principale quand le réacteur a commencé à se gripper. Le chef mécano vous envoie ses félicitations pour avoir coupé les gaz à ce moment-là, vous avez pu sauver la mécanique, en plus de votre peau.

— Vous savez s'il y a eu d'autres incidents du même ordre sur les premiers blocks de F-16 sortant de l'usine de Fort Worth après remise à jour ?

— Négatif pour le moment. Mes patrons ont mis une équipe sur le coup, et recommandé une inspection immédiate de tous les circuits de lubrification des F-16 block-15 ayant été mis en service après amélioration à mi-vie. Lockheed a lâché en interne son service qualité pour trouver d'où vient le problème. A priori, ça serait un manquement accidentel, aucun autre cas similaire au vôtre n'a été signalé à ce jour.

— Souhaitons-le... En tout cas, celui qui a oublié le filtre risque de prendre cher.

— Ça sera plus le process qui a laissé passer cette faute qui va sauter, Lockheed a des procédures de vérification qui, normalement, doivent faire que cela ne se produise jamais. Mais comme on a affaire à de l'humain, une erreur est toujours possible, et ils

veulent se donner les moyens de la détecter avant que ce ne soit un pilote en mission qui ne le fasse au pire moment possible... Ce que l'on va voir surtout, c'est votre application de la procédure de sécurité en cas de panne moteur en vol. Vous vous êtes posée de nuit en IFR sur un aérodrome non balisé avec l'alternateur de secours de votre F-16 comme seule source d'énergie, c'était prendre un pari sur la possibilité de garder un avion contrôlable jusqu'au bout.

— Certes, mais cela rentre dans ce qui est recommandé par le manuel en pareil cas : au-dessus du niveau 50, tentez un atterrissage d'urgence si vous avez une piste à proximité. En partant de plus de 30 000 pieds, c'était à faire. Le manuel ne précise pas précisément les conditions de vol à remplir pour pouvoir tenter la manœuvre, il laisse cela à l'appréciation du pilote.

— Selon vous, il faut donner des précisions sur de point ?

— Éventuellement. J'ai bénéficié de la Lune claire ce soir-là, et d'excellentes conditions de visibilité pour me poser. De plus, j'ai pu atteindre un aérodrome avec une radiobalise de navigation dans l'axe de la piste. Je pouvais gratter quelques watts pour faire fonctionner mon radiocompas VOR, ça m'a aidée pour la navigation... »

Pour résumer, ma rencontre avec mes collègues de Wright Patterson a été des plus agréables. Outre leur professionnalisme, et l'appétit conséquent du staff sergent Gaylor, qui n'a rien laissé derrière elle comme stollen, j'ai eu droit à une évaluation très poussée de ma performance le soir où j'ai posé le F-16 avec son réacteur en panne. La question essentielle est de comprendre, en pareil cas, ce qui peut être retenu comme informations sur un tel événement, afin que d'autres pilotes qui rencontreraient le même cas puissent, à l'avenir, faire ce qu'il faut pour éviter le pire.

J'ai appris bien des années plus tard que l'incident de Bullit Mountain avait été retenu comme cas-type pour les procédures à suivre en cas de problème majeur. Il y a un recueil des 100 cas-type de problèmes rencontrés sur un avion d'armes, avec les procédures actualisées pour y faire face, qui est édité par l'Air Force Materiel Command. C'est le cas de figure numéro 57.

Après avoir examiné tout cela, nous sommes retournées à l'hôtel pour la fin des opérations. J'attendais un fax de confirmation pour m'indiquer que j'étais libérée de mes obligations militaires au vu des circonstances, et les deux gamines du Materiel Command voulait se préparer à retourner à Dayton pour taper leur rapport. Pour moi, c'était une affaire bouclée. Le fax que j'attendais était bien arrivé, et la tenancière de l'hôtel me l'a communiqué :

« Miss Messerschmidt, j'ai reçu cela pour vous cette après-midi, c'est le Pentagone.

— Merci miss Foster, je vais voir cela tout de suite... Mesdames, bonnes nouvelles, ma mission de convoyage est officiellement terminée sur panne mécanique. Je vais pouvoir me rendre à Tokyo comme prévu.

— C'est une bonne nouvelle pour vous major, commenta le lieutenant Lockwood. J'ai noté l'adresse de votre cabinet d'avocat à New York City, je vous ferais parvenir une copie de notre rapport quand nous l'aurons rédigé.

— Dites, ça va bientôt être l'heure du dîner, fit remarquer le sergent Gaylor. J'ai vu qu'ils avaient une belle carte à leur grill, j'ai pu voir leurs frankfurter aux légumes de saison, ça fait envie, pas vous ?

— T'as encore faim après tout ce que tu t'es envoyée cette après-midi ? pointa le lieutenant Lockwood.

— Belinda, c'est un de mes problèmes récurrents, les lendemain d'insomnie, ça me donne faim. . .

— En tout cas, nous avons de quoi faire, mais je prendrai plutôt quelque chose de léger ce soir, ai-je fait remarquer. Je vais réserver un vol vers San Francisco pour demain, et un hôtel pas trop loin de l'aéroport, j'ai mon vol vers Tokyo qui part le 15 au matin. Prenez place, je vais juste passer un appel à la réservation de United Express avant de vous rejoindre, ils ont un vol direct vers San Francisco. . . Tiens, voilà l'équipe de Denver qui vient nous rejoindre. . . »

Amy Alvarez, accompagnée de ta belle-mère, ont été déposées par un aviateur du 366th Equipment Maintenance Squadron avec leurs bagages. Elles allaient pouvoir se joindre à nous pour le dîner.

Par la suite, la soirée a été des plus sympa, et après le dîner, nous sommes allées nous coucher. J'ai été ramenée à Mountain Home le lendemain matin par un véhicule de service, et j'ai été déposée en ville pour prendre une navette vers l'aéroport de Boise, d'où j'ai pris mon vol vers San Francisco, puis celui vers Tokyo le lendemain matin. Pour moi, l'affaire était terminée.

Je n'ai pas eu la moindre idée que cela puisse aboutir un jour à une affaire d'ovnis, d'autant plus que le cas était extrêmement bien couvert par l'Air Force, que la cause de ma panne était sans la moindre ambivalence, et qu'en dehors de Bullit Mountain et de ses environs immédiats, l'affaire est passée quasiment inaperçue. . .

« . . . Seuls les milieux spécialisés dans l'aviation militaire et l'industrie aéronautique se sont intéressés à ce qui m'est arrivé le soir du 9 juillet 2001. Je ne sais pas ce qui s'est passé par la suite chez Lockheed, mais il y a du y avoir quelques remaniements dans les procédures de remise en service de F-16 A après retrofit. Je ne suis pas au courant de ce qu'ils ont fait, mais j'ai eu l'info par la suite sur le fait qu'ils avaient revu leurs procédures pour le retrofit des F-16 A vers le block 15.

— Est-ce que tu sais si d'autres incidents du même genre sont arrivés à d'autres pilotes ?

— *Dans les circonstances exactes du mien, pas à ma connaissance. Mais il y a chaque année des pépins du même ordre avec soit des pièces défectueuses, soit des erreurs commises lors de la maintenance. Généralement, quand ça reste dans l'Air Force, il ne se passe rien, l'aéronef concerné est cloué au sol quand le pépin a été détecté avant sa remise en service. Il y a une procédure de vérification très au point en cas de travaux sur un système critique. Par exemple, un réacteur est testé au banc avant d'être remonté sur un avion, et on peut voir tout de suite si le filtre à huile est manquant. Après, en vol, on n'est jamais à l'abri d'une pièce qui tombe en panne, et il y a des incidents de ce genre tous les ans. Mais il est rare qu'ils débouchent sur bien plus qu'un atterrissage en catastrophe.*

— J'ai fait des recherches sur le sujet la semaine dernière, et j'ai trouvé qu'un F-16 s'était posé dans un champ dans l'Oklahoma le mois dernier suite à une panne de moteur. Avion intact et pilote indemne, je n'ai pas creusé les détails.

— *J'en ai entendu parler, et c'était une rupture d'aube de turbine pour cet avion, fatigue anormale du métal selon les premiers résultats de l'enquête. . . En tout cas, si les soupçonnés*

veulent fabriquer leur petit Roswell sur mesure à partir des pépins dans le genre du mien qui surviennent de temps à autre à des jets militaires dans notre pays, ils vont avoir l'embaras du choix. . . En 2041, le collègue qui s'est posé dans ce champ de l'Oklahoma va peut-être à l'origine d'une histoire d'ovnis. . .

— J'ai vu que dans tous les cas similaires, et cela depuis Roswell, il fallait un facteur déclenchant en plus. Nous avons le type qui veut faire de la pub pour son hôtel, plus le spécialiste de la soucoupe volante en manque d'affaire bien à lui à valoriser, allié à mon spécialiste du bricolage sur Youtube qui a trouvé une histoire pas trop ridicule à mettre en avant.

— *Depuis cinq/six ans, les soucoupes volantes à l'ancienne reviennent sur le devant de la scène sur le marché des inepties paranormales. C'est facile à vendre à un large public, et ça permet d'oublier les affaires d'enlèvements imaginaires par des aliens, qui ont vite tourné au n'importe quoi pseudo-mystique new age ou autre. Ces dernières ont perdu beaucoup de public passé le tournant des années 2000, ça a fait de la place pour des sujets plus classiques.*

— Dont le retour de Roswell dans le portefeuille des valeurs sûres des soucoupistes.

— *D'autant plus que les témoins de l'époque qui ne sont pas morts sont très âgés, ce qui permet de raconter des idioties sur le sujet plus facilement. . . Merci à toi Ivan, et bonne chance pour ton module de journalisme.*

— Merci Ayleen, et bonne continuation. »

J'avais enfin parachevé mon travail de journaliste, et il ne me restait plus qu'à tout mettre en ordre. La partie la plus formelle de la rédaction de l'article n'était pas ce qu'il y avait de plus intéressant. Ma belle-mère m'a donné un conseil pour faire un bon article : en faire un récit, en reprenant les faits par ordre chronologique. Et en prenant comme introduction la partie soucoupiste sur le prétendu atterrissage d'une soucoupe volante.

Conseil majeur de Jolene : ne JAMAIS prendre une question comme titre, car la réponse à cette question est toujours NON. Sa technique, c'est de donner d'entrée l'orientation de l'article avec le titre. J'ai trouvé *Bullit Mountain : un avion, pas une soucoupe* comme titre. Excellent suivant ma mère car court, synthétique et exact.

Le dernier week-end de février, j'ai discuté par internet avec mon frère Ricardo. Contre toute attente, il avait eu une touche avec Nelly Patterson, et ça avait l'air de marcher, comme il me l'a dit lors de notre session en vidéoconférence. En ce qui concerne mon article, il était tout aussi impatient de le lire, mais sa nouvelle copine l'intéressait bien plus :

« *. . . Tu sais, une nana qui ne te répond pas "À tes souhaits" quand tu lui parles de Nietzsche, qui sait qui est Michel Foucault et qui épiluche Wittgenstein pour une comparaison avec Ferdinand de Saussure, c'est quelque chose. Elle a de la conversation au-delà du minimum vital, c'est pas comme la nullité dont tu m'as parlé. . . Tant que l'on parle d'intellectualisme, tu as vu la vidéo Youtube dont je t'ai envoyé le lien ?*

— Celle où Ayleen Messerschmidt flanque une raclée à un théoricien de la conspiration à la noix qui l'accuse de mentir quand elle raconte qu'elle a orbité autour de la Lune avec la mission Starlight Messenger 912? Le crétin qui a tenté son coup aurait dû lire sa fiche Wikipedia avant au général Ayleen Cornelia Gertrude Messerschmidt : elle est ceinture noire de karaté quatrième dan. Bruce Lee, à côté de ce qu'elle lui a

mis, c'est le Père Noël ! C'est bien le docteur Peyreblanque le type hors champ avec un fort accent étranger qui lui dit de ne pas trop taper sur la tête ?

— *C'est bien lui, il a eu pitié pour ses copains des urgences qui ont ramassé ce c*****d en pièces détachées. Nelly me l'a confirmé, c'est bien son beau-père, elle l'a bien reconnu. En plus, le type qui s'est fait fracassé a perdu par la suite devant un tribunal. Le juge a retenu la légitime défense en la faveur du général Messerschmidt. Tu parles ! Un abruti de plus de six pieds qui s'en prend physiquement et agressivement à une petite nana de cinq pieds cinq pouces qui fait cent livres grand maximum, il ne l'a pas volé ce qu'elle lui a mis. En plus, avec la vidéo, on voit bien qu'Ayleen Messerschmidt a passé deux bonnes minutes à lui expliquer poliment et calmement qu'elle n'en avait rien à faire de ses c*****s et que ça allait finir mal si ça continuait. On peut pas dire qu'elle n'a pas fait de sommations.*

— Le type l'a carrément agrippée avant de l'insulter, c'est une agression en bonne et due forme... Dans le même ordre d'idées, ta mère n'as pas encore braqué un abruti anti-masque cette semaine, ils doivent raser les murs à Denver depuis qu'elle leur fait la chasse l'arme à la main.

— *Maman en pétard plus krav-maga, c'est un coup à se retrouver aux urgences sans sommations si tu n'as pas de masque. Chuck Norris, c'est un gag à côté d'elle. Tu te souviens qu'elle a dénoncé au FBI une c***e pour bioterrorisme parce qu'elle était anti-vax et qu'elle faisait de la propagande ?*

— M'en parle pas... Ma mère a eu du mal à la calmer quand elle a été libérée par la police par manque de preuves... Dans le même ordre d'idée, j'ai fini mon travail de recherche pour mon article, je passe à la rédaction. J'aurais fini dans une semaine.

— *C'est génial comme bonne nouvelle, tu vas pouvoir proposer tes papiers à "Rational Thinking" sous peu. Ce ne sont pas les imbécillités du paranormal et des théories du complot qui manquent. Par contre, les amateurs de la Terre plate sont en perte de vitesse.*

— Oui, j'ai vu encore deux chaînes Youtube qui ont disparu cette semaine. Les soucoupes volantes, c'est plus porteur, et plus sûr sur le long terme. Regarde ce qui reste du Truth Movement à bientôt vingt ans du 11 septembre 2001. Tu as des idioties qui durent et d'autres qui disparaissent, ça serait intéressant de savoir pourquoi Roswell marche toujours, et plus le Triangle des Bermudes. Ça te fera un sujet de conversation avec Nelly. »

Bonne question, à poser à un sociologue, ou un folkloriste... Pour mon travail, j'ai bouclé ma version et j'ai rendu ma copie mi-mars, à la date prévue. Et le verdict est tombé, A+ avec mention "véritable travail journalistique de fond". Raul Varranquilla, le rédacteur en chef de *Rational Thinking*, a été d'accord pour publier mon papier dans l'édition de mai de la revue à laquelle mes parents collaborent depuis plus de vingt ans.

Mon frère Ricardo a eu une copie par courriel et il a beaucoup aimé mon approche journalistique. Après débat avec Nelly Patterson, cette dernière m'a proposé une explication possible sur le fait que les soucoupes volantes soient quelque chose qui revient de temps à autre constamment depuis 1947, sans qu'il y ait la moindre évolution scientifique en matière de connaissance du phénomène de la part des soucoupistes. Elle m'a expliqué sa thèse lors d'une séance de conférence par internet le samedi 13 mars 2021 :

« ... Je pense que les sujets du paranormal ou les théories de la conspiration durent essentiellement par leur capacité à être des sujets vastes et non-spécifiques, surtout s'ils permettent

de nombreuses variations sur le thème de base. Regarde les soucoupes volantes, comparées au Triangle des Bermudes, par exemple. Avec ces dernières, tu as les engins mystérieux vus dans le ciel, les atterrissages d'engins, les enlèvements, et les complots façon Roswell. Quand un thème est épuisé, un autre peut prendre la relève, et permettre la continuation du mythe. Le Triangle des Bermudes, une fois établi la liste des disparitions de bateaux et d'avions non ou mal expliquées, pour ne pas dire carrément fabriquées, ça y est, tu as épuisé le sujet. Même chose avec le 11 septembre : une fois que George W. Bush a été remplacé par Barak Obama, l'envoyer devant la justice en prétendant sans preuve qu'il a organisé le 11 septembre 2001 est devenu sans intérêt, et le Truth Movement s'est effondré.

— J'apporte quand même un bémol, c'est que tu as toujours ces thèses qui figurent à la panoplie des théoriciens de la conspiration, ou amateurs de paranormal, de base, ceux qui entretiennent ces thèses en continuant à y croire une fois qu'elles ne sont plus à la mode. Les thèses sur les anciens astronautes sont devenues ridicules avec le temps, mais tu as toujours des gens qui y croient.

— *Tout à fait, une thèse paranormale ou complotiste ne disparaît jamais, mais elle finit par être limitée aux aficionados du genre. Elle peut néanmoins réapparaître en fonction des circonstances, la Terre plate ou les anti-vaccins ont toujours existé dans les milieux paranormalistes ou complotistes, et certaines circonstances ont fait qu'ils sont revenus à la mode, avant de ne plus l'être une fois que les générations concernées auront vu que les potentialités narratives de ces théories sont des plus limitées.*

— Pour la Terre plate, les âneries sur les images qui représentent le globe et qui sont soi-disant truquées par imagerie informatique selon les amateurs de Terre plate sont une innovation. De même que le gyroscope de haute précision qui devait prouver que la Terre ne tourne pas, et qui affiche une dérive de quinze degrés par heure, compatible avec la rotation de la Terre !

— *Ah oui, j'ai vu ça sur Youtube, c'est devenu un gag récurrent pour des canaux rationalistes sur le sujet comme SciManDan, Mr. Sensible ou Conspiracy Catz. Ça me fait toujours rire de voir que toutes les expériences menées par les amateurs de Terre plate prouvent systématiquement le contraire de ce qu'ils défendent, sans exception !*

— Le professeur Dave, sur Youtube, a laissé tomber le sujet après avoir mis au clair tout ce qu'il avait à examiner dans les thèses sur la Terre plate. En clair, aucun modèle cohérent de la part de ses supporters, et des abrutis qui ne répondent absolument pas aux questions qu'il a posé, et se contentent de répéter en boucle leurs éléments de propagande.

— *C'est récurrent chez ces gens-là, aucun théoricien du 11 septembre 2001 n'a jamais répondu à des questions basiques, comme la quantité, même approchée, des explosifs qui auraient été posés dans les Twin Towers, ou la façon dont ils ont été posés sans que personne ne s'en aperçoive... Les théories qui tiennent sur la durée sont, d'ailleurs, toujours celles qui laissent la question de la preuve ouverte. Pour les soucoupes volantes, il n'y a aucune preuve de quoi que ce soit, mais on peut toujours raccrocher ces dernières à n'importe quelle théorie paranormale possible, des aliens aux mondes parallèles. La capacité de spéculation sur une thèse en assure la durée. Une fois que tu as dit que les Twin Towers ont été démolies à l'explosif, tu as éteint la théorie de la conspiration sur le 11 septembre 2001. »*

Et tout cela, c'est sans parler des développements possibles sur le sujet. J'écris ce texte dimanche 21 mars 2021 au soir, et le sujet sur lequel j'ai fait un article de journal a été récupéré par un "moi-aussi" qui a fabriqué son histoire à partir d'un fait simple

et vérifiable : le dîner en commun qu'Ayleen Messerschmidt, Belinda Lockwood, Winifred Gaylor, Amy Alvarez et ma belle-mère Jolene Wisniewski ont pris en commun au grill de l'hôtel local le 12 juillet 2001 au soir.

Selon ce nouveau soucoupiste, du nom de Marcus Taylor, il aurait été témoin d'une rencontre entre une équipe de l'USAF à ce restaurant et deux hommes en noir qui, ensuite, seraient allés le voir à son domicile pour le convaincre que l'ovni qu'il aurait vu se poser n'existait pas, avant de lui effacer son esprit. J'ai examiné cela avec mes parents lors du déjeuner de ce midi, dimanche 21 mars 2021. Il y avait beaucoup à revoir sur ce témoignage, comme je l'ai avancé :

« Marcus Taylor, ce témoin-surprise, prétend avoir vu un ovni se poser, classique, mais aussi avoir été en contact télépathique avec les extraterrestres qui ont voyagé dans cet ovni. Déjà qu'il n'y a jamais eu d'ovni.

— Il a quoi comme profil ? demanda Jolene. C'est encore un hôtelier en manque de clients ?

— Un guide de randonnées et auteur de littérature de gare, résident de longue date de Bullit Mountain Town, qui a bien évidemment un livre à publier sur le sujet, précisa ma mère, à partir des notes que j'avais prises sur ce que j'avais trouvé sur Mr. Taylor. C'est quelqu'un de rôdé aux clichés de ce genre littéraire, et qui sait très bien ce qui se vend. Ça ne m'étonne pas qu'il tente sa chance.

— Le gros du fait qu'il ne s'en souvient que maintenant, c'est le fameux cliché des souvenirs enfouis qui n'apparaissent par accident, ou hypnose, que vingt ans plus tard, indiqua Jolene. C'est une constante chez ces gens-là, aucune imagination, mais un art du recyclage des vieux fonds de sauce des récits du paranormal qui assure leur succès. »

Naturellement, j'ai décidé de continuer l'enquête sur la question, encouragé par ma bonne note à mon travail universitaire. Et, comme le disent mes parents, la suite dans le prochain numéro de *Rational Thinking* !

FIN (ou pas...)

LES ADDENDA QUE VOUS ATTENDEZ TOUS

EN LIGNE AVEC ma sale manie tradition de compléter mes récits ou ceux de mes proches par des parties complémentaires concernant des dossiers que j'ai suivi dans le cadre de mes enquêtes pour *Rational Thinking*, je ne vais pas faire exception cette fois-ci avec ce récit de mon beau-fils Ivan, qui m'a demandé de faire le point sur quelques dossiers intéressants que j'ai déjà abordés par le passé. Certaines contributions sont le fait de lecteurs de *Rational Thinking*, et je vais les aborder comme il se doit, avec mes remerciements aux intéressés.

Plusieurs sujets différents vont être abordés, et ils tournent tous autour du démontage de stupidités du paranormal ou de théories de la conspiration. J'ai déjà abordé par le passé plusieurs de ces sujets, et je n'y reviendrai pas en détail. L'essentiel de mes propos portera sur des actualisations.

Je commencerai donc par un état qui se veut final sur la disparition de Melinda McNair. Je retiens qu'il y a de ceci d'intéressant, c'est que tous les théoriciens de la conspiration ont été réduits au silence par la découverte de son avion, puis la remontée hors des flots de ce dernier. Actuellement, il est en cours de restauration pour être exposé dans un musée, l'Australian Transport Safety Bureau l'ayant confié à une société historique locale après avoir analysé l'épave et déterminé les causes probables de l'accident. Résumé de leur rapport d'enquête suit.

De la part du brigadier-général Ayleen Messerschmidt, un rapport d'état sur le travail de Bernard Marasalis et son association Associated Airplane Recovery Group for Historical Heritage, AARGHH en abrégé, sur la disparition du jazzman Dan Blacksmith, son arrière-grand oncle. État avocate dans le civil, elle garde un œil de près sur cette initiative, d'autant plus que Bernard Marsalis a passé quasiment trente ans à chercher Melinda McNair là où elle n'avait aucune chance d'être.

Deux cas d'ovnis vont être examinés ensuite, celui avancé dans ses mémoires par le célèbre navigateur Sir Francis Chichester, qui aurait eu lieu en 1931 lors de son vol au-dessus du pacifique, et celui dit d'Aurigny, qui a eu lieu en 2007. Deux de nos lecteurs vont nous faire part de leur analyse de ces cas, avec des propositions d'explications rationnelles.

Par ma compagne, un petit florilège des complots à ciel ouvert que tout le monde voit, et dont personne ne parle. Il s'agit effectivement de "complots" dans le sens où

des groupes de pression cherchent à obtenir des avantages indus par des manœuvres dilatoires, sauf que ces dernières sont faites au su et au vu de tous, du moins de ceux qui savent regarder au bon endroit, et que les auteurs, et leurs motivations, sont dans le domaine public.

Et, pour faire bonne mesure, nous terminerons avec quelques interventions de la part de nos lecteurs sur des sujets divers et variés pas forcément toujours en droite ligne bien claire et nette avec les engagements rationalistes de *Rational Thinking*, mais qui méritent que l'on y regarde de près.

Bonne lecture à tous, et au prochain numéro de *Rational Thinking*, parution le 15 de chaque mois!

Denver, le 28 mars 2021,

Jolene A. WISNIEWSKI

* * *

MELINDA MCNAIR, ÉTAT DU DOSSIER

Par Jolene A. WISNIEWSKI

DEPUIS QUELQUES TEMPS déjà, le sort de Melinda McNair, première aviatrice à avoir tenté de faire un tour complet de l'océan Pacifique, et première à avoir volé le long de la côte de l'Antarctique entre le Chili et le sud de l'Australie, a été clairement déterminé par la découverte de son avion, au fond de l'eau, non loin de l'île Macquarie, son avant-dernière étape dans son périple autour de l'océan Pacifique. Ce dernier a été découvert par hasard par un navire d'exploration chargé de déterminer l'emplacement le plus propice pour installer une liaison internet par fibre optique entre l'Australie et le Chili, pour résumer.

L'avion en question, un bimoteur Lockheed 14 Super Electra aménagé spécialement pour l'expédition, et immatriculé VH-ASD, a été remonté depuis le fond de l'océan par une équipe germano-australienne, avec la participation d'une entreprise civile spécialisée dans ce genre de travaux, et confié pour examen à l'Australian Transport Safety Bureau australien pour déterminer les causes de l'accident. L'avion a été retrouvé quasiment intact, en configuration de vol, avec le train d'atterrissage et les volets rentrés, et les hélices sur leur pas de croisière, mais pliées suite à un impact présumé avec l'océan.

Je passe sur les détails techniques du rapport d'enquête, que j'ai lu en profondeur à titre professionnel vu que l'US Coast Guard a participé à la récupération de l'avion, ainsi qu'à titre d'assistance au NTSB, vu que l'avion concerné a été fabriqué aux USA. Pour vous résumer, les causes de l'accident ont été déterminées comme étant une perte de contrôle consécutive à la surcharge de travail du pilote, son état de fatigue, et sa perte de références visuelles.

L'avion piloté par Melinda McNair a impacté à plat l'océan suite à une tentative de récupération tardive d'une descente en piquée de la part du pilote, qui a coupé les moteurs au lieu de remettre les gaz pour redresser et reprendre de l'altitude. La surcharge de travail du pilote était due au fait que Melinda McNair devait à la fois manipuler un goniomètre pour retrouver son lieu d'atterrissage sur l'île Macquarie, parler à la radio avec le HMAS *Australia* qui devait la guider surveiller le cap de son avion après une longue navigation à l'estime, et le piloter.

Selon les experts que j'ai consultés, il manquait clairement un troisième membre d'équipage, qui aurait dû être en charge de tout ce qui était radio, goniomètre inclus. Son navigateur, Patrick O'Brien, était trop occupé avec la partie navigation à l'estime, surtout depuis l'Antarctique, et il n'avait pas les compétences nécessaires pour utiliser un poste de radio ou un goniomètre.

Melinda McNair a mis son avion dans ce que l'on appelle une spirale de la mort en aviation civile. C'est une perte de contrôle progressive qu'un pilote navigant à vue sans visibilité fait quand il est victime d'illusions sensorielles qui le font mettre son avion en descente accélérée, par exemple, alors qu'il croit voler en palier. Le pilote qui se met dans une telle spirale fait confiance à ses sens, entre autres celui de l'équilibre, qui le trahissent quand il n'a aucun repère visuel, et il s'écrase comme cela.

C'est ce qui est le plus vraisemblablement arrivé à Melinda McNair. Elle était occupée à la radio et avec son goniomètre, et elle a négligé le pilotage de son avion. Elle était dans les nuages au sud de l'île Macquarie, sans repère visuel, et elle a instinctivement mis son avion en descente rapide en croyant voler en palier. Patrick O'Brien, son navigateur, ne pouvait pas lire les instruments sur la planche de bord : son poste de navigateur était derrière le poste de pilotage, trop loin pour lui permettre de lire l'altimètre, l'horizon artificiel et l'indicateur de vitesse qui l'auraient alerté sur l'attitude de l'avion.

Ce qui s'est passé par la suite est relativement simple à comprendre. Melinda McNair a soudainement eu un repère visuel sous la forme des vagues de l'océan droit dans sa ligne de vol, à une altitude estimée de l'ordre de 2 000 pieds (700 m) environ. Les rapports météo de la marine australienne faisaient état du passage dans la région d'une perturbation avec des conditions de 7 sur l'échelle de Beaufort (vagues formées entre 4 et 5,5m de haut et vents de 28 à 33 nœuds) et un plafond des nuages estimé aux alentours de 2 000 pieds.

L'angle de descente exact du Lockheed de Melinda McNair est estimé par les enquêteurs australiens à entre 45 et 60 degrés par rapport à l'horizontale. Un angle plus sévère aurait entraîné une mise en survitesse de l'avion, avec des vibrations anormales qui auraient alerté le pilote, et un angle inférieur aurait été contrôlable autrement que dans l'urgence. L'aviatrice aurait commencé sa perte de contrôle à son altitude de croisière de 7 500 pieds (2 272 m) et serait progressivement entrée dans un angle de piquée tout au long de sa conversation et de sa mise en service du goniomètre destiné à lui permettre de retrouver la piste sommaire aménagée sur l'île Macquarie.

Il y a un débat, toujours ouvert, pour savoir si l'aviatrice n'aurait pas mieux fait de continuer vers le sud de la Nouvelle-Zélande, son avion ayant les capacités d'atteindre cette île depuis l'Antarctique, plutôt que de devoir chercher une île minuscule sur l'océan, avec des difficultés qui lui ont été fatales. Pour ma part, je pense que Melinda McNair a surtout tenu compte de l'état de la piste sommaire qu'elle avait dans l'Antarctique, et elle a choisi de ne voler qu'avec ses pleins de carburants interne, en jouant sur la trajectoire la plus courte possible, avec des repères évidents en vol à vue depuis l'Antarctique, comme les trois îles Balleny.

Elle avait près de dix heures de vol à faire au-dessus de la mer, à l'estime, et devoir atteindre le sud de la Nouvelle-Zélande lui aurait rajouté cinq à six heures de vol de plus. Et l'aurait obligée à charger son avion avec bien plus que les quatre cinquièmes de la capacité des réservoirs internes de son Lockheed, ce qu'elle a fait en partant de

l'Antarctique. Il ne faut pas oublier qu'elle avait failli périr dans le crash et l'incendie d'un de ses avions quelques années plus tôt, et qu'elle était toujours chiche avec le carburant, tout en se gardant quand même une marge notable par sécurité.

Melinda McNair est arrivée avec deux heures de retard dues à des vents contraires sur l'île Macquarie, ses réserves entamées et dans un état de fatigue des plus conséquents. En voyant qu'elle avait mis son avion en piquée, elle a eu le réflexe de le redresser pour éviter un impact sur l'océan quasiment à la verticale. Les enquêteurs australiens spéculent toujours sur l'enchaînement exact des événements, mais l'analyse des pales d'hélice fait apparaître que les moteurs ne tournaient plus au moment de l'impact sur l'océan.

Les enquêteurs de l'ATSB ont estimé que Melinda McNair a eu entre 10 et 15 secondes pour réagir avant de percuter l'océan. Elle était dans le domaine du pur réflexe et il est possible qu'elle ait paniqué. Selon les pilotes que j'ai consultés, il est possible qu'elle ait réduit les gaz avant de redresser pour réduire sa vitesse, mais qu'elle ait surréagit sous le coup de la panique, faisant caler les moteurs en réduisant trop brutalement les gaz et en mésestimant son altitude effective. Elle a sûrement redressé l'avion en vol horizontal au ras des vagues et probablement décroché en cabrant trop son appareil, qui a touché l'eau à plat avant de couler.

Les déformations de la cellule et des ailes sont compatibles avec un contact brutal avec l'eau avec une vitesse verticale de 3 à 5 mètres/seconde, et une vitesse horizontale de l'ordre de 100 nœuds. Avec les volets rentrés, c'est dans les environs de sa vitesse de décrochage, qui est autour de 90 nœuds. Ce qu'il est advenu de l'équipage après le crash reste indéterminé, les portes latérales donnant accès direct au poste de pilotage et au poste du navigateur (une demande expresse de Melinda McNair à Lockheed, car elle voulait pouvoir évacuer l'avion le plus vite possible en cas de crash) étant restées fermées, bien qu'elles n'aient pas été faussées.

Vu les dégâts au ventre de l'appareil, avec plusieurs déchirures du métal sous la force du crash, l'avion a dû couler quasiment de façon instantanée. Les membres de l'équipage ont vraisemblablement péri noyés après avoir été commotionnés lors de l'impact de l'avion, aucune trace biologique ni déformation de l'environnement du cockpit et du poste du navigateur n'a été retrouvée pour permettre de déterminer comment et par quoi les deux membres de l'équipage auraient pu être assommés lors du crash.

Fait notable, Melinda McNair et Patrick O'Brien n'avaient pas de harnais, ni même de ceintures de sécurité, pour être maintenus sur leur siège en cas de crash. Cet équipement était pourtant prévu en série sur les versions standard de l'appareil, conçues pour des usages de transport civil de passagers, mais celles du VH-ASD étaient absentes de l'épave, les fixations correspondantes étant à l'air libre, sans le moindre écrou dedans.

La documentation sur ce sujet n'est pas abondante, mais j'ai pu retrouver le témoignage d'un des mécaniciens qui suivait l'avion et qui a déclaré dans la presse australienne que Melinda McNair lui avait demandé de démonter explicitement cet équipement, officiellement pour gagner du poids. Avec sa hantise de se retrouver coincée dans un avion en flammes, sa motivation pour se passer de cet accessoire de sécurité tient plutôt dans le traumatisme de son expérience malheureuse de 1936...

En résumé, avec un pilote fatigué par près de douze heures de vol, surchargé de travail, victime d'un retard de navigation de deux heures à cause de vents contraires, entrant dans une couche de nuages épaisse qui la prive de référent visuel, un crash suite à une perte de contrôle est une sombre issue des plus plausibles. Telle est la conclusion des enquêteurs de l'ASTB, basée sur l'examen de l'épave de l'avion.

Il est prévu que le Lockheed 14 VH-ASD soit restauré et, d'ici deux à trois ans, exposé dans un musée à Brisbane, en hommage à l'aviatrice Melinda McNair, native de cette ville. Un mystère résolu, et des théoriciens de la conspiration réduits au silence, l'immatriculation, les numéros de série de la cellule et des moteurs de l'avion retrouvés ayant clos tout débat à ce sujet. Du moins j'espère...

* * *

DEUX SOUCOUPES POUR LA ROUTE

Par Siobhan PATTERSON et Martin-Georges PEYREBLANQUE

DEUX CAS D'OVNIS ont été portés à notre connaissance par des lecteurs de *Rational Thinking*, ainsi que par notre fréquentation régulière de forums rationalistes. Il s'agit des cas de l'ovni signalé par le célèbre navigateur Sir Francis Chichester, lors de son vol entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie au-dessus de la mer de Tasmanie, le 10 juin 1931, et du cas d'ovni dit d'Aurigny, datant de 2007.

Ces deux cas, appartenant à la catégorie "objets dans le ciel dont on ne sait pas ce que c'est", ont un intérêt certain parce qu'ils sont relativement bien documentés, n'ont jamais fait l'objet d'une analyse rationaliste poussée, du moins à notre connaissance, et sont assez peu mis en avant par les milieux soucoupistes. Leur caractère non clairement défini, et l'absence de prestations extraordinaire de ces phénomènes, ont quelque peu desservi leur réputation. En plus d'une absence curieuse de promotion de la part des milieux soucoupistes. Ils méritent néanmoins d'être examinés, avec une perspective rationaliste comme guide.

1) Sir Francis Chichester

Pour le premier cas, l'histoire est difficile à évaluer, du fait que Sir Francis Chichester ne la relate que dans ses mémoires, publiées en 1964, plus de trente ans après les faits. L'ovni aurait été, selon ses dires, une sorte de bulbe ovale dans le sens de la longueur, de la forme d'un dirigeable rigide, gris-blanc translucide très brillant. Cet objet aurait émis des éclats de lumière très brillants avant de se dissiper. Voici le récit de Sir Francis Chichester⁴³. Il est à noter qu'il volait dans un ciel sans nuages, ayant pris le cap du nord-ouest pour éviter une formation orageuse qui se trouvait sur sa route directe :

« Soudain, devant et trente degrés vers la gauche, il y eut des éclairs lumineux à plusieurs endroits, comme l'éclat d'un héliographe. J'ai vu un dirigeable gris-blanc terne venir vers moi. Cela me paraissait impossible, mais j'aurais pu jurer que c'était un dirigeable, se dirigeant vers

43. Traduction par l'auteur à partir du texte original en anglais.

moi comme une perle oblongue. À part un nuage ou deux, il n'y avait rien d'autre dans le ciel.

J'ai regardé autour de moi, attrapant parfois un éclair ou une lueur, et me retournant pour regarder le dirigeable, j'ai trouvé qu'il avait disparu. Je me suis frotté les yeux, incapable de les croire, et j'ai balancé l'hydravion de cette façon, pensant que le dirigeable devait être caché par un angle mort. Des éclairs éblouissants ont continué à quatre ou cinq endroits différents, mais je n'ai pu repérer aucun avion.

Alors, sortant de quelques nuages sur mon avant droit, j'ai vu un autre dirigeable, ou le même, avancer. Je l'ai regardé attentivement, déterminé à ne pas détourner le regard une fraction de seconde : je verrais ce qu'il arriverait à celui-ci, si je devais le chasser. Il s'est rapproché progressivement, jusqu'à peut-être un mile, quand il a soudainement disparu. Puis il réapparut, près de l'endroit où il avait disparu : je le regardais avec une furieuse intensité.

Il se rapprocha et je pouvais voir la lueur terne de la lumière sur son nez et son dos. Il est apparu, mais au lieu d'augmenter en taille, il a diminué au fur et à mesure qu'il approchait. Lorsqu'il fut suffisamment proche, il est soudain devenu son propre fantôme - une seconde je pouvais voir à travers, et la suivante, il avait disparu. J'ai décidé qu'il ne pouvait s'agir que d'un petit nuage, parfaitement formé comme un dirigeable, puis se dissolvant, mais il était étrange qu'il reprenne exactement la même forme après sa disparition.

Je me suis tourné vers les flashes, mais ceux-ci aussi avaient disparu. »

Verbatim de Sir Francis Chichester dans ses mémoires, repris lors d'une interview de lui par la BBC vers 1965-1966.

D'évidence, plusieurs hypothèses terre à terre viennent à l'esprit, et nous excluons d'entrée la première qui voudrait que Sir Francis Chichester ait inventé cette histoire pour vendre son livre. Les années 1960 ont été les dernières années fastes du soucoupisme, et ressortir ce genre d'histoire à la mode pouvait assurer un certain succès à leur auteur.

Pour nous, la fabrication est exclue, Sir Francis Chichester avait largement de quoi fournir comme récits épiques authentiques provenant de ce qu'il avait vécu comme aviateur, puis comme navigateur solitaire, pour se dispenser d'inventer une histoire de soucoupe. Il n'y a aucune preuve de la moindre fabrication de sa part, et nous prenons le côté de ceux qui sont convaincus qu'il a effectivement vu quelque chose ce jour-là, à 15h00 heure locale au-dessus de la mer de Tasmanie, le 10 juin 1931.

Pour l'histoire en question, dont Sir Francis Chichester n'a pas fait grand cas pendant les dernières années de sa vie (ses mémoires, intitulées *La Fièvre Océane*, datent de 1964 et il est décédé en 1972), nous pensons qu'elle est authentique, et que ce serait plutôt son éditeur qui l'aurait convaincu de la laisser dans ses mémoires, passionnantes et bien écrites cela dit en passant, histoire qu'il aurait plutôt eu tendance à passer sous silence.

Avec ce récit, nous avons là deux écueils importants qui nous barrent la détermination exacte de ce que Sir Francis Chichester a vu ce jour-là : les plus de trente ans écoulés entre l'événement et sa publication par écrit, et le fait que Sir Francis Chichester en a été l'unique témoin. Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a de ce fait une très forte part d'interprétation dans ce récit, qui rend son explication rationnelle difficile. Nous n'avons pas l'immodestie de prétendre fournir une explication claire et définitive de ce cas, c'est impossible, mais de proposer une hypothèse rationnelle la plus vraisemblable qui soit quand à la nature possible de ce phénomène.

Ce récit est de première main, et il n'est pas entaché d'un biais soucoupiste. Soberement, Sir Francis Chichester nous donne une analogie sans prendre partie, après la fin de son récit :

« Tout cela était plusieurs années avant que quiconque ne parle de soucoupes volantes. Quel que soit ce que j'ai vu, cela semble avoir été très semblable à ce que des gens ont déclaré comme étant des soucoupes volantes. »

Il n'a pas d'explication, et ne prend pas partie. Voyons maintenant ce que l'on a et, surtout, **ce que l'on n'a pas**. Sir Francis Chichester nous indique :

- deux objets en forme de dirigeable, gris-blanc, accompagnés d'éclats lumineux ;
- l'un des objets disparaît et réapparaît ;
- le second disparaît sous ses yeux en s'estompant progressivement jusqu'à devenir transparent ;
- il nous parle du fait que, je cite, il pouvait "voir la lueur terne de la lumière sur son nez **et son dos**". Ce qui implique que l'objet venait sur lui **en descendant**, ce qui lui permettait d'en voir le dessus.

Il y a plusieurs éléments que nous n'avons pas, et qui sont des indications intéressantes permettant de formuler une explication possible à ce que Sir Francis Chichester pourrait avoir vu ce jour-là :

- Il parle, par analogie, d'un ou plusieurs objet en forme de dirigeable, mais il ne donne aucun détail au-delà de la forme et de la couleur. Il ne parle d'aucun système visible, ou d'éléments qui lui aurait permis d'identifier clairement ce qu'il a vu comme étant un objet matériel en tôle et boulons : ni surfaces de contrôle, ni systèmes de propulsion, ni hublots ou cockpit ;
- il ne donne aucune estimation sur la taille de l'objet, ni d'indication sur ses dimensions apparentes. Pour rappel, le plus gros dirigeable rigide jamais fabriqué, le *Hindenburg*, faisait 247 mètres de long sur 45 de haut ;
- s'il ne fournit pas de trajectoire précise des objets au-delà de les avoir vu à trente degrés sur sa droite, entre autres leur attitude (montée, descente, vol en palier ?), il n'indique ni une provenance différente du second objet par rapport au premier, ni le fait que les objets aient fait des manœuvres quelconques, typiques d'un engin piloté, ni qu'ils aient été en vol stationnaire ;
- aucun bruit n'est reporté par Sir Francis Chichester tout au long de l'événement. De même que sa durée ne fait l'objet d'aucune estimation.

Ainsi, on peut en déduire les éléments suivants :

- les objets provenaient de sa droite, suivant une trajectoire possiblement rectiligne, et ils étaient vraisemblablement en descente ;
- ils avaient une forme nette de fuseau allongé, comme un dirigeable, mais ne présentaient pas de détails permettant de déterminer qu'il s'agissait d'engins manufacturés ;
- ils étaient accompagnés d'éclats lumineux intenses dont Sir Francis Chichester n'a pas pu déterminer la provenance de tous, certains provenant des objets ;
- ces objets se sont estompés, et l'un d'eux s'est même évanoui sous les yeux du témoin.

Dès lors, il est assez aisé de trouver un phénomène naturel et parfaitement expliqué qui cadre avec la description de Sir Francis Chichester. Et c'est une chute de météorite. Éléments par élément, voici ce qui cadre avec cette explication :

La forme oblongue : une traînée de rentrée dans l'atmosphère d'une météorite a, vue de face, un "nez" rond suivi d'un "corps" cylindrique. Vue de face, descendant sur l'observateur, avec le restant de la traînée pas visible, ou pas repérée par l'observateur, elle peut faire penser à un dirigeable par sa forme ;

La couleur blanche et les éclats de lumière : comme cette traînée est produite par le frottement d'un aérolithe sur l'atmosphère terrestre dans laquelle il rentre à très grande vitesse, produisant une traînée de gaz ionisés lumineuse. De même, des éclats lumineux peuvent être produits par des blocs provenant de la désintégration en vol de l'aérolithe. Ces blocs se détachent et produisent, parfois de façon très brèves, des traînées de gaz ionisés qui peuvent être très brèves soit parce qu'ils se désintègrent très rapidement par rapport à l'objet principal dont ils sont issus, soit parce qu'ils ralentissent fortement au point de ne plus former de traînée lumineuse ;

La disparition et la réapparition des "dirigeables" : un aérolithe de forme irrégulière, quand il tourne sur lui-même pendant sa rentrée dans l'atmosphère, peut présenter un profil aérodynamique par intermittence, profil diminuant ou arrêtant la formation de sa queue de gaz ionisés. Dès lors, il peut paraître apparaître et disparaître par intermittence. Sir Francis Chichester ne nous donne pas d'explication précise sur la trajectoire du second objet entre son apparition, sa disparition temporaire, sa réapparition et sa dissolution complète. Il est possible de présumer que, comme il le suivant du regard, cet objet avait une trajectoire rectiligne.

Il est fort vraisemblable que Sir Francis Chichester a vu au moins deux aérolithes rentrant dans l'atmosphère sur des trajectoires semblables, qu'ils se sont désintégrés dans l'air en produisant des fragments qui sont à l'origine des éclats lumineux vus par l'aviateur, et que le second, vraisemblablement de forme irrégulière et tournant sur lui-même pendant la rentrée, a perdu temporairement sa traînée de gaz ionisés avant de la retrouver, puis de disparaître complètement une fois totalement désintégré.

De ce récit, de nombreuses précisions sont manquantes pour permettre de déterminer sans la moindre ambivalence ce qu'a effectivement vu Sir Francis Chichester ce jour-là. Sans parler du fait qu'il a certainement transformé la restitution de cet événement en la faisant trente années après les faits par rapport à la réalité ce que qui s'est produit, ce qui rend la détermination d'une explication possible très difficile.

Au vu des éléments disponibles sur ce cas, l'une des explications possibles (la question reste ouverte faute d'éléments pour pouvoir trancher) reste la vue par Sir Francis Chichester de deux aérolithes avec leurs traînées de gaz ionisés. Il s'agit du phénomène naturel le mieux documenté dont les détails coïncident le mieux, à notre avis, avec le récit du pilote et navigateur anglais. Aucune autre explication n'est exclue compte tenu des limites du témoignage.

2) L'ovni d'Aurigny

Ce cas est intéressant par certaines inconnues qu'il soulève, et pour lesquelles, curieusement, il n'y a pas fait l'objet d'enquête poussée de la part des milieux soucoupistes, du moins à notre connaissance. C'est une affaire récente, qui date de 2007, et qui implique un avion de ligne civil, son pilote et ses passagers, ainsi qu'un témoin extérieur, un autre pilote volant plus au sud de la position du premier avion.

Ce cas est intéressant par le nombre de témoins corroborant le fait qu'il s'est passé quelque chose, et que deux objets aériens ont été vus par plusieurs témoins, au même moment, dans des circonstances similaires. Ce qui pose question, bien plus que la nature des objets en question, pour lesquels une hypothèse rationnelle solide est possible à formuler (nous en proposons une ici), c'est le mécanisme de traitement de l'affaire par les milieux soucoupistes. Ces derniers ont fait preuve d'un curieux manque de curiosité face à un cas pourtant détaillé, et ne sont pas allés au-delà de rapporter ce que les témoins ont vu. Voici le récit du cas.

Le 23 avril 2007, un Britten-Norman Trislander, un petit avion de transport de 19 places de capacité, propulsé par trois moteurs à piston, décolle de Southampton à 13h38 heure locale, soit 12h38 Z. Il est prévu pour arriver à l'aéroport d'Aurigny, une des îles anglo-normandes, à 14h23 heure locale, soit 13h23 Z.

Les heures sont données en temps universel, basé sur le méridien de Greenwich, l'heure légale britannique étant Z+1 pendant la période de validité de l'heure d'été, soit de fin mars à fin octobre de chaque année (la dernière nuit de samedi à dimanche des mois concernés marque la date de changement d'heure).

Le pilote est le capitaine Ray Bowyer, un pilote professionnel avec 18 ans d'expérience, dont 8 et demi sur cette ligne pour le compte de son employeur, Aurigny Air Services. Ce qui ne signifie rien per se sur sa crédibilité, nous avons bien vu un commandant de bord de Japan Air Lines, avec une expérience considérable sur 747, fabuler sur une apparition d'ovni dans le ciel de l'Alaska que, bizarrement, il a été le seul à voir depuis le cockpit de son appareil, qui abritait deux autres membres

d'équipage qui n'ont pas confirmé sa version des faits...

Feu J. Allen Hynek, chercheur soucoupiste enragé, considérait que les témoignages des pilotes, civils et militaires, étaient inutilisables pour des études sur les ovnis à cause des biais qu'ils présentaient. Entre autres le fait de l'entraînement de ces derniers à considérer tout objet volant en même temps qu'eux comme une source de collision possible ou un ennemi déterminé à vous tirer dessus.

Ray Bowyer, le pilote du vol GR544, le Trislander en question, n'est pas signalé dans un sens ou dans l'autre sur l'échelle du soucoupisme. Il n'est pas possible de savoir s'il est un rationaliste ou un adepte des ovnis. En l'absence de plus d'informations sur sa personnalité, nous le considérerons comme un citoyen de base par rapport aux ovnis, à savoir quelqu'un qui ne s'y intéresse pas, ni dans un sens, ni dans l'autre. Dans ses communications avec le contrôle aérien de Jersey, en charge de l'espace aérien au-dessus des îles anglo-normandes, il est resté très descriptif, ne parlant que d'un "objet" et donnant une description la plus factuelle possible. Une marque de professionnalisme, mais aussi le fait que ce qu'il a vu était a priori plus intrigant qu'extraordinaire.

Premier élément à prendre en compte, la météorologie. Celle-ci est très détaillée, et nous sommes loin d'un ciel bleu sans nuages : brume au sol jusqu'à 2 000 pieds d'altitude, banc d'altocumulus à 10 000 pieds d'altitude, et des cirrus de haute altitude. Les horizons est et ouest, respectivement à bâbord et à tribord du Trislander dans sa ligne de vol, sont bouchés par les altocumulus, et l'horizon sud-sud ouest, face à l'avion, est dégagé.

En clair, un ciel de traîne après le passage d'une perturbation, l'Europe étant dominée par des flux d'ouest en matière de perturbations. Nous avons là une queue de perturbation qui était centrée sur une dépression qui était sur le sud de la Scandinavie, un cas météorologique banal pour la façade maritime européenne, ainsi que pour la saison. Ces détails ont leur importance comme nous le verrons plus loin.

L'avion naviguait au niveau 40 (4 000 pieds d'altitude) au cap magnétique 207, soit en direction du sud-sud ouest. L'observation du phénomène a débuté, selon les enregistrements du contrôle du trafic aérien, vers 14h06 heure locale, 13h06 Z. Le pilote aperçoit droit dans sa ligne de vol une lumière brillante qu'il pense initialement être un autre avion.

Le Trislander étant sur pilotage automatique, Ray Bowyer tente d'observer l'origine de la source lumineuse **avec des jumelles** et aperçoit deux objets en forme de cigare très aplati, avec un rapport largeur/hauteur de 15 pour 1. Ils sont jaunes, très lumineux, avec des extrémités en pointe de chaque côté, et une bande gris foncé sur leur côté droit, aux trois quarts de leur largeur vers la droite, bande qui fait environ un cinquième de la largeur des objets en termes de dimension. C'est un passager assis derrière lui qui lui signale un second objet similaire, plus petit et à côté du premier.

À 14h09 heure locale/13h09 Z, Ray Bowyer contacte le contrôle du trafic aérien de Jersey pour expliquer la situation. Ce dernier lui confirme qu'un autre pilote, volant 22 nautiques (40 km) plus au sud, en direction de l'est, a confirmé avoir lui aussi vu les objets. Pendant la durée de l'observation, qui dure dans les 12 à 18 minutes en tout, le petit objet se déplace lentement par rapport au plus gros pour se mettre au-dessus de lui. Le capitaine Boyer aperçoit ensuite des lumières iridescentes à la limite entre la bande gris foncé et le corps jaune de l'objet. Puis il le perd de vue quand il doit descendre dans la brume pour se poser à Aurigny.

Le contrôle du trafic aérien confirme un contact radar primaire faible dans la zone des objets (soit un écho sans signal de transpondeur associé confirmant qu'il s'agit d'un avion) dans laquelle aucun trafic aérien n'est présent à ce moment-là, mais rien de plus. Et l'affaire de l'ovni d'Aurigny commence.

Une enquête est menée par les autorités britanniques, et une analyse des échos radars montre deux objets dans la zone en question, pendant une durée de 55 minutes, qui s'éloignent l'un de l'autre à une vitesse de 6 nœuds (10 km/h). Les deux objets étaient à 89 km de la position du vol GR544 au moment de leur observation par le pilote aux commandes. Ray Bowyer estime leur taille à environ 1 600 mètres de largeur, basé sur son expérience professionnelle, le second objet semblant être de la même taille, et situé derrière le premier, d'où l'impression qu'il était plus petit.

Par contre, pour les retours radar, les autorités françaises, consultées, indiquent qu'aucun trafic anormal n'a été capté dans la région par leurs radars civils et militaires. Les analyses des radars météo ne montrent aussi aucun objet ou aucune anomalie atmosphérique renvoyant un quelconque écho. De plus, un des échos rapportés par le radar de Jersey a pu être produit par un ferry boat navigant à ce moment-là dans la zone en question.

Bref, du côté des éléments matériels, rien de concluant, ou qui permette de trancher. Reste à examiner le phénomène en lui-même pour avoir une idée ce qu'il pourrait être. Comme pour le cas de Sir Francis Chichester, il n'y a pas d'explication définitive et tranchée possible. Mais cette fois-ci, c'est faute d'éléments matériels clairs et nets sur lesquels s'appuyer. Tout est basé sur des visions, certes concordantes, de plusieurs témoins.

Un élément essentiel qui me paraît important à noter : seul le pilote du Trislander, Ray Bowyer, fait état dans les enquêtes initiales de la bande noire sur les objets. Il est le seul à le faire, et les autres témoins ne le signalent pas. Dès lors, peut-on prendre cet élément en compte, sachant que Ray Bowyer est le témoin qui a le mieux observé les objets, y compris à la jumelle ?

La règle du témoin unique, témoin inique est à prendre en compte, et la présence de cette bande noire ne peut donc être comptée comme étant une certitude, le fait qu'elle puisse avoir été inconsciemment rajouté par le pilote alors qu'elle n'existait pas n'est pas quelque chose d'impossible. De même, un défaut optique des jumelles

du pilote peut avoir formé un artefact sur l'image de l'objet étudié

De plus, Ray Bowyer semble accréditer à titre personnel la thèse de l'artefact d'origine inconnue dans ses témoignages ultérieurs sur l'objet. A contrario, nous avons vu plus haut que Sir Francis Chichester ne se prononce pas sur la nature de ce qu'il a vu pendant son vol. Doit-on y voir un biais possible pro-ovni de la part de Ray Bowyer ? Possible, mais pas prouvé. Curieusement, aucune enquête sur sa personnalité n'a été faite, et il n'est pas possible de savoir s'il est un enthousiaste pro-ovni ou un simple quidam sur ce sujet.

Pour nos lecteurs qui s'étonneraient de l'étude de ces détails, je rappelle que le but de notre article est de déterminer ce que l'on peut savoir de manière fiable sur ce sujet, et voir quels sont les éléments que l'on peut prendre en compte. Là, le témoignage du pilote est probablement entaché de biais de perception et d'interprétation, et ce serait malhonnête de ne pas le mettre en avant. Tout comme il serait malhonnête de le rejeter sur la base de ces biais. La présomption de bonne foi s'applique en pareil cas, et nous ne considérons pas que Mr. Bowyer a délibérément inventé ces éléments. Toutefois, rien ne permet de dire qu'il étaient présents ou absents matériellement sur les objets qu'il a vus ce jour-là, les autres témoins n'ayant pas corroboré ce point précis.

Mr. Bowyer est certainement victime de contagion psychosociale quand à l'existence des ovnis. Ce thème récurrent de la SF est exploité ad nauseam par de très nombreuses fictions, et il n'a pas pu ne pas y être exposé, peu importe ses convictions sur ce sujet. Dès lors, confronté à un phénomène inconnu, il aura tendance à le raccrocher inconsciemment à des schémas mentaux qu'il a intégré par le biais de son environnement socio-culturel. D'autant plus qu'en tant que pilote civil, il aura tendance à considérer qu'un inconnu dans les airs est a priori un objet pouvant potentiellement entrer en collision avec l'avion qu'il pilote. Voilà pour les biais propres au pilote.

Si la présence, la position et la taille des objets peut être déterminée par les témoignages de plusieurs passagers du Trislander et par un autre pilote au sud de la trajectoire du vol GR544, seul Ray Bowyer parle de la bande noire qui y est dessus, et rien ne permet de déterminer si elle existe ou pas. De même, les traces radar ont été corrélées par la suite avec des ferry navigant dans les eaux aux alentours d'Aurigny, ne laissant aucune autre possibilité d'étudier les objets que par l'examen du témoignage des deux pilotes et des passagers.

Nous avons donc deux objets de très grande taille qui naviguent lentement dans le ciel, ne laissent aucun écho au radar, sont jaunes très brillants avec peut-être une bande noire à l'une des extrémités et sont vus de loin par des pilotes civils du fait de leur taille. Ils sont de forme aplatie, perçus comme étant en forme de cigares par les témoins, et ne font aucune manœuvre extraordinaire.

Tout juste, l'un des deux se met au-dessus de l'autre. En nous en tenant à ce que les témoins nous rapportent, modulo la bande noire dont la présence ne peut être ni

prouvée, ni réfutée, nous avons retenu deux hypothèses in fine comme étant celles qui pourraient expliquer le mieux la nature des objets :

a) des nuages lenticulaires vus de face, par la tranche

C'est l'hypothèse la plus vraisemblable car elle cadre avec le maximum de points des témoignages rapportés par les pilotes et les passagers : invisibles au radar, de très grande taille, une forme très plate, pas de manœuvres extraordinaires, présents dans des conditions météorologiques favorables à leur apparition, et dont la couleur, sauf bande noire, est explicable par des facteurs naturels.

Ce jour-là, le soleil était au-dessus de l'horizon avec un peu plus de 50 degrés d'élévation par rapport à celui-ci (0 degrés, c'est le soleil couchant, 90°, c'est le soleil au zénith, droit au-dessus de l'observateur, 45 degrés, c'est à mi-chemin entre les deux), il était à une déclinaison de 180 degrés = plein sud dans le ciel. Par rapport aux objets, il les éclairait **par l'arrière**.

Avec des nuages lenticulaires composés en grande partie de cristaux de glace, cela peut ainsi expliquer leur aspect lumineux, y compris les iridescences aperçues à un moment par Ray Bowyer, voire leur couleur (l'oxyde d'azote teint les nuages en jaune quand il est présent dans leurs goutelettes d'eau en grande quantité, et il provient en grande partie de la pollution urbaine).

Reste le problème de l'éventuelle bande noire perçue par le pilote. Sachant que les objets, à l'œil nu, étaient d'une taille correspondant à celle de la pleine Lune, il a dû les voir avec des jumelles pour apercevoir la fameuse bande noire, introduisant une possibilité qu'elles soient dues à un défaut optique de ses jumelles, et expliquant pourquoi les passagers n'auraient pas vu les bandes en question, ainsi que le second pilote témoin qui a aperçu les objets depuis une position plus au sud de celle du Trislander. À noter qu'un troisième pilote, décollant de Guernesey au moment des premières observations, et passant, à une altitude supérieure, sur une route parallèle à celle du Trislander, entre celle du témoin au sud et celle de l'avion du capitaine Bowyer, n'a rien vu des objets.

Si l'on s'en tient à une explication ne faisant appel qu'à des phénomènes naturels, celle des nuages lenticulaires composés en grande partie de cristaux de glace est la plus satisfaisante, même si elle laisse de côté l'hypothétique bande noire.

b) un dirigeable expérimental d'un commanditaire non déterminé

Cette hypothèse explique la bande noire, évacue la subjectivité des témoins, et cadre à peu près avec les objets. Il est possible en théorie de fabriquer un dirigeable lenticulaire de très grande taille translucide et furtif, et de l'envoyer en vol d'essai dans une zone où le trafic aérien n'est pas trop dense. La question est de savoir qui peut l'avoir fabriqué, envoyé dans cette zone, en deux exemplaires en plus, et pour-

quoi. Et, surtout, quel serait la fonction d'un tel engin ?

Aux altitudes de vol du Trislander non pressurisé du capitaine Ray Bowyer, autour de 6 000 pieds, l'utilité militaire ou civile d'un tel engin est des plus réduites, sauf pour assurer la surveillance du trafic maritime. Et le faire furtif pour une telle tâche est inutile, voire dangereux (risque de collision avec des hélicoptères de secours en mer par exemple). Enfin, cela n'explique qu'imparfaitement le fait qu'il ait été lumineux, et qu'il y en ait eu deux au même endroit.

Dans les artefacts, le dirigeable inconnu est la thèse la moins invraisemblable, mais elle se heurte à l'examen de la question de la fabrication et de la fonction de l'engin, en plus de celle de son origine, qui ne peut être déterminée en l'état. Nous la mentionnons comme explication la moins fantaisiste à une origine possiblement anthropique des objets, mais notre préférence va à l'explication naturelle.

Conclusion

Nous avons deux cas d'observation par des pilotes qui peuvent être expliqués par des objets d'origine entièrement naturelle, une fois prise en compte la subjectivité des témoins, et la possibilité qu'ils aient interprété des phénomènes naturels en fonction d'une perception forcément imparfaite et biaisée de ce qu'ils ont aperçu dans leur ligne de vol, ou presque, comme étant pour eux des inconnus possiblement menaçants.

Autant pour Sir Francis Chichester que pour le cas d'Aurigny, la question de la nature exacte des phénomènes observés reste ouverte, nos analyses n'ayant pour but que de proposer des explications rationnelles, certes imparfaites et sujettes à caution, des phénomènes observés. Le débat reste ouvert sur ces deux cas.

Siobhan PATTERSON
Commandant de bord, USA Express, Denver, CO

Dr. Martin-Georges PEYREBLANQUE, M. D.
Chirurgien traumatologue
et correspondant en médecine du travail pour le secteur aviation civile,
Bellevue Medical Center, New York City, NY

* * *

À LA RECHERCHE DE DAN BLACKSMITH, LE POINT

Par Ayleen MESSERSCHMIDT

DEPUIS FIN 2019, Bernard Marsalis, président de l'AARGHH, a changé son fusil d'épaule pour se consacrer à la recherche d'une explication au sort de mon arrière grand oncle, le musicien de jazz Dan Blacksmith, disparu le 18 décembre 1945 au-dessus du détroit du Skagerrak. Il voyageait à bord d'un Noorduyn Norseman de la Royal Air Force à destination de Hambourg, au départ d'Oslo. De nombreuses théories plus ou moins fumeuses ont été fabriquées pour justifier que sa disparition ait pour cause autre chose qu'un accident d'avion, et ma famille du côté de ma mère a même eu droit à une théorie à base d'enlèvement par des extraterrestres...

Avec l'impressionnant palmarès de, disons, persistance dans une voie sans issue, de la part de Bernard Marsalis et de son AARGHH sur le dossier de Melinda McNair, le pire était possible quand il a décidé de s'attaquer au cas de mon arrière grand oncle, et ma famille m'a mandatée, en tant qu'avocate et aviatrice, pour veiller au grain et lâcher des cessations et désistement en cas de dérapage possible de l'individu, son traitement du cas de l'aviatrice australienne que j'ai mentionné étant le meilleur exemple des dérives auxquelles il peut aboutir.

En prétendant qu'il baserait ses recherches seulement sur des éléments scientifiques et matériels, je m'attendais légitimement au pire, car il avait tenu le même discours au sujet de sa thèse fumeuse sur la disparition de Melinda McNair. J'ai été agréablement surprise de voir que, pour une fois, il s'en est tenu à l'esprit de sa déclaration initiale, en ne plaquant pas une théorie de son cru sur la disparition de Dan Blacksmith.

Pour le moment, son travail a consisté à partir des témoignages historiques qui montrent clairement que mon arrière grand oncle a bien pris un avion sur l'aéroport militaire d'Oslo le 18 décembre 1945, à destination de Hambourg, et qu'il n'est jamais arrivé à destination. Au moins, jusqu'ici, il n'a pas encore dit d'inepties.

De ce que j'ai pu voir de ses recherches, que je surveille de près, Bernard Marsalis a lancé un axe de recherche du côté des archives militaires suédoises afin de reconstituer quels avaient été les vols militaires de leur côté, tant le jour de la disparition de Dan Blacksmith que les jours précédents et les jours qui ont suivi. Il est à noter que les Suédois ont participé aux recherches en mer, par voie aérienne et maritime, avec leurs homologues britanniques, danois et norvégiens, plus des navires civils provenant de la zone d'occupation britannique en Allemagne.

Le but des chercheurs qui s'attaquent à cet aspect des choses est d'établir un calendrier des événements aériens et navals autour de la journée de la disparition de mon arrière grand oncle. Pourquoi pas après tout, même si l'utilité de la chose pour déterminer la cause de la disparition de mon lointain parent me paraît être quelque peu superflue. Le rapport de la RAF sur la disparition de Dan Blacksmith –qui va être examiné par un spécialiste de l'association sous peu, dicit Bernard Marsalis– avait déjà en son temps, établi tout ce qu'il y avait à savoir sur le sujet. . .

Je note comme éléments positifs le fait que Bernard Marsalis n'invente aucune théorie, et qu'il considère, en l'écrivant noir sur blanc sur le site de son association, que le Norseman qui transportait Dan Blacksmith s'est bien abîmé en mer pour une cause indéterminée quelque part entre la Norvège et le Danemark le 18 décembre 1945. La première phase de ses recherches aura pour but d'examiner toutes les archives disponibles sur le sujet.

À défaut de retrouver l'avion, dont aucun débris n'a été repêché à ma connaissance, Bernard Marsalis aura, au moins, établi un état historique précis des circonstances de la disparition de mon parent. J'attends avec intérêt la partie d'étude technique sur l'avion de fabrication canadienne, le Noorduyn Norseman, que son association a promise sans donner de délai. Je lui accorde, pour le moment, le bénéfice de la bonne foi, nous verrons ce qu'il en adviendra par la suite.

Brigadier-Général Ayleen C. MESSERSCHMIDT,
USAF Reserve, Pilote d'essai pour l'Air Force Materiel Command.

* * *

CES CONSPIRATIONS “À CIEL OUVERT” QUE VOUS AVEZ SOUS LE NEZ, ET DONT PERSONNE NE VOUS DIT RIEN... SURTOUT LES THÉORICIENS DE LA CONSPIRATION!

Par Aïcha BEN AHMAD

SI VOUS ÊTES AMATEURS DE CONSPIRATIONS, peu importe les motifs (généralement, pour les gens sains d’esprit et intelligents, c’est pour l’aspect fiction en tant que genre particulier), vous avez déjà eu une liste de vraies conspirations historiques récentes qui ont vraiment existé dans ces lignes⁴⁴ et, bien évidemment, les tartes à la crème du genre que sont, liste non exhaustive, les Illuminatis, le complot de Roswell, le Montauk Project, l’Apollo Hoax, le QG des maîtres du monde sous l’aéroport de Denver, le 11 septembre qui, au choix, a été fait par tout le monde sauf Al Qaïda, a eu lieu le 12 ou n’a pas existé, et plein d’autres.

Les théories de la conspiration vont du à peu près recevable si on n’y regarde pas de trop près au scénario loufoque digne d’un cartoon. De l’autre côté, les complots réels, comme les réseaux Gladio, le Watergate ou les tueurs fous du Brabant, ont aussi cette aura pour ceux qui s’intéressent à une réalité qui, si elle est moins glamour que la fiction, a le mérite de nous en apprendre beaucoup sur le monde qui nous entoure.

En équivalent cinématographique, nous avons, pour les complots, des chefs d’œuvres comme *Les Hommes du Président* (Alan J. Pakula aux commandes, Robert Redford et Dustin Hoffman dans les rôles principaux, excusez du peu...) avec les

44. Voir à ce sujet, dans la série *Les Enquêtes de “Rational Thinking”*, la nouvelle intitulée *La Face Cachée des Détraqués*, dans les addenda.

complots réels, des fictions qui tiennent la route à base de réalité, comme l'œuvre de John Le Carré, à des mondes de fantaisie, *X-Files* pour les histoires de soucoupes, diverses théories allant de James Bond à Austin Powers pour le 11 septembre 2001, sketch des Monty Python pour le Triangle des Bermudes ou Roswell, ou cartoon façon Tex Avery pour les Illuminatis.

Dans la réalité, nous avons des complots qui existent, n'en déplaise à l'argument des complotistes qui n'ont pas compris qu'en démontant les complots qu'ils défendent, ce n'est pas le principe de l'existence d'un complot que les rationalistes dénigrent, mais la réalité des complots défendus par les complotistes. Dont pas un seul ne semble connaître l'existence d'un complot historique bien connu, très documenté, qui a indiscutablement eu lieu et qui était celui du Watergate.

Depuis des années que je tente de discuter avec des complotistes, AUCUN n'a rien dit en retour quand j'ai mis le Watergate sur la table en le citant comme exemple d'un complot auquel je crois dur comme fer parce qu'il a l'avantage majeur d'avoir existé. J'ai appris ce qu'il en était du Watergate en Middle School quand j'avais douze ans, j'ai du passer par une bonne école il faut croire...

Il y a une catégorie intéressante de complots à étudier, parce que les théoriciens de la conspiration n'en parle pas, et les rationalistes non plus. Ce sont les VRAIS complots QUI EXISTENT et qui sont exécutés par des acteurs clairement identifiés, pour des motifs faciles à déduire et comprendre avec un peu d'analyse, doublée d'une bonne dose de documentation (là, plus aucun théoricien de la conspiration n'arrive à suivre, je le sens...). Ces complots ne sont même pas cachés tellement les protagonistes nous informent en temps réel sur leurs activités réelles, mais pas leurs vrais buts et leurs vraies intentions.

Et nous avons même droit à une superbe panoplie d'imbéciles utiles dans le package, idiots chargés de brouiller les pistes en claironnant l'existence de complots imaginaires, qui ont tous comme caractéristique principale de ne pas exister parce que complètement ineptes. Et, bien évidemment, personne parmi la complosphère ne s'aperçoit qu'il se fait rouler dans la farine par les gens qu'ils croient combattre.

Si le complotisme sur le 11 septembre 2001 n'avait pas été dans l'intérêt de l'équipe au pouvoir à l'époque, les complotistes auraient tous fini avec une balle dans la tête discrètement offerte par la CIA, et n'auraient jamais été présent dans les médias alors que ce fut exactement l'inverse. Un âne capable de braire "le 11 septembre est un complot du gouvernement" avait toutes les chances de faire la une de n'importe quel média audiovisuel à diffusion nationale entre le 12 septembre 2001 et la mi-2006, et ce n'est pas ce qui a manqué. Cela grâce à la promotion de ces gens-là faite en douce par le Parti Républicain, promotion qui servait les intérêts de ce parti pour masquer la complaisance criminelle de certains de ses membres envers les Saoudiens, et l'incompétence absolue d'autres, si ce n'est des mêmes, en matière de sécurité aérienne

depuis a minima le premier mandat de Ronald Reagan ⁴⁵...

Avec la liste que je vous propose, nous avons affaire à des complots où tout le monde est parfaitement connu, où ces gens-là agissent au vu et au su de tous, en se contentant de profiter de l'indifférence générale envers les problèmes de société qu'ils soulèvent. Cornelius Castoriadis a bien vu en voyant dans l'indifférence des gens à la politique un outil de gouvernement bien commode. Et Pierre Bourdieu a bien compris qu'une bonne aliénation ne marchait qu'avec la contribution des aliénés.

Un complot est, par essence, caché, et vous me répondrez que s'il est au su et au vu de tous, il cesse ontologiquement d'être un complot. Pas tant que cela, un proverbe dit que le meilleur tour que le Diable peut faire, c'est de faire croire à sa non-existence... Dès lors, pour ces complotistes, pourquoi faire des efforts pour dissimuler leurs activités quand l'attitude du public sera partagée entre l'indifférence pour les trois quarts des gens, l'art de regarder au mauvais endroit afin de donner de mauvaises réponses à de fausses questions pour les complotistes, et le fait qu'une minorité de gens bien intentionnés, pas toujours avec un intérêt dans le complot, vous expliquera que vous faites des idées.

Le meilleur moyen de cacher quelque chose, c'est de le montrer à tous de façon à ce qu'il soit perçu comme étant anodin, tout en ne faisant pas la publicité sur vos véritables intentions. Mais sans les cacher complètement, seulement en les laissant apparaître à ceux qui font l'effort de lire entre les lignes, et de réfléchir un peu. Ce qui exclut les complotistes, mais ceux-là seront utilisables comme imbéciles utiles afin de faire croire que la Vérité est ailleurs que tout droit sous leur nez, avec le label "complot authentique" soigneusement appliqué dessus par les comploteurs afin que que personne ne la croie être vraie.

Voici trois exemples de complots avérés et commis à ciel ouvert par divers complotistes, deux dans le monde économique, un troisième dans celui de la sécurité publique. Ce sont les exemples les plus frappants que j'ai pu trouver, d'autant plus qu'ils sont d'ores et déjà dénoncés par des gens qui n'ont rien de complotistes. Je leur ai donné des noms imagés en fonction de leur nature, pour être plus parlante, et en voici la liste sans ordre particulier d'importance, de chronologie ou d'exécution. Je commence par une présentation synthétique du complot, avant de rentrer dans les détails. Voici ma liste.

1) Le complot "Soleil Vert" ou "Mort aux Vaches" (suivant l'humeur)

Ce que c'est : une vaste manipulation de l'opinion pour, dans la chaîne alimentaire, supprimer les animaux comme la vache et faire manger le soja qu'elle consomme directement aux êtres humains ;

Qui le met en œuvre : l'industrie agro-alimentaire ayant des intérêts directs dans la vente de substituts à la viande et au laitages à base de protéines végétales. Cela

45. Thèse de l'auteur.

comprend le soja, bien sûr, mais aussi le riz, les amandes, et bien d'autres produits végétaux. Le secteur, encore expérimental, de la viande de substitution est aussi de la partie ;

Quels moyens sont employés : l'effet de mode avec une utilisation cynique des (légitimes et scientifiquement avérés) impacts délétères de l'élevage sur l'environnement. Sans parler d'opérations de désinformation pures et simples sur les méfaits imaginaires du lait, ou sur les conditions de vie (hélas, parfois inacceptables et tenant de la maltraitance à animaux) des animaux d'élevage ;

Quels bénéfiques : récupérer, par l'industrie agro-alimentaire, la plus-value actuellement générée et captée par les éleveurs d'animaux de ferme utilisés pour produire de la viande ou du lait. Et nous vendre à la place des ersatz fabriqués exclusivement à partir de protéines végétales (pas tous insipides, il faut l'avouer) ;

Les imbéciles utiles : les vegans, à l'exception de ceux qui n'ont pas envers les gens qui ne partagent pas leurs opinions la même attitude que celle des membres de Daesh envers tout ce qui n'est pas musulman intégriste allant dans le même sens qu'eux (il paraît que ça existe, je parle des vegans), les écologistes mais c'est surtout parce qu'ils voient leurs thèses scientifiques sur la question détournée et employées à titre de propagande par les vendeurs de soja et assimilés, et des activistes anti-lait discrètement financés en sous-main par l'industrie du soja. Marche aussi avec les activistes de la cause animale subventionnés par l'industrie de la viande de synthèse⁴⁶

Celui-là, pour ne pas le voir, il faut être complotiste, ou aveugle. La simple lecture de la composition d'un produit vegan, d'un liquide blanc présenté comme substitut au lait, ou de tout autre candidat similaire au titre de Soleil Vert de l'année vous fait immédiatement comprendre qui va s'en mettre plein les poches quand la viande aura été interdite...

Naturellement, c'est tout à fait par hasard que les lobbys du soja financent en douce des pseudo-chercheurs dont les travaux bâclés ont tous comme conclusion que le lait est dangereux pour la santé. L'industrie du tabac qui payait des propagandistes pour faire croire que les cigarettes étaient inoffensives, ou l'industrie pétrolière qui dicte son texte aux éconégationnistes, c'est connu comme procédé. Et parfois, ce sont les mêmes qui mangent à tous ces râteliers.

Effectivement, il y a des bénéfiques à ne pas consommer de viande en quantité déraisonnable, voire à ne pas en consommer du tout si cela rentre dans vos desiderata alimentaires. Outre votre santé, l'environnement vous remerciera d'éviter la production de méthane atmosphérique, gaz à effet de serre, produit par les vaches quand elles ruminent. Après, mon propos n'est pas de vous donner la moindre leçon en la matière, c'est vous qui voyez.

Il est assez savoureux de voir les vegans hurler en cœur contre l'industrie de la viande, tout en faisant de la propagande par l'exemple pour celle du soja. Ce sont des

46. Authentique.

extrémistes ? Peu importe, vous pourrez toujours les dénoncer comme tels quand cela vous sera utile, et vendre une alternative “raisonnable” à la viande, et dont le principal intérêt sera de vous permettre de vous mettre dans les poches la valeur ajoutée que les éleveurs fabriquaient jusqu’alors. Ils ne le clament pas sur les toits, mais dix minutes de réflexion vous permettent de comprendre ce qu’ils font depuis un peu plus d’un quart de siècle, en capitalisant sur la mode du végétarien/vegan pour vous faire les poches. . .

2) Le complot “Luttons contre le Péril Jaune”

Ce que c’est : Employer le mythe de l’obsolescence programmée pour faire du protectionnisme, sans l’appeler comme tel, afin de barrer les marchés à forte valeur ajoutée, typiquement les pays occidentaux, aux fabricants de camelote à bas pris, typiquement les Chinois ;

Qui le met en œuvre : tous les fabricants de matériel électroménager, HiFi et électronique grand public ;

Quels moyens sont employés : laisser faire les théoriciens de la conspiration sur le mythe de l’obsolescence programmée, éventuellement graisser la patte des politiciens chargés de faire passer des lois anti-obsolescence programmée inutiles, voire financer des pièces de propagandes à peine plus subtiles que ce que faisait Joseph Goebbels en son temps (comme le fameux “Prêt à Jeter”, aussi factuel et honnête sur le sujet que “Le Juif Süß” de Veit Harlan l’était sur le judaïsme, mais nettement mieux fait cela dit en passant). Et, surtout, NE RIEN DIRE DU TOUT ;

Quels bénéfices : éliminer l’extrême bas de gamme, soit tous les concurrents qui font du quasi-jetable à très bas prix, et forcer les consommateurs à se fournir chez vous, en durable forcément plus cher qu’ils n’auraient jamais acheté autrement qu’en n’ayant pas le choix. Avec le bénéfice de récupérer de la plus-value sur le service après vente, la réparation et les pièces détachées ;

Les imbéciles utiles : tous ceux qui croient que l’obsolescence programmée existe, et font la promotion de la lutte contre ce fléau imaginaire.

Deux faits élémentaires : un, cela coûte moins cher, et rapporte bien plus à celui qui le vend, de fabriquer dès le départ un produit conçu pour ne pas durer plus de cinq ans en utilisation normale, plutôt que de saboter (je ne vois pas d’autres termes) un produit conçu pour durer dix ans afin qu’il ne dure que cinq ans. Voilà pourquoi l’obsolescence programmée n’existe pas.

Et deux, la valeur ajoutée, aujourd’hui, ne se fait plus sur les produits vendus dans l’électroménager et l’électronique grand public, mais sur le service. Comme la garantie supplémentaire inutile que vous avez achetée, sachant que les produits grand public claquent pour 80% d’entre eux pendant les deux premières années de fonctionnement, couvertes par la garantie, ou les deux dernières. C’est pour cela qu’une extension de garantie de cinq ans sur votre machine à laver n’est utile qu’à celui qui vous la vend.

Pour les produits grand public dont je parle ici, les fabricants occidentaux (plus japonais, taiwanais et coréens), tournés vers le moyen et le haut de gamme, ont complètement abandonné la fabrication et le marché du bas de gamme aux Chinois. L'argument de vente de ces derniers : c'est pas cher, ça fonctionne, et ça vous coûtera moins cher d'acheter du neuf avec deux ans de garantie légale plutôt que de faire réparer, si toutefois cela est possible. Et ça se vend.

Le complot à ciel ouvert des fabricants non-chinois consiste à trouver et promouvoir un prétexte populaire, peu importe qu'il soit complètement fumeux et défendu par des comiques, pour détruire cette concurrence par le bas. La fabrication ne rapporte plus rien ou presque, surtout sur le bas de gamme : la marge détaillant sur un appareil électroménager de \$200 de prix de vente avant taxe est de 5%. Elle passe à 15% si vous doublez le prix de vente grand public du produit⁴⁷.

La camelote trop bon marché prend des parts de marché, justement, aux fabricants de matériel correct. Et avec les règles laxistes du commerce international, impossible de faire du protectionnisme bien raide à l'ancienne, avec des droits de douane dissuasifs. Pourtant, ce ne sont pas les bonnes raisons environnementales qui manqueraient pour y arriver : défense de l'environnement, politique anti-dumping social (certains appareils électroménager sont fabriqués dans des équivalents chinois du goulag par les détenus, pour info), défense des emplois dans les pays de consommation, maintien d'un tissu industriel local qui peut être mobilisé d'urgence en cas de problème de sécurité civile grave (les masques anti-COVID fabriqués en Chine, cela ne vous rappelle rien ?), et bien d'autres.

Le problème avec ces politiques volontaristes (pourtant appliquées en partie par certains pays, le Danemark a des lois anti-dumping social avec des taxes ad hoc sur ses importations, par exemple), c'est qu'elles ont pour conséquence de se mettre à dos des pays aussi dictatoriaux qu'économiquement puissants, avec les ennuis géopolitiques qui vont avec... Dès lors, pour ne pas être accusées de corporatisme et de protectionnisme, les mêmes entreprises, qui sont accusées par les idiots qui croient que l'obsolescence programmée existe de corporatisme à cause de cela, ont compris que le principe énoncé par Pierre Bourdieu sur la participation des aliénés à leur aliénation était le meilleur moyen d'obtenir ce que, eux, industriels, voulaient au final. À savoir, flanquer à la porte de leur marché des concurrents qui cassent les prix en tirant la qualité vers le bas.

L'éducation du consommateur n'étant pas le fort de nos sociétés (normal, s'ils étaient éduqués correctement, ils n'achèteraient plus certains gadgets inutiles, comme des automobiles, par exemple), une bonne manipulation médiatique à l'ancienne reste la méthode de choix pour faire DEMANDER par les consommateurs des mesures favorables aux fabricants moyen et haut de gamme. Les consommateurs croient toujours que la durabilité a un coût nul (spoiler : non) et ont embrassé le concept fumeux d'obsolescence programmée pour se déresponsabiliser de leurs propres choix en matière

47. Authentique. Source : un copain de lycée de l'auteur qui a fait Sup de Co à Paris et vend de l'électronique grand public.

de produits grand public.

Je reviens sur ce concept d'obsolescence programmée pour en illustrer l'inanité, et montrer que vendre de la camelote quasi-jetable a toujours pour effet, dans une économie de marché, d'attirer des concurrents qui feront l'inverse de vous et vendront des produits durables sur votre dos. Dans "Prêt à Jeter", le fauxcumentaire sur le sujet, à peu près aussi fiable là-dessus que "Ancient Aliens" l'est sur l'archéologie (même la série des "Indiana Jones" est moins fausse sur le sujet que cette stupidité, et c'est pourtant une pure fiction), les auteurs de cette farce parlent de l'industrie automobile en s'arrêtant curieusement à la fin de la Ford T... Étonnant, non ?

Si l'on oublie qu'à partir des années 1960, l'industrie automobile japonaise a conquis des marchés à l'international en jouant sur la qualité et le meilleur rapport qualité/prix possible, que des véhicules qui jouaient sur la fiabilité et le côté zéro gadget, comme les Volkswagen Coccinelle ou les Volvo, ont contribué à couler l'industrie automobile US (et la britannique aussi en Europe), marquant le fait que l'esbroufe du style et du démodable dès la chaîne d'assemblage n'était plus un argument de vente, l'argument de l'obsolescence programmée appliqué à l'automobile peut sembler tenir. Volkswagen, Volvo, Toyota, Honda et Nissan l'ont bien réfuté depuis un bon demi-siècle, et ceux qui n'ont pas voulu faire des véhicules au même niveau de qualité et de fiabilité l'ont appris à leurs dépens. Leyland et Rover en Grande-Bretagne, par exemple...

Au passage, les auteurs de "Prêt à Jeter" semblent être des adeptes de régimes comme celui de l'ex-RDA, où les consommateurs avaient le choix entre des produits durables de mauvaise qualité et rien. Du moins, quand il y avait des produits en vente... Dans ces économies planifiées sans concurrence commerciale, l'État vous vendait ce qu'il pouvait. Et si vous vouliez, par exemple, acheter une voiture occidentale à la place d'une Trabant, le meilleur moyen pour y arriver était de passer à l'Ouest. Ironiquement, c'est le même style de dictature totalitaire qui nous gratifie de camelote à bon marché aujourd'hui. Étonnant, non ? Rien de mieux qu'une économie de pénurie et de privation pour dissuader les gens d'acheter des produits non durables, selon les auteurs de "Prêt à Jeter"...

"Prêt à Jeter" n'est pas per se propagandiste d'une idéologie nauséuse et vert-de-gris, mais il se permet de véhiculer par moment certains concepts douteux, et certaines phraséologies typiques des propagandistes d'extrême-droite. Mettre en avant le fait que l'inventeur du concept même d'obsolescence programmée (tellement révolutionnaire et prometteur que, inventé dans les années 1930, il a été jeté dans les oubliettes du débat intellectuel en matière d'économie dès sa formulation, pour n'être déterré que par des pseudo-intellectuels pseudo-alternatifs 80 ans plus tard) était un promoteur immobilier **JUIF** (on se demande ce qu'ils ont contre les promoteurs immobiliers, les auteurs de "Prêt à Jeter"...), et sortir tout droit du "Völkischer Beobachter" via la "Pravda" du temps de Brejnev le cliché du consumérisme à l'Américaine qui tue nos sociétés, en passant par une bonne propagande, typique de la pensée économique de l'extrême-droite, sur le Crédit qui est le Mal, surtout parce que ceux qui le délivrent

ne sont pas très catholiques, suivez mon regard, ça sent le Zyklon B à plein nez si vous voulez mon avis.

Je ne pense pas que les auteurs de ce film comique qu'est "Prêt à Jeter" (qui n'arrive quand même pas au niveau de gag total, façon cartoon de Tex Avery sur un scénario des Monty Python, que "Le Jour et la Nuit" de Bernard-Henri Lévy a explosé) soient d'authentiques fachos. Si c'était le cas, ils auraient été moins grossiers dans l'utilisation de clichés antisémites et antiaméricains éculés depuis mai 1968, en étant gentille. Je leur reconnais le bénéfice du doute en leur accordant celui de leur bêtise et de leur incompétence stricte pour parler du sujet qu'ils (mal)traitent.

Parenthèse fermée sur les imbéciles utiles, voyons maintenant les signes que les industriels qui seraient visés par la lutte contre l'obsolescence programmée profitent en fait de la situation, avec des lois passées contre ce fléau, entre autres en France, et dont l'utilité est la même que celle d'une roue de secours sur un aéroglisseur, à savoir nulle. Ces lois sont aussi utiles que pourrait l'être l'interdiction faite aux licornes d'aller brouter l'herbe de Cherry Creek National Park au sud-est de Denver, CO.

Quand les intérêts d'un industriel sont atteints par des mesures sanitaires publiques ou autres, et qu'il n'a pas la possibilité de faire élire un Donald Trump pour faire annuler les lois en question, la défense habituelle consiste en une dose massive de désinformation, délivrée par des pseudo-spécialistes, qu'un de mes amis appelle à juste titre des débite-conneries, afin de manipuler le public. L'industrie du tabac a recouru à ce procédé quand le fait de fumer a été indiscutablement reconnu comme lié au cancer du poumon, et la même chose est en cours avec le réchauffement climatique anthropique, avec les compliments des industries chimiques et pétrolières.

A minima, quand les complotistes nuisent à votre business en débitant des imbécillités infondées qui, par exemple, vous empêchent d'installer le nombre d'antennes de téléphonie mobile suffisant pour couvrir les besoins de vos clients, vous envoyez un vrai ingénieur ou un vrai expert médical dans les médias pour (tenter de) faire un peu de pédagogie, les outrances du camp adverse suffisant généralement pour les ridiculiser auprès des gens capable d'utiliser leur cerveau.

Et là, avec l'obsolescence programmée, les industriels visés par les lois destinées à l'interdire **font preuve d'un silence assourdissant**. Ils auraient tort de tuer la poule aux œufs d'or en contrariant leurs imbéciles utiles qui partent en chasse d'une pratique qui n'a jamais existé. Si la lutte contre l'obsolescence programmée leur était nuisible, ils auraient rejoint le club, ouvert par l'industrie du tabac, des utilisateurs forcenés de la désinformation d'entreprise. Or, rien du tout de ce côté-là.

J'ai eu beau chercher un seul exemple de représentant des industriel s'exprimant sur l'obsolescence programmée, je n'ai rien trouvé. Vous avez facilement des dizaines de gens compétents travaillant pour l'industrie de la téléphonie mobile qui passent dans les médias pour expliquer, de façon pédagogique, que la 5G ne va pas vous transformer en zombies, pas un seul représentant de l'industrie ne vient vous expli-

quer que l'obsolescence programmée n'existe pas parce qu'elle est une stricte idiotie d'un point de vue économique. Ce sont tous des chercheurs et des journalistes indépendants qui s'attellent à la tâche.

Cela signifie non seulement que l'obsolescence programmée n'existe pas, et que lutter contre ne changera rien, du moins en mauvais, pour les industriels visés, mais que les mesures qui vont être prises au nom de la disparition de cette pratique vont leur être bénéfiques. Je l'ai dit plus haut : c'est le service qui crée de la plus-value, et imposer de l'électro-ménager totalement réparable est ce que les industriels VEULENT, pour deux raisons.

En premier lieu, ça leur permet d'éliminer le bas de gamme quasi-jetable qui les concurrence le plus durement. Les fabricants Chinois ne pourront jamais s'aligner sur les producteurs de moyen et de haut de gamme qui feront du service un plus-produit pour leurs appareils. Même en jouant le jeu et en fabriquant des produits aux mêmes normes de durabilité, ils devront les importer de Chine, avec un coût du transport supplémentaire aussi bien pour les produits finis que pour les pièces détachées. Sans parler qu'ils devront créer un réseau local pour leur SAV et former des techniciens pour les réparations. Leurs concurrents ont déjà tout cela, y compris la capacité de fabrication locale pour les pièces détachées. Donc, la camelote qui était vendable à bas prix parce que pas réparable, y compris par l'absence de SAV et de pièces de rechange à importer, elle va disparaître.

La deuxième conséquence, ça va être la captation de la plus-value qui partait jusqu'ici en Chine. Vous pouvez être sûr que les fabricants vont profiter de la mode de la croyance dans l'obsolescence programmée pour vendre des pièces détachées et du service de réparation sur lequel ils feront plus de plus-value que sur la vente des appareils. Pour vous, messieurs, le bon exemple est le rasoir à main : le manche est vendu à peine plus cher que son coût de fabrication, et la plus-value du fabricant se fait sur les lames. Même logique avec les imprimantes à jet d'encre : l'imprimante est vendue à **perte**, et les cartouches à prix d'or. Et vous ne pourrez pas dire que je ne vous avais pas prévenue...

Avec les lois anti-obsolescence programmée qui servent en fait à éliminer discrètement les concurrents qui jouent sur le prix le plus bas, je ne suis pas vraiment opposée à ce genre de conspiration... En tant que contribuable, je préférerais largement que l'argent de mes impôts serve à autre chose qu'à recycler des engins chinois arrivés en fin de vie à peine deux jours après la fin de la période de garantie. Moins de transport depuis la Chine, cela signifie aussi moins de transport maritime, et moins de gaz à effet de serre de produit. Et puis, avec des produits réparables, ce sont des emplois de proximité qualifiés, aux USA en ce qui me concerne, qui vont être créés.

Et les gens qui ne pourront pas mettre \$400 dans une machine à laver, et qui achetaient la même à \$200 ? Si les produits deviennent réparables, le marché de l'occasion sera là pour les satisfaire, marché inexistant de nos jours pour cause de camelote coûtant moins cher à remplacer qu'à réparer. Bref, il y aura du bénéfice sociétal pour tout

le monde, mais à partir d'un prétexte fallacieux.

Après avoir passé des décennies à déresponsabiliser les consommateurs pour qu'ils achètent sans discuter tout ce qu'ils produisaient, les industriels continuent de les entretenir dans le mensonge en leur faisant croire que l'obsolescence programmée est la conséquence de la faible durabilité du matériel bas de gamme qu'ils achètent, et non de leur pingrerie. Manipuler et tromper au lieu d'éduquer et responsabiliser, c'est bien dommage...

3) Le complot "Big Brother 2.0"

Ce que c'est : installer un véritable système de surveillance de la population, réel et efficace, à base de caméras de vidéosurveillance quadrillant toute la planète, couplées à des systèmes d'intelligence artificielle, D'ORES ET DÉJÀ EXISTANTS ET OPÉRATIONNELS, capables de traquer automatiquement une cible bien définie ;

Qui le met en œuvre : tous les acteurs de la sécurité publique, tant les politiques que les industriels concernés ;

Quels moyens sont employés : un bon coup de démagogue de la part des politiciens ad hoc, plus une promotion outrancière des rares cas où le système a eu une utilité positive quelconque ;

Quels bénéfices : pour l'industrie qui produit les systèmes concernés : avoir des clients. Pour les politiciens qui en font la promotion : se faire réélire.

Les imbéciles utiles : les complotistes qui, depuis au minima 1995, hurlent que les puces RFID, après les codes-barres, et en attendant que quelqu'un invente le codage quantique moléculaire ou quelque chose dans le même genre, vont être implantés dans tout le monde à partir de l'année prochaine (1996 jusqu'à nos jours) pour surveiller et punir. Ainsi que les populations enthousiastes à l'idée d'être vidéo-fliquées, et qui en redemandent.

Je l'aime bien celui-là... Les puces RFID sont apparues vers le milieu des années 1990 avec, pour fonction, de tracer des OBJETS dans une chaîne d'approvisionnement, un parc de véhicules ou d'objets mobiles comme des conteneurs, des inventaires à faire régulièrement (les postes de radio de mon unité de la Garde Nationale du Colorado sont équipés de puces), délivrer des badges intelligents permettant un contrôle d'accès intelligent à des lieux précis, ou des cartes de tarification intelligentes et pouvant être remises à jour pour certains services, comme mon abonnement annuel aux transports en commun de ma ville. Accessoirement, elle sert à identifier des animaux de compagnie, nos chats sont tous équipés de ce type de puces dans ce but, par exemple.

Cette liste est non exhaustive et elle ne comprend pas le flicage des êtres humains pour DEUX bonnes raisons. La première, C'EST QUE CETTE TECHNOLOGIE N'A JAMAIS ÉTÉ FAITE POUR CELA. J'ai parlé d'objets, de badges et de cartes de transport, pas d'êtres humains. Les seuls êtres vivants pour lesquels une identification par

puce RFID implantée in vivo a été jugée utile ont été, à ce jour, les animaux d'élevage ou de compagnie. Pour les êtres humains, deux ou trois utilisations marginales (celle que je connais : une boîte de nuit pour identifier ses clients réguliers en Espagne, il y a de cela quelques années) ont relevé du pur gadget sans lendemain.

Comme cela a été dit déjà, le problème majeur avec les puces RFID dans les êtres humains, c'est que les porteurs de la puce peuvent la neutraliser, ou l'enlever, rendant ainsi vain tout espoir d'en faire un outil de contrôle efficace. Le problème avec le contrôle des populations, c'est quand vous abandonnez un outil de contrôle au grand public, les chances qu'il soit détourné de son utilisation par vol, falsification ou contrefaçon, sont loin d'être nulles. C'est déjà le cas avec des objets aussi évidents que des passeports, des cartes d'identité ou tout document similaire, pourquoi n'en serait-il pas de même avec des puces RFID implantées dans les gens ?

Dernier point qui rend cette technologie inutilisable pour la surveillance de masse, la portée effective de lecture des puces avec un équipement d'une taille, d'un coût et d'une consommation énergétique raisonnable : du contact ou quasi-contact pour la plupart des applications courantes (badge d'accès ou de paiement, puces de nos chats) à un mètre au plus pour certaines applications industrielles. Le terminal de conteneurs de l'Union Pacific à Denver a des lecteurs de puces d'identification sur les conteneurs qui nécessitent que les puces des conteneurs en questions passent à moins de deux pieds (*60 cm*) de l'antenne du lecteur pour être lus. . .

D'ailleurs, pour les applications ne nécessitant pas de remise à jour des données au cours de l'utilisation de l'identifiant, les puces RFID sont remplacées par les QR Codes. Ces derniers ont l'avantage de stocker autant de données, d'être moins chers à l'emploi (il suffit de les imprimer sur une feuille d'autocollant ou de papier), et plus fiables à lire avec des lecteurs optiques laser moins sensibles à la distance de lecture et aux interférences électromagnétiques que les puces RFID.

Le résultat est le même : un suivi en temps réel de l'objet X le long de la chaîne de traitement Y. Pour des objets ne nécessitant pas que les données d'identification soient remises à jour ou à zéro après usage pour réutilisation (typiquement : un produit grand public allant de son lieu de fabrication au client final), le QR Code a remplacé la puce RFID.

Pour en revenir aux éléments techniques, une lecture de puce RFID autrement que par contact ou quasi-contact est théoriquement possible. Dans la pratique, passé un mètre, la taille des antennes devient considérable, et l'énergie nécessaire augmente très rapidement. Pour une identification d'une puce dans un être humain, mettons implantée au niveau de l'abdomen, depuis une distance correspondant à la taille normale d'un adulte moins la hauteur du cou et de la tête, l'antenne aurait vite 3 mètres de côté (cadre métallique carré) et consommerait allègrement un bon kilowatt. . .

Pour vous donner une idée, celle dont je vous parle pour la lecture de conteneurs a une dimension d'environ un mètre de côté, et l'installation consomme 350 watts en

activité. Pour une lecture à une distance de 2ft/60cm. . . Dès lors, envisager l'emploi de puces RFID pour surveiller des êtres humains est illusoire à cause de ces limitations techniques. Et des puces actives ? Certes, ce type de puce a une portée supérieure parce qu'elles renvoient un signal d'identification vers l'émetteur une fois sollicitées, mais elles coûtent cher, et nécessitent une pile pour fonctionner. Pile qui peut être vide, tomber en panne, ou être délibérément enlevée. Et là, une portée supérieure à dix mètres, avec l'émetteur en vue de la puce, est illusoire en restant dans un cadre technique raisonnable.

Et puis, une limitation majeure d'un contrôle de population par puces RFID, ça serait qu'il faudrait installer des lecteurs partout, avec le coût qui va avec. Et le fait que les gens apprendront vite à les contourner pour ne pas être tracés. . . Je le répète, il faut passer sur, ou quasiment sur, un détecteur RFID pour être détecté. Et une simple feuille de papier aluminium suffit à rendre la puce illisible. Comme système de surveillance de la population, c'est le pire qui soit en termes de rapport coût/efficacité. Coût énorme et efficacité qui va rapidement atteindre le néant une fois que les gens auront appris à le contourner.

Et c'est là que l'on vient à la raison pour laquelle l'utilisation des puces RFID pour la surveillance de masse ne se fera jamais. TOUT SIMPLEMENT PARCE QUE L'ON A D'ORES ET DÉJÀ UN MEILLEUR OUTIL. Cet outil, ce sont les caméras de vidéosurveillance, et les centres de contrôle qui en centralisent les informations. Curieusement, ces réseaux de vidéosurveillance ont été installés partout, quasiment dans l'indifférence générale, au même moment où les Diafoirus de l'Apocalypse nous prédisaient que l'on serait tous équipés de puces RFID pour notre identification dans l'année qui suivait leur "prédiction". Après avoir dit entre 1980 et 1995 que l'on serait tous tatoués avec des codes-barre pour la même finalité, il faut le rappeler, pour pouvoir juger de la fiabilité de leurs déductions. . .

Et l'on en revient à la pensée de Pierre Bourdieu : les manipulés ont été, le plus souvent, DEMANDEURS de leur manipulation en exigeant, au nom d'une illusion d'une meilleure sécurité (argument maintes et maintes fois dénoncé comme étant fallacieux), que l'on installe un réseau de vidéosurveillance dans leur quartier. Tout cela avec la complicité involontaire des complotistes de la puce RFID, qui faisaient fort opportunément passer les gens raisonnables, qui dénonçaient le déploiement inconsidéré de réseaux de vidéosurveillance, pour des comiques du même acabit qu'eux. Au bénéfice du camp d'en face, celui qui voulait installer des caméras partout. Voici un bel exemple d'imbéciles utiles, vous ne trouvez pas ?

L'argument du "Ah ben non, c'est pas pareil" ne tient pas. Ou, plutôt, il ne prouve pas qu'une technologie fantasmée sera nuisible et que la technologie **déjà implantée** est, au pire, bénigne, au mieux bénéfique. Le but est le même, sauf que la puce RFID ne fonctionne pour cela que dans la tête des imbéciles qui y croient, tandis que la caméra de vidéosurveillance fonctionne déjà partout où elle est implantée. Avec de considérables avantages technologiques, en termes d'efficacité, par rapport aux sys-

tèmes de puces RFID qui seraient employés aux mêmes fins.

En premier lieu, les réseaux de vidéosurveillance ne nécessitent AUCUN identifiant confié aux identifiés. Votre image suffit. Et même, avec les systèmes d'identification posturale ou comportementale actuellement **OPÉRATIONNELS**, même si vous changez votre aspect extérieur, vous pouvez être identifié quand même, merci à l'intelligence artificielle couplée aux réseaux de vidéosurveillance.

Ensuite, la supériorité considérable d'une caméra de vidéosurveillance, c'est qu'elle ne surveille pas qu'un lieu très ponctuel par où les gens sont obligés de physiquement passer pour être identifiés, ce qui est inévitable avec la combinaison puce RFID/lecteur, mais toute une zone. Zone qui peut être très large avec des caméras mobiles dotées d'un zoom. Une grande place dans une ville, ou un stade de football, peuvent être surveillés avec une demi-douzaine de caméras, qui feront un meilleur travail qu'une centaine de lecteurs RFID. Et pour une fraction du coût, avec une efficacité cent fois supérieure.

Pour le coût, un lecteur RFID industriel, comme celui que j'ai cité chez Union Pacific Railroad, coûte dans les \$25K à \$50K, pour une lecture de puces passives droit dans l'axe du lecteur à une distance à peine supérieure à 2ft/60cm. Les systèmes de vidéosurveillance ont vu leur prix imploser, au point que la moindre supérette a tout de suite son système à elle comprenant une demi-douzaine de caméras et un enregistreur numérique. Un particulier peut installer un système de base chez lui pour moins de \$1 000 en 2020 tout compris, pour vous donner une idée. Regardez au rayon domotique de votre fournisseur de bricolage/high tech favori, si vous voulez voir ce qu'on peut se payer aujourd'hui dans ce domaine...

Et, surtout, ce qui fait qu'un système de vidéosurveillance est cent fois plus intéressant qu'un système à base de puces RFID, même si les coûts étaient équivalents, ce sont ses fonctionnalités. Avec un système de puces RFID, vous enregistrez un passage avec une date et un identifiant précis, rien de plus. Sans rentrer dans les possibilités de falsification, ça ne vous apporte rien de plus. Au mieux, des puces actives pourront transmettre des données de plus, mais cela n'ira pas bien loin, ne sera pas fiable, et pourra facilement être neutralisé ou falsifié par la cible visée.

Avec un système de caméras, vous avez une image de la personne, vous pouvez déduire son comportement avec des systèmes d'analyse comportementale, voir exactement par où elle passe et où elle se rend en continu si vous activez des fonctions de suivi individuel, **déjà opérationnelles**, voir qui elle fréquente, et lancer un programme d'identification croisée pour faire de même avec ses relations. **Et je ne parle que de ce qui est déjà EN SERVICE AVEC LES SYSTÈMES ACTUELS**. Avec une identification RFID, tout cela est au mieux extrêmement difficile, au pire illusoire. Sans parler de la fiabilité douteuse d'un tel système de suivi.

Pour le moment, un bémol, qui tient dans la limitation de la capacité de traitement des données. Tant qu'il y a des opérateurs humains qui sont les destinataires

des images, ils représentent le goulet d'étranglement du système à cause de leurs capacités cognitives limitées. C'est pour cela qu'ils sont **d'ores et déjà** remplacés par des systèmes d'intelligence artificielle, qui n'ont pour limite que les capacités de calcul des ordinateurs sur lesquels ils sont installés.

Bref, comme complot à ciel ouvert, et mené avec la participation des "victimes" potentielles de ce dernier, il n'y a pas mieux. Entre les industriels qui ont fabriqué un marché immense pour leurs produits, et les politiques qui ont gagné un nouvel outil de propagande démagogique au mieux, de contrôle social ou de lutte contre l'opposition civique politique au pire, la vidéosurveillance partout est le complot à ciel ouvert qui a le mieux réussi des trois que je cite.

Les caméras de surveillance sont partout, le plus souvent à la demande des surveillés, et les systèmes d'intelligence artificielle destinés à leur donner une efficacité dans la surveillance du citoyen de base, dont les membres de la défunte Stasi et de ses équivalents n'ont jamais osé imaginer, sont d'ores et déjà partout. Alors que les puces RFID n'ont pas dépassé votre carte de paiement ou de transport. . .

Vous pouvez remercier pour cela tous les idiots qui ont hurlé à la puce RFID dans tout le monde depuis 25 ans, une histoire de garçon qui criait au loup, jusqu'au jour où vous vous apercevez qu'un tigre du Bengale s'est calmement installé sur le canapé de votre salon parce que vous lui avez ouvert la porte sans y faire attention. . .

C'est le problème avec tous les théoriciens de la conspiration : ils font passer les gens raisonnables, qui ont des objections fondées envers le déploiement de certaines technologies, pour des crétins qui hurlent à l'apocalypse pour un oui ou un non, et dénoncent des complots imaginaires le plus souvent par pure bêtise. Vous n'aurez aucun mal à trouver d'autres exemples dans l'actualité, la seule question à vous poser, c'est de voir à qui profite la dénonciation d'un complot imaginaire X ou Y, et ce qui est proposé, ou glissé en contrebande, à la place.

Conclusion (provisoire)

Ce ne sont que trois exemples qui ont tous en commun d'exister, d'atteler des théoriciens de la conspiration à des manipulations réelles qu'ils contribuent à camoufler. L'indifférence et l'inculture technologique du grand public faisant le reste bien plus efficacement qu'une contrainte officielle. Des fois, la commodité d'emploi et l'aspect pratique positif d'une technologie ont un côté négatif. Comme les téléphones portables actuels, qui peuvent vous tracer en temps réel parce que vous les avez allumés sur vous en permanence, moi la première. . .

Je n'ai pas la suffisance et la sottise de vous proposer des solutions pour contrer ces complots au-delà de vous tenir informé, et de faire des choix éclairés dans votre quotidien. Pour trouver de l'information fiable, je n'ai pas de recette miracle à vous proposer. Simplement, dites-vous qu'une information est potentiellement d'autant plus fautive qu'elle est spectaculaire, que toute information non sourcée est à rejeter, et

qu'une explication reposant sur un complot, ou une vision binaire de la réalité ("eux" contre "nous"), ou faisant appel à des forces occultes pour expliquer un état de fait est fabriquée de toute pièces.

Cela vous permettra d'écramer ce qui vous est dit, et de vous concentrer sur des vrais complots, comme les trois dont je vous ai parlé. De nos jours, comme je l'ai déjà dit, les complotistes ne perdent pas du temps, de l'argent et de la main-d'œuvre à cacher leurs actes. Ils les font au grand jour en laissant ceux qui sont dans le déni de réalité faire le travail de désinformation à leur place, voir en les soutenant discrètement parfois (exception plus que règle en la matière il faut dire). Soyez vigilants, et restez sceptiques !

Aïcha BEN AHMAD

* * *

LE MODÈLE B.I.T.E.

Par Jolene A. WISNIEWSKI

COMME JE VOUS EN AI PARLÉ, voici les quatre groupes d'action sectaire du modèle B.I.T.E. tels que définis par le chercheur universitaire Steven Hassan. Ces groupes définissent les points d'intervention des pensées autoritaires en vue de l'asservissement de leurs adeptes, et ne sont pas tous employés systématiquement ou simultanément par les dictateurs, gourous, leaders religieux, politiques ou sociaux, chefs de service. . . mais sont des points qui se retrouvent dans tout mode de contrôle autoritaire des individus.

Vous trouverez ainsi des exemples de l'emploi de ces méthodes dans tout groupe fonctionnant avec une combinaison de culte du leader et de pensée totalitaire, aussi bien dans l'Histoire que dans l'actualité. Bonne lecture!

LES QUATRE GROUPES DU MODÈLE B.I.T.E. :

Behaviour / Information / Thought / Emotions

(Comportement / Information / Pensées / Émotions en français)

1) COMPORTEMENT (Behaviour)

- réguler la réalité physique de l'individu
- dicter où, comment et avec qui le membre vit et s'associe ou s'isole
- quand, comment et avec qui le membre a des relations sexuelles
- contrôler les types de vêtements et de coiffures
- réglementer le régime alimentaire : nourriture et boisson, faim et / ou jeûne
- privation de sommeil
- exploitation financière
- restreindre les loisirs, les divertissements et les vacances

- temps important consacré à l'endoctrinement et aux rituels de groupe et / ou à l'auto-endoctrinement, y compris par Internet
- autorisation requise auprès des gardiens du groupe pour les décisions importantes
- récompenses et punitions utilisées pour modifier les comportements, à la fois positifs et négatifs
- décourager l'individualisme, encourager la pensée de groupe
- imposer des règles et réglementations rigides
- punir la désobéissance par l'emploi de châtiments corporels
- menacer de nuire à la famille et aux amis
- employer l'abus sexuel comme un outil de contrôle
- instiller la dépendance et l'obéissance
- emploi de méthodes criminelles contre les membres du groupe jugés comme étant déviants : enlèvement, passage à tabac, torture, viols, séquestration, meurtre

2) INFORMATION (Information control)

- tromperie : Rétention d'informations nuisible au groupe, déformation des informations pour les rendre plus acceptables, mentir systématiquement au membre de la secte, minimiser ou décourager l'accès à des sources d'information non sectaires notamment :
 1. Internet, télévision, radio, livres, articles, journaux, magazines, médias
 2. information critique
 3. anciens membres
 4. garder les membres occupés afin qu'ils n'aient pas le temps de réfléchir et d'enquêter
 5. contrôle par téléphone portable avec SMS, appels, suivi Internet
- compartimenter les informations suivant la doctrine adeptes contre personnes extérieures au groupe :
 1. veiller à ce que les informations ne soient pas librement accessibles
 2. contrôler les informations à différents niveaux et missions au sein du groupe
 3. autoriser uniquement les dirigeants à décider qui a besoin de savoir quoi et quand
- encourager l'espionnage des autres membres :
 1. imposer un système d'appairage (un adepte fiable est chargé de façon informelle de la surveillance et du suivi idéologique d'un autre adepte) pour surveiller et contrôler le membre

2. signaler les pensées, les sentiments et les actions déviants aux dirigeants
 3. s'assurer que le comportement individuel est surveillé par groupe
- utilisation intensive des informations et de la propagande générées par les sectes, notamment :
 1. bulletins d'information, magazines, journaux, cassettes audio, bandes vidéo, chaînes YouTube, films et autres médias
 2. faire des citations erronées ou les utiliser hors de leur contexte à partir de sources non sectaires
 - utilisation contraire à l'éthique de la confession :
 1. informations sur les péchés utilisées pour perturber et / ou dissoudre les frontières identitaires
 2. refuser le pardon ou l'absolution
 3. manipulation de la mémoire, avec possible création de faux souvenirs

3) PENSÉES (Thought Control)

- Exiger des membres qu'ils intériorisent la doctrine du groupe en tant que vérité unique
 1. adopter la «carte de la réalité» du groupe comme réalité
 2. Instiller une pensée binaire, noir/blanc, eux/nous, mal/bien...
 3. déterminer suivant les critères du groupe ce qui est le bien et le mal
 4. organiser les gens en nous par rapport à eux (initiés contre étrangers)
- Changer le nom et l'identité de la personne
- Utilisation d'un langage chargé et de clichés qui restreignent les connaissances, arrêtent les pensées critiques et réduisent les complexités à des platitudes à la mode
- N'encourager que les pensées «bonnes et appropriées»
- Les techniques hypnotiques sont utilisées pour modifier les états mentaux, saper la pensée critique et même pour faire régresser mentalement le membre
- Les souvenirs sont manipulés et de faux souvenirs sont créés
- Enseigner des techniques de blocage de la pensée, qui arrêtent les tests de réalité en stoppant les pensées négatives et en n'autorisant que les pensées positives, notamment :
 1. déni, rationalisation, justification, vœux pieux
 2. techniques de coupure de la réalité à caractère religieux : psalmodies, prières, méditation, chant, glossolalie
- rejet de l'analyse rationnelle, de la pensée critique, de la critique constructive
- interdire les questions critiques sur le leader, la doctrine ou la politique autorisée

- étiqueter les systèmes de croyance alternatifs à ceux du groupe comme illégitimes, mauvais ou inutiles
- instiller une nouvelle «carte de la réalité»

4) ÉMOTIONS (Emotional control)

- manipuler et restreindre la gamme des sentiments : certaines émotions et / ou besoins sont considérés comme mauvais, faux ou égoïstes
- enseigner des techniques d'arrêt des émotions pour bloquer les sentiments de mal du pays, de colère et de doute
- faire sentir à la personne que les problèmes sont toujours de sa faute, jamais de la faute du leader ou du groupe
- promouvoir des sentiments de culpabilité ou d'indignité, tels que :
 1. culpabilité identitaire
 2. vous ne vivez pas à la hauteur de votre potentiel
 3. votre famille est déficiente
 4. ton passé est suspect
 5. vos affiliations sont imprudentes
 6. vos pensées, sentiments, actions ne sont pas pertinents ou égoïstes
 7. culpabilité sociale
 8. culpabilité historique
- instiller la peur, comme la peur de :
 1. penser indépendamment
 2. du monde extérieur
 3. des ennemis
 4. de la perte du salut
 5. de quitter le groupe, ou d'être mis à l'écart par lui
 6. d'attirer la désapprobation de l'autre
 7. de la culpabilité historique
- emploi des extrêmes émotionnels, extrême amour suivi d'une extrême haine
- confession rituelle et parfois publique des péchés
- endoctrinement phobie : inculquer des peurs irrationnelles à l'idée de quitter le groupe ou de remettre en question l'autorité du leader, comme :
 1. pas de bonheur ou d'épanouissement possible en dehors du groupe
 2. de terribles conséquences si vous partez : enfer, possession démoniaque, maladies incurables, accidents, suicide, folie, 10 000 réincarnations, etc.
 3. fuir ceux qui partent, peur d'être rejeté par les amis et la famille

4. il n'y a jamais une raison légitime de partir, ceux qui partent sont faibles, indisciplinés, non spirituels, mondains, soumis au lavage de cerveau de la famille ou d'un conseiller, ou séduits par l'argent, le sexe ou le rock and roll
5. menaces de représailles envers l'ex-membre et sa la famille

* * *

RATIONAL THINKING : LES INTERVENTIONS DE NOS LECTEURS

OUI, LE PISTOLET DE LA CIA QUI TUE PRÉTENDUMENT SANS LAISSER DE
TRACES A BIEN EXISTÉ

Dans les théories du complot mises en avant par les complotistes, l'existence d'un pistolet pour des assassinats qui ne laissent pas de traces avait été avancée comme étant un complot per se. Outre que l'existence d'une arme secrète n'indique pas qu'elle ait été utilisée pour un complot, surtout si cette dernière est rendue publique, elle n'a rien à voir avec un complot, ni par son développement, ni même par son utilisation. Le cas le plus spectaculaire étant celui du Lockheed F117, avion d'attaque furtif indétectable au radar, en opération dès la fin des années 1990.

À *Rational Thinking*, nous avons laissé ce dossier de côté jusqu'à ce qu'une de nos lectrices nous donne des précisions sur cette arme. Elle a bien existé, mais son histoire est nettement moins extraordinaire que ce que l'on peut penser à première vue. Elle n'a pas été associée à un complot, et son développement ne révèle aucun complot. Le plus important, c'est qu'elle a été un magnifique arbre qui a caché une forêt nettement moins jolie, comme nous l'explique ici notre lectrice :

Ce pistolet spécial a bien existé. C'est une arme développée par le Technical Services Department (Département des Services Techniques) de la CIA, à la fin des années 1960. Son existence a été révélée au public en 1975 lors des auditions du comité Church en 1975, dirigée par le sénateur Frank Church, et dont le but était de mettre un terme aux dérives de fonctionnement de la CIA, entre autres ses activités illégales sur le territoire des USA.

Je passe les détails, la politique d'ensemble de la CIA a été de lâcher au comité Church, et à la commission Rockefeller qui l'a suivi, des opérations bien spectaculaires qu'elle pouvait se permettre de rendre publiques pour pouvoir cacher l'essentiel, comme ses réseaux de renseignements et ses groupes d'action clandestine opérationnels, domestiques ou étrangers.

Un exemple de cette politique a été de rendre public MK Ultra, le programme de recherche sur les méthodes de manipulation mentale par l'emploi de drogues ou de méthodes de torture, **clos en 1973**, pour mieux cacher le fait que les réseaux Condor d'action clandestine, montés par la CIA avec la participation active des polices politiques des dictatures d'Amérique Latine de l'époque, fonctionnaient à plein régime.

La CIA ne rend public des opérations la concernant que dans trois cas de figure : quand elle y est légalement obligée, un délai de 30 ans est inscrit dans la loi pour y aboutir par exemple, quand la révélation qu'elle fait n'a aucune incidence sur ses capacités opérationnelles, et quand la révélation sert ses intérêts. Sachant que ces trois conditions peuvent se cumuler.

Avec le pistolet spécial, les conditions deux et trois (pas d'incidence et sert ses intérêts) étaient remplies. Et cela pour une bonne raison de base : **l'arme en question était doublement inutilisable, parce qu'elle ne fonctionnait pas et que sa possession par un quidam signait tout de suite, et sans la moindre ambivalence possible, son appartenance à la CIA.**

La personne qui l'a présentée au comité Church était Madame Mary Embree. Cette personne a participé à son élaboration en recherchant un poison pouvant être utilisé avec cette arme, et elle l'a trouvé sous la forme d'une toxine, produite par un coquillage du Pacifique, capable de provoquer un arrêt cardiaque. Elle a témoigné devant le comité Church dans ce sens.

Il y a deux problèmes majeurs avec le témoignage de Mary Embree, problèmes que personne n'a repéré, surtout les complotistes. En premier lieu, **Ms. Embree n'a jamais été ni une technicienne, ni une scientifique. Elle était agent administratif de la CIA.** Sa recherche d'une toxine pour ce pistolet a été purement livresque, et a consisté à chercher dans de la littérature scientifique grand public un animal produisant une toxine intéressante.

Le second problème tenait à l'arme elle-même, et au fait que Ms. Embree n'avait pas la formation pour en dire quoi que ce soit d'un peu technique. **Comme elle n'était pas technicienne en armement, elle ne pouvait pas dire que le pistolet en question, et dont elle révélait l'existence –bien évidemment sur ordre de ses supérieurs– était inutilisable parce qu'il ne fonctionnait tout simplement pas.**

Le principe de fonctionnement de cette arme –**un gros bricolage de laboratoire fabriqué à partir d'un Colt M 1911, cela dit en passant**– était de projeter vers la cible une fléchette miniature fabriquée en congelant une toxine de poisson en solution sous forme liquide. Cette fléchette était sensée pénétrer sous la peau de la victime, puis fondre sous la chaleur corporelle dans le corps de la cible en libérant ainsi la toxine. Cette dernière devait provoquer un arrêt cardiaque en étant indétectable, mettant le décès sur le compte d'un mort naturelle.

Je passe sur le fait **qu'aucun décès par empoisonnement n'est indétectable si on sait quel toxique chercher**, pour en venir au point qui a fait que l'existence de cette arme a été rendue publique : elle était inutilisable parce que son principe de fonctionnement de base la rendait inopérante.

Elle devait projeter dans le corps de sa cible ces fléchettes, qui ne sont rien d'autre que des cônes de glace, avec un système de propulsion par cartouches de gaz carbonique. Or, du fait de sa composition même, ce type de projectile ne peut physiquement pas pénétrer sa cible en traversant sa peau. La glace est trop friable pour faire un projectile, car elle s'émiette instantanément à l'impact, sa résistance mécanique étant trop faible.

Par ailleurs, je suis membre du conseil d'administration de la société Henderson Automation Incorporated, fabricant de machines-outils et de chaînes de fabrication pour l'industrie, et j'ai des relations de travail régulières avec les ingénieurs du bureau d'études de cette entreprise. L'eau, sous forme liquide, est bien employée comme outil de coupe dans l'industrie, mais avec certaines contraintes. Pour développer un système de découpe de précision employant un jet d'eau, ce dernier doit être projeté à des vitesses supersoniques sur la pièce à découper, de l'ordre de mach 3 à mach 4.

La découpe se fait parce que l'eau est incompressible, et applique une pression considérable sur le matériau qu'elle doit traverser de part en part pour le trancher, de l'ordre de plus de 6 000 fois la pression atmosphérique. Avec de la glace, c'est la résistance mécanique de cette dernière qui est en jeu dans son utilisation, et elle est très réduite, surtout lors d'un impact. De plus, la vitesse d'une balle de pistolet est rarement supérieure à mach 1,5. Un Colt M1911 a une vitesse de la balle en sortie de bouche de canon de l'ordre de 459 m/s dans le meilleur des cas, soit un peu moins de mach 1,4. Dans la pratique, la vitesse effective est de l'ordre de la moitié de cette valeur.

De plus, avec un système de propulsion à gaz carbonique, comme celui employé par ce pistolet, la vitesse effective était encore plus réduite, rendant cette arme encore plus inopérante. Si elle a été développée, c'était comme simple curiosité de laboratoire pour voir si le concept sur lequel elle était basé était viable. La réponse étant non, il n'y a pas eu de développement ultérieur, et elle a été lâchée à la commission Church comme pièce à conviction factice pour montrer que la CIA se livrait à des assassinats politiques.

Plusieurs éléments sont à prendre en compte pour expliquer à la fois son existence et le fait qu'elle ait été rendue publique. D'abord, depuis bien avant l'existence de la CIA, des armes envisagées pour une utilisation spécifique lors d'opérations clandestines ont bien été développées, tant par l'Office of Special Services, le prédécesseur de la CIA, pendant la Seconde Guerre Mondiale, que par cette dernière entre 1947 et 1975. L'avion-espion Lockheed U2 en fait partie.

D'autre part, des opérations de liquidation de personnes gênantes ont bien été menées par la CIA. Je ne peux parler que pour la période où j'ai été employée par cette agence, entre 1964 et 1998, et que pour les cas dont j'ai eu connaissance, mais c'est une pratique qui a existé, et qui existe vraisemblablement toujours. Et, des cas que je connais, aucune arme exotique n'a été employée pour réussir ces opérations.

Comme vous le supposez avec justesse, les éliminations ont été réalisées le plus souvent sous la forme d'accidents de la circulation n'impliquant pas un sabotage d'un véhicule, un chauffard qui renverse un piéton, ou envoie une voiture au fond d'un ravin, est quelque chose de malheureusement commun. Les accidents domestiques sont aussi employés, une mauvaise

chute dans une salle de bains est quelque chose de facile à simuler. Les suicides par mélanges de médicaments marchent aussi très bien, la seule difficulté est qu'ils ne sont applicables qu'à des personnes dont le terrain psychologique rend cette mort vraisemblable.

Sinon, le plus radical, c'est le cambriolage ou l'attaque de banque qui tourne mal et fait un mort par arme à feu, la bonne personne. C'est le plus simple à réaliser, et cela ne soulève pas de suspicions considérables, surtout dans les pays où la sécurité publique est réduite et la criminalité est conséquente.

Enfin, cela ne semble, à ma connaissance, ne concerner qu'une minorité de cas où il est indispensable d'éliminer une personne clef, généralement un civil ou un politique, sans que cela puisse être rattaché à l'activité d'un service secret quelconque. Ce qui est l'exception plus que la règle, les cas que je vous cite représentent une douzaine d'opérations.

Généralement, et les éliminations récentes de scientifiques nucléaires iraniens par le Saye-ret Maktal⁴⁸ en sont la preuve, ce type d'opérations de liquidation ne sont pas dissimulées, les assassinats sont évidents mais non revendiqués parce que cela a un impact psychologique certain sur le camp auquel vous vous attaquez. Vous montrez à la fois que vous savez ce qu'ils font, et que vous pouvez les attaquer à votre guise, en contournant facilement toutes leurs mesures de protection.

L'arme qui tue sans laisser de trace est un gadget de roman policier ou d'espionnage, pas un équipement opérationnel de commandos d'action clandestine. Simplement parce qu'elle est inutile : soit vous voulez éliminer discrètement quelqu'un, et vous le ferez sans employer d'armes, l'accident de la circulation sans sabotage de véhicule étant la méthode la plus employée parce que la plus simple et la moins traçable possible, surtout si le véhicule impliqué est volé, soit vous voudrez que le camp que vous attaquez soit bien au courant que ses secrets sont à découvert, et vous emploierez des armes classiques maniées par un commando d'élite.

*Le fait que les mass media indiquent dans leurs fictions, comme méthode d'assassinat qui ne laisse pas de trace, l'emploi d'un projectile fait de glace, a une motivation simple : **c'est une méthode totalement inefficace.** Comme je l'ai dit, la glace s'effrite lors de l'impact parce que sa résistance mécanique est insuffisante pour en faire un projectile d'arme à feu utilisable. J'ai personnellement vu trois dossiers de tentative d'assassinat avec cette méthode, pendant les années où j'ai travaillé pour le FBI avant de faire valoir mes droits à la retraite, et aucune n'a entraîné plus de blessures avec plus de dégâts que des brûlures dues aux gaz de l'arme lors d'un tir à bout touchant.*

Pour en revenir au sujet, la CIA a effectivement étudié ces armes, mais cette activité est toujours restée marginale, et n'a jamais dépassé la preuve de concept inutilisable. Le seul cas d'utilisation sur le terrain d'une arme relevant de cette logique est celle du fameux parapluie bulgare, employé en 1978 pour l'assassinat par le KGB d'un dissident bulgare réfugié à Londres, Georgi Markov, et la tentative d'assassinat d'un autre. L'arme a vite été découverte, et plus jamais employée.

48. Groupe d'intervention clandestine d'élite de l'armée israélienne.

De plus, le toxique employé, de la ricine, a été clairement identifié lors de l'autopsie de Georgi Markov. Ce type d'arme est clairement un "one trick pony"⁴⁹ qui devient inutilisable une fois employé. Les cas d'assassinats politiques par empoisonnement, spécialité du bloc de l'Est et, désormais, de la Russie, sont vite écartés du fait de la méthode employée, et surtout du fait que leurs auteurs veulent faire savoir à leurs ennemis, par l'emploi d'une méthode originale, qu'ils ne sont pas à l'abri.

C'est le cas avec Aleksandr Litvinenko, critique du régime russe de Vladimir Poutine, assassiné au polonium 210 fin 2006. Douze ans plus tard, Serguei Skripal, défecteur des services secrets russes, et sa fille Yulia ont été empoisonnés par un neurotoxique militaire, le Novichok. Ils ont été hospitalisés et s'en sont sortis. Un inspecteur de la police de Salisbury, Grande-Bretagne, où les Skripal vivaient a été aussi empoisonné par le produit, contenu dans une bouteille de parfum, et a aussi survécu après une hospitalisation. Deux civils britanniques qui ont trouvé le produit dans une poubelle, conditionné dans une bouteille de parfum, ont été empoisonnés par la suite, et l'un d'entre eux est décédé.

Avec l'affaire Skripal, l'implication des services secrets russes a vite été évidente, et le toxique identifié sans la moindre ambivalence. A contrario, des cas de personnes bien placées, clairement exécutées par des tueurs professionnels, et dont les commanditaires n'ont jamais pu être identifiés existent par dizaines dans tous les registres d'affaires non résolues de toutes les polices du monde.

Un cas pour lequel j'ai été sollicitée du temps de mon activité au FBI est le meurtre de la journaliste britannique Jill Dando. Elle a été exécutée, le plus vraisemblablement par un professionnel, d'une balle en pleine tête, tirée alors qu'elle avait le dos tourné et qu'elle était en train d'ouvrir la porte d'entrée de son appartement à Londres, porte donnant directement sur la rue, le 26 avril 1999.

Je vous passe les détails mais l'arme qui l'a tuée était, d'après mes collègues de Scotland Yard et leur analyse de la balle mortelle, un pistolet 9mm bricolé, peu compatible avec une arme de tueur professionnel a priori. Ou une arme destinée à être jetée par un tueur professionnel après un usage unique, et donc, choisie pour être peu onéreuse, possiblement assemblée avec des pièces de rebut, et n'ayant comme nécessité que de tirer une seule et unique munition.

Plus de vingt ans plus tard, l'affaire Dando reste irrésolue, et cela sans qu'il soit besoin d'armement sophistiqué pour cacher l'identité de l'assassin, c'était même le contraire. Jill Dando enquêtait sur des filières de criminels issus de l'ex-Yougoslavie et de leurs liens avec le gouvernement serbe de l'époque, et son assassinat présente la signature des assassinats sur contrat que ces gens-là, criminels comme services secrets serbes, commettaient à l'époque.

C'est l'hypothèse la plus plausible compte tenu des activités de la journaliste et du profil du crime, mais aucune preuve légalement recevable n'a été fournie à la justice à ce jour. Un de mes agents a enquêté à l'époque à Harford, Connecticut, sur ce qui s'est avéré être une fausse

49. Expression américaine, signifiant "poney à un tour", qui désignait un animal de cirque, généralement un poney, qui n'était capable que de faire un seul et unique tour de cirque. Par extension, cette expression désigne quelque chose qui ne peut être utilisé qu'une fois et/ou pour une fonction unique.

piste dans cette affaire. Dès lors, vu qu'il n'y a pas besoin d'employer des armes spéciales pour camoufler le commanditaire d'un assassinat, leur fabrication n'a aucun sens.

Pour en revenir au comité Church, la direction de la CIA a tactiquement décidé de lâcher au grand public des informations portant sur des opérations ou des programmes qui n'avaient pas abouti, MK Ultra en étant le meilleur exemple, et qui avaient un potentiel d'indignation médiatique maximum, ces termes sont de William Colby, alors directeur de la CIA, quand il m'a fait participer au groupe de travail spécial destiné à choisir ce qu'il fallait révéler au public dans le cadre de l'enquête du comité Church.

C'est un stagiaire, dont je ne suis pas autorisée à vous révéler le nom, qui a fait un inventaire des gadgets inutiles développés par la CIA et destinés à être jetés en pâture au public. Il travaillait sous mes ordres à la préparation de ce qui est devenu le programme Toxic, un programme d'étude et de mise en place de méthodes de désinformation concertées, mis à jour par la commission Larkin en 2010, et il s'est fait la main sur les gadgets de l'agence.

Naturellement, ceux qui avaient une utilité certaine, comme les équipements d'écoute téléphonique employés dans le cadre du réseau Echelon, ont été soigneusement mis sur la liste du matériel à ne pas rendre public. Le pistolet pour les assassinats spéciaux a été mis sur la liste des inutilités à rendre publiques. Il avait été étudié dans les années 1960 et abandonné quand il s'est avéré être inutilisable. Le prototype a été mis dans les mains de Mary Embree en lui étant présenté comme le résultat d'un nouveau programme, et laissé à ses bons soins pour la révélation de son existence au public.

*Des affaires crapoteuses sont bien sorties des travaux du comité Church, mais l'essentiel a été préservé : les réseaux Condor, l'opération Azorian, alors en cours de réalisation, l'aide aux programmes d'armes nucléaires israéliens et sud-africains⁵⁰, et bien d'autres. Que les théoriciens de la conspiration se braquent sur une arme inutilisable parce qu'elle a été développée par la CIA est typique de leur mode de fonctionnement et de leurs objectifs : pratiquer le *reductio ad Barnum* pour appuyer leur propagande avec des exemples aussi spectaculaires que peu pertinents, dans le meilleur des cas, de l'existence des complots qu'ils défendent.*

Tous les services secrets ont développé, ou fait développer, des matériels spécifiques à leurs besoins. Ils le font tous en interne ou sous-traitent à des sociétés spécialisées. Il s'agit d'un secret de polichinelle, car le matériel qui est mis à la connaissance du public est au mieux dépassé, au pire obsolète ou inutilisable.

50. Réseaux Condor : réseaux clandestins coordonnés entre les différentes polices politiques des dictatures d'Amérique Latine dans les années 1970. Opération Azorian : sous le prétexte de développer un navire de recherche pour récupérer des nodules polymétalliques au fond des océans, le bâtiment en question a été employé pour remonter clandestinement l'épave d'un sous-marin soviétique. Pour les programmes d'armes nucléaires, les USA ont bien aidé des pays comme le Pakistan à se doter d'armes de ce genre. La participation aux programmes israéliens et sud-africains reste spéculative.

Et ces révélations le sont toujours à des fins de manipulation médiatique. Quand à la pertinence de l'utilisation présente, passée ou future de tels matériels, vous pouvez être sûre qu'elle devient nulle quand leur existence est rendue public. Du moins, pour ceux qui ont été utilisés, ce qui n'a jamais été le cas pour ce pistolet.

Linsley H. HENDERSON, Angers, France.

APOLLO HOAX : LES LIMITES DE LA VIDEO

Nous vous avons entretenu à plusieurs reprises du soi-disant complot visant à faire croire que des hommes sont allés sur la Lune alors que ce n'était pas la cas, et des réfutations massives de cette thèse. Une de nos lectrices nous a apporté une précision technique importante sur l'état des trucages vidéo au tournant des années 1960 et 1970. Précision qui contribue à réfuter encore plus la thèse du bidonnage des opérations Apollo :

Le matériel disponible pour une télédiffusion d'images truquées des premiers hommes sur la lune n'existait pas en 1969-1970, point. Les effets spéciaux numériques dans les films ne sont apparus qu'au début des années 1980, le premier véritable film de long métrage entièrement réalisé avec des images de synthèse étant "Toy Story" en 1995. Pour les premiers effets numériques couramment montrés au grand public, un bon exemple est le clip de la chanson "René and Georgette Magritte with Their Dog after the War" de Paul Simon, qui date de 1984.

*Il a été prétendu que les images de Neil Armstrong et Buzz Aldrin marchant sur la Lune étaient en fait des images tournées sur Terre en studio en vitesse accélérée et diffusées en vitesse normale. Je passe sur les explications physiques relevant de l'astronautique, et que des spécialistes de la questions ont formulé avant moi, pour en revenir à ce qu'il aurait fallu faire en 1969 pour les produire, et quel matériel aurait été disponible pour y arriver. Comme vous allez le constater, la réponse est simple : **il n'y avait rien pour le faire.***

*La méthode la plus communément admise aurait été de tourner en 16 ou 35mm et de passer le film en télécinéma par la suite. C'est techniquement simple en apparence, mais cela soulève en fait d'énormes problèmes. Passons sur le fait qu'il aurait fallu aussi simuler totalement les dialogues avec la salle de contrôle de la NASA de Houston pour avoir quelque chose de synchro, le tout pendant **UNE HEURE ET QUARANTE-TROIS MINUTES SANS INTERRUPTION**, durée de la diffusion en direct des images en question, que je n'ai pas ratée à l'époque pour ne rien vous cacher.*

Le problème avec un film 35mm et un télécinéma analogique est simple : les poils et les poussières sur les films. . . Peu importe les précautions que l'on prend, un film de cinéma ramasse toujours une poussière quelconque lors de son passage dans un projecteur de salle de cinéma ou un télécinéma d'une chaîne de télévision. Le fameux poil en travers de l'écran est le problème le plus courant (et une source de gags facile), le boulot d'un bon projectionniste étant de faire attention à ce qu'il soit délogé d'un coup de soufflette le plus rapidement possible.

Je me souviens d'une séance de cinéma, quand j'étais gamine, de "Blanche-Neige et les Sept Nains" où j'ai bien ri en voyant l'héroïne affublée d'une moustache, sous la forme d'un poil, lors de la scène de la chanson "Un Jour mon Prince Viendra"...

Donc, d'entrée, le film 35mm, ou plutôt 16mm pour une diffusion télévisée, est exclu à cause du risque non négligeable de voir un poil ou une poussière mal placée au pire moment possible être diffusée au vu et au su du monde entier. Comme nous sommes à la télévision, l'emploi d'un film sur bande magnétique est ce qu'il y a de plus évident, d'autant plus que les magnétoscopes existaient déjà en 1969. Dès lors, y avait-il un appareil disponible qui aurait permis de diffuser au ralenti une bande vidéo enregistrée à vitesse normale? Réponse : oui, un modèle de chez Ampex, qui était employé depuis 1965 pour la diffusion de ralentis lors de manifestations sportives. Il enregistrait en 60 images/secondes en NTSC pour une diffusion en 30 images/secondes avec un ralenti impeccable.

*Donc, problème réglé? Non... L'Ampex en question ne permettait d'avoir que **quatorze minutes de bande en vitesse normale**, correspondant ainsi à sept minutes de direct enregistré en double vitesse. Suffisant pour des manifestations sportives, mais impossible à utiliser pour un faux direct de 1h43 minutes sans interruption. Le standard Quadruplex, développé par Ampex, employait une bande magnétique de 2 pouces de large (50,8 mm) défilant, en vitesse normale, à 15 pouces par seconde (381mm/s) de durée de défilement. Cela donne 4 800 pieds de bande (1 455 mètres) pour une heure de programme, à peu près la même longueur physique que pour un film 35mm. Une bobine de bande quadruplex pour une heure de film avait un diamètre de 14 pouces (356 mm), un peu plus que la taille d'un disque vinyle pour vous situer.*

À l'époque, pour diffuser un long métrage de plus d'une heure, un télécinéma était employé parce que la bobine d'un film 35mm pour une salle de cinéma était moins encombrante qu'une bobine de quadruplex vidéo. De plus, les limitations mécaniques de l'appareil faisait qu'il ne fallait pas dépasser une heure de programme par bobine. Pour le modèle capable de ralentis sur un quart d'heure, il y avait quand même 1 200 pieds de bande (363 mètres) à faire tourner en tout. Typiquement, lors d'une rencontre sportive, un magnétoscope à bande classique enregistrait l'ensemble, tandis qu'un ou deux modèles à ralenti disponibles se chargeaient d'enregistrer les actions, ils étaient arrêtés pendant les temps morts des jeux pour économiser la bande.

Donc, prenons le cas hypothétique où il aurait été tourné une bande en continu de 1h43 minutes pour simuler le débarquement lunaire de la mission Apollo 11. Cela fait 6 180 secondes à tourner en continu et en vidéo. Déjà, on est au-delà de l'heure, qui nécessitait des rouleaux de 4 800 pieds de bande magnétique. En tournant à 60 images/seconde pour une diffusion à 30 images/secondes sur 1 heure et 43 minutes, à 30 images/seconde, cela fait 8 240 pieds de bande (2 497 mètres) à enregistrer d'un seul tenant, sans le moindre raccord, à une vitesse d'enregistrement de 160 pieds par minute (49m/min). Donc, avec du matériel de série de l'époque, c'était impensable, point.

Certes, il aurait peut-être été possible de fabriquer un appareil pouvant lire les quasiment 8 300 pieds de bande pour cet usage unique, mais cela aurait nécessité de pouvoir l'alimenter

avec des bobines de l'ordre de 1 yard (914 mm) de diamètre, fabriquées exprès, et je ne suis pas sûre que ce genre de média puisse supporter les contraintes mécaniques d'une lecture en continu sur près de deux heures d'une bande vidéo. Sans compter que la fabrication à façon d'un tel appareil n'aurait jamais pu passer inaperçue, et être dissimulée pour toujours ensuite, chez Ampex, Philips, Toshiba ou Sony, les fabricants de magnétoscopes quadruplex de l'époque...

Dans le cadre d'une conspiration, le plus simple pour la dissimuler est d'utiliser le matériel le plus banal et le plus ordinaire possible. Je passe sur la fabrication de tout le matériel astronautique, mais simplement utiliser le matériel vidéo disponible pour truquer les images de cette mission et des suivantes est illusoire avec les moyens techniques de l'époque. L'astronautique était en avance sur la vidéo sur ce point...

Bref, il était impossible de truquer la partie vidéo avec le matériel disponible à l'époque, et personne n'a prouvé que des magnétoscopes spéciaux ont été fabriqués à l'occasion, donc il n'y a pas eu de conspiration, CQFD. Les trucages vidéo ont évolué bien plus tardivement que la capacité de la NASA d'envoyer des hommes sur la Lune, et le film 16 ou 35mm est resté le support de choix pour toutes les productions télévisuelles en différé jusque au début des années 1990 pour des raisons pratiques. Inutile de tergiverser là-dessus, c'est de l'Histoire de la technologie, rien de plus.

Caroll LANGTREE WELLER,

Productrice de cinéma pour Frisco Bay Slaughter Productions,

San Francisco, Californie

LES RUSSES SUR LA LUNE : EXAMEN DES POSSIBILITÉS

Une nouvelle série TV/VOD d'histoire alternative, intitulée *For All Mankind*, spéculé sur ce qui se serait passé à la NASA si le premier homme sur la Lune avait été un soviétique. Le genre histoire alternative, à la croisée de la fiction et de la spéculation historique, a son intérêt hors récit de fiction dans le sens où il explore des faits réels pour en renverser l'issue en prenant en compte leur logique. Le piège d'un tel exercice étant la vraisemblance des options choisies.

For All Mankind propose de faire cet exercice avec le programme spatial soviétique et la course à la Lune, spéculant que celui-ci aurait pu devancer de peu le programme Apollo. Selon les auteurs de cette série, le fait que le grand patron du programme soviétique, Sergueï Korolev, soit mort lors d'une opération chirurgicale de routine en 1966 a fait basculer le succès dans le camp américain, et ils ont pris le parti de considérer qu'il est resté en vie après son opération. Puis qu'il a mené par la suite le programme lunaire soviétique vers le succès, devançant les américains d'un mois pour le premier homme sur la Lune.

Notre consœur Renate Mendelsohn-Levy, journaliste de la *Europa Science Review* de Berlin, Allemagne, n'est pas d'accord avec cette option, qu'elle ne juge pas crédible du tout. En effet, selon elle, de trop nombreux facteurs technologiques auraient empêché l'URSS de damer le pion aux USA, Korolev vivant ou pas. Cela remonte aux débuts même du programme spatial soviétique, avec sa logique de fond, essentiellement guidée par des considérations d'ordre politique. Et cette tendance de fond, si elle n'aurait pas empêché au programme lunaire soviétique d'aboutir, mort de Korolev ou pas, a certainement contribué à ce qu'il ne soit pas en mesure d'avancer plus vite que ce que les Américains ont accompli pendant le même laps de temps :

Avec la série "For All Mankind", je note en premier lieu une tendance systématique chez les auteurs de série anglo-saxonne, celle qui consiste à entretenir, dans la trame de leur récit, le mythe de l'homme providentiel. Cela au détriment d'une exposition plus réaliste du système socio-économico-politique dont il fait partie, et dont il n'est que l'acteur le plus visible. L'homme providentiel, c'est un élément de récit facile à appréhender pour le spectateur de base, mais c'est quelque chose de plus ou moins faux dans la réalité.

Dans le cas du programme spatial soviétique, il est exact de dire que la mort de Sergueï Korolev en 1966 a privé ce dernier d'un leader majeur, capable de faire aboutir des avancées techniques en jouant avec le système. Par contre, homme de l'ère Khrouchtchev, il n'est pas sûr qu'il ai pu continuer à être bien vu par les apparatchikii de l'ère Brejnev, alors en cours d'installation au moment de sa mort en janvier 1966 (Leonid Brejnev a remplacé Nikita Khrouchtchev à la tête de l'URSS le 14 octobre 1964). L'année 1965 a marqué une réorientation complète du programme spatial soviétique, réorientation qui n'était pas complète à la date de la mort de Sergueï Korolev.

*Faire de la survie de Sergueï Korolev à son opération du 14 janvier 1966 la condition unique de la réussite d'un programme spatial soviétique pour devancer les Américains sur la Lune est purement et simplement simpliste. En effet, les orientations élémentaires du programme spatial soviétique, et ses problèmes récurrents depuis 1957, suffisaient à rendre illusoire tout espoir de devancer les Américains sur la Lune. Et, contrairement à ce que l'on pense, **Sergueï Korolev a été bien plus un frein qu'un moteur à l'évolution de l'aéronautique soviétique.***

En faire un homme providentiel qui aurait permis au programme soviétique d'homme sur la Lune d'aboutir, s'il avait vécu après janvier 1966, est purement et simplement un non-sens. Si Sergueï Korolev a obtenu des succès dans les débuts du programme spatial soviétique, c'est au prix de prises de risques excessives, et de beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup de casse. Quasiment deux vols automatiques sur trois chez les soviétiques se terminaient par une panne quelconque, quand ce n'était pas l'explosion en vol de la fusée porteuse.

Certes, les Américains ont eu, aussi, un ratio réussite/échec assez corsé jusqu'en 1964-1965, avec quasiment un vol non piloté sur deux qui finissait par une explosion ou une panne définitive. Mais le kaboom ratio, terme anglais qui m'a été défini par Jessica Langtree, directrice du programme des vols habités chez Northeastern Aerospace, et qui désigne la différence entre le nombre de tirs de lanceurs réussis et le nombre d'échecs se terminant par une explosion, a très favorablement évolué aux USA passé 1960, alors qu'il a stagné en URSS jusqu'au début

des années 1970.

En témoigne aussi le taux de dysfonctionnement des programmes de sondes lunaires soviétiques, comparées aux programmes américains. Sur l'ensemble des programmes américains automatiques pré-Apollo, qu'ils soient des sondes destinées à un vol contrôlé dans le terrain avec le programme Ranger, des sondes devant se poser avec le programme Surveyor, ou des sondes devant orbiter autour de la Lune, comme le programme Lunar Orbiter, ou les sondes de survol du programme Pioneer, le taux global de réussite, pour des technologies nouvelles et des missions qui étaient des premières, se répartit comme suit :

Pioneer à destination de la Lune : 8 lancements, 7 échecs

Ranger (1961-1965) : 9 lancements, 5 échecs

Surveyor (1966-1968) : 7 lancements, 2 échecs

Lunar Orbiter (1966-1968) : 5 lancements, aucun échec

Taux de réussite global : 51%

Pour le programme soviétique Luna, les chiffres sont moins enthousiasmants. Je me suis limité pour les missions à celle qui se sont limités à des atterrissages sur la Lune (excluant les rovers Lunokhod) pour avoir quelque chose de comparable avec les quatre programmes automatiques US :

Total des missions : 41

Réussites : 13

Échecs : 28

Taux de réussite global : 34%

Des chiffres qui se passent de commentaires. . . Au sujet de la méthode de base employée par les Soviétiques à l'époque pour leur programme spatial, un de ses plus vigoureux détracteurs, Sergueï Nikititch Khrouchev, fils de l'ex-premier soviétique Nikita Khrouchev et ingénieur en conception astronautique lui-même, exécute Korolev et ses méthodes dans l'entrevue suivante, publiée dans son numéro du 16 juillet 2009 par "Scientific American" :

"Sergueï Nikititch Khrouchev : Les Russes avaient beaucoup de problèmes dans la vie quotidienne, ils n'étaient pas beaucoup intéressés par le premier homme sur la Lune.

Question : Est-ce que la Russie était sur le point d'aboutir ?

Sergueï Nikititch Khrouchev : Les russes n'étaient pas sur le point d'aboutir. Je pense que la Russie n'avait aucune chance d'être devant les Américains sous Sergueï Korolev et

son successeur, Vasili Michine... Korolev n'était pas un scientifique, ni un concepteur : il était un gestionnaire brillant. Le problème de Korolev était sa mentalité. Son intention était d'utiliser d'une façon ou d'une autre le lanceur qu'il avait [NDLR : la fusée lourde N1]. Elle a été conçue en 1958 pour une utilisation différente, et avec une charge utile limitée d'environ 70 tonnes [NDLR : Saturn 5 : 48,6 tonnes en orbite de transfert lunaire, 140 tonnes en orbite basse, le chiffre cité pour la N1 est celui de 90 tonnes en orbite basse, et 23,5 tonnes en orbite de transfert lunaire].

*Sa philosophie était ne travaillons pas par étapes [comme c'est l'habitude en conception d'engins spatiaux], mais assemblons tout et essayons-le. Et à la fin ça fonctionnera. Il y a eu plusieurs tentatives et échecs avec le programme Luna. **Envoyer un homme sur la Lune est trop compliqué, trop complexe pour une telle approche.** Je pense que c'était condamné à l'échec dès le tout début."*

Dont acte. L'approche de Sergueï Korolev a été la méthode rentre-dedans : on prend ce que l'on a, et on l'utilise en l'adaptant jusqu'à ce que ça passe, peu importe la casse. Pour griller la politesse aux Américains, ça a été efficace, au prix de sérieux problèmes de sécurité, surtout sur Voshkhod. La première capsule spatiale soviétique, Vostok, était un engin bricolé à partir d'un satellite militaire de reconnaissance qui avait, comme particularité intéressante pour Sergueï Korolev, d'avoir une sphère de rentrée dans l'atmosphère d'une taille suffisante pour y mettre un homme dedans.

*Problème : la sphère en question se posait avec une décélération trop brutale pour permettre à un occupant humain de s'en tirer indemne. Solution : rajouter un siège éjectable pour lui permettre de quitter l'engin et se poser en parachute en douceur avant que la sphère ne se pose... Je dois aussi rajouter un point important pour comprendre la suite des opérations : **la capsule Vostok n'était pas pilotable.** Son occupant était un simple passager qui devait se contenter de faire acte de présence en attendant que son véhicule termine sa mission.*

A contrario, la capsule Mercury a, dès le départ, été conçue pour être un véhicule pilotable destiné aux vols habités. Cela grâce à l'insistance des astronautes recrutés dès 1958, tous pilotes militaires, qui ont demandé un bon vieux manche à balai à l'ancienne pour pointer l'engin dans la direction qu'ils voulaient. De plus, la forme de cône tronqué de la capsule permettait aussi un certain degré de contrôle sur sa trajectoire de rentrée afin de ne pas rater sa zone d'amerrissage. La sphère russe descendait droit devant elle, point.

*Dès le départ, les Américains étaient en avance d'un point de vue technique, et leur démarche a payé. L'URSS n'a envoyé Youri Gagarine dans l'espace le 12 avril 1961, un mois avant le vol suborbital d'Alan Shepard, qu'au prix de l'utilisation d'un engin bricolé, avec des possibilités très limitées d'évolution. **Il faut dire que leur programme Vostok était une quasi-improvisation initiée après que les premiers vols d'essai non habités du programme Mercury aient eu lieu en 1959.***

Le développement de Vostok a été fait avec la méthode rentre-dedans, seulement 7 vols d'essai ont eu lieu, avec deux échecs complets et deux échecs partiels. Le programme Mercury a donné lieu, entre 1959 et 1961, à 20 vols non pilotés, dont trois après le premier vol subor-

bital habité, et trois avec des chimpanzés comme passagers, animaux qui ont tous survécu à l'épreuve. Sur ces vingt vols, 6 ont été des échecs complets, et 4 des réussites partielles. Cela peut sembler un score plus défavorable que celui des Soviétiques, mais l'analyse des missions révèle que les échecs ont été bénéfique, et ont permis de développer des systèmes critiques dont la fiabilité a, par la suite, payé dans la course à la Lune.

Sur les échecs, les premiers ont été lors du développement de la tour de sauvetage, chargée de séparer la capsule de la fusée en cas d'explosion de cette dernière. Tour de sauvetage qui a même pu être (involontairement) testée en conditions réelles quand le vol Mercury-Atlas 3 a dévié de sa trajectoire le 25 avril 1961, et que le directeur du pas de tir a ordonné la destruction en vol de la fusée. Le premier échec et les trois premières réussites partielles l'ont été avec la fusée de test Little Joe, et ils étaient destinés à valider des composants du programme, à savoir le système de lancement (1 échec et 1 succès partiel), l'interface capsule/fusée Atlas, le bouclier thermique et les caractéristiques physiques de la capsule Mercury en vol (tous des succès partiels).

La cause d'échec principale du programme Mercury a été le missile Atlas, employé comme lanceur, et dont la fiabilité des premiers exemplaires utilisés laissait à désirer. Sur les quatre premiers vols de la combinaison Mercury/Atlas, deux ont été des échecs, dont le premier, qui a atteint l'altitude de... dix centimètres, le 29 juillet 1961, a eu pour cause un défaut de câblage électrique du lanceur Atlas, qui a entraîné un MECO⁵¹ alors que la fusée se soulevait tout juste du pas de tir. En guise de consolation, les automatismes devant déclencher l'ouverture des parachutes de la capsule ont fonctionné parfaitement. Basés sur la durée prévue du vol, ils se sont déclenchés à la bonne heure alors que la capsule était toujours fixée en haut de la fusée qui aurait dû la lancer.

Le dernier échec avant le premier vol orbital piloté de la capsule Mercury, le 20 février 1962, a été réalisé le 1^{er} novembre 1961 avec une fusée et un satellite qui n'avaient matériellement rien à voir avec les engins du programme Mercury, à savoir les fusées Redstone et Atlas pour les vols pilotés, et la capsule Mercury elle-même. C'était le tir d'un mini-satellite automatique par une fusée Scout, la mission ayant pour but de tester le réseau au sol de suivi des vols pilotés orbitaux du programme Mercury.

*Ensuite, vient le programme qui a mis plusieurs années de retard dans la figure de l'astronautique soviétique : le programme Gemini. Avec Mercury, la NASA avait une capsule **pilotable** avec laquelle elle a appris les bases du vol spatial, elle les approfondies avec Gemini, en introduisant comme missions supplémentaire les sorties dans l'espace et les rendez-vous en orbite. Le tout avant de passer à la capsule Apollo pour les missions lunaires. Au même moment, les missions Voskhod inauguraient aussi les vols avec des capsules triplaces, et les sorties dans l'espace, mais cela n'est pas allé plus loin.*

*Les comparaisons des deux programmes sont parlantes pour déterminer l'avance qu'ont prise les Américains avec le programme Gemini, qui fut leur **deuxième véhicule spatial piloté** alors que les Soviétiques n'avaient, avec les capsules Voskhod, qu'une version améliorée des capsules monoplaces Vostok, toujours sous la forme d'un engin spatial totalement automa-*

51. Sigle pour Main Engine CutOff, arrêt du moteur principal.

tisé. Voici un examen des deux programmes point par point :

Calendrier du programme : Voskhod : 6 octobre 1964 avec Cosmos 47, vol non piloté, 12 octobre 1964 pour le premier vol piloté avec une capsule à trois occupants, 22 février 1965 pour Cosmos 57, vol d'essai du sas employé par Alexeï Leonov pour faire la première sortie dans l'espace, 18 mars 1965 pour Voskhod 2, vol avec sortie dans l'espace, dernier vol avec des occupants humains du programme, et 22 février 1966 pour Cosmos 110, vol de longue durée avec deux chiens à bord, qui a duré 22 jours en tout. Gemini : premier vol non piloté le 10 avril 1964, suivi d'un second vol d'essai le 19 janvier 1965. Premier vol habité le 23 mars 1965, dernier le 11 novembre 1966 ;

Nombre de vols en tout : Voskhod : 5 dont deux habités. Gemini : 12 vols, 2 d'essai et 10 opérationnels habités ;

Première accomplies : Voskhod : première cabine triplace avec Voskhod 1, première sortie dans l'espace avec Voskhod 2. Gemini : première sortie dans l'espace d'un Américain 3 mois après celle d'Alexeï Leonov, le 3 juin 1965, première utilisation opérationnelle de piles à combustible avec Gemini 5, lors d'un vol de huit jours, premier rendez-vous spatial et vol de longue durée avec Gemini 6 et 7, premier amarrage spatial avec une fusée-cible Agena avec Gemini 8, record de vol à haute altitude (plus de 1 300 km) avec Gemini 11, premier travail spatial en sortie extra-véhiculaire avec Gemini 12 ;

Décompte des missions : Voskhod : 1 vol de cabine triplace, 1 sortie dans l'espace. Gemini : 9 sorties dans l'espace, 3 rendez-vous spatiaux, 4 amarrages orbitaux.

Et je ne parle que du plus spectaculaire, de nombreuses techniques, entre autres de navigation, ont été mises au point pour le programme Apollo lors des missions Gemini. Dès lors, nous arrivons au 1^{er} janvier 1967. Les Soviétiques développent enfin un vaisseau spatial pilotable, avec le Soyouz, et les Américains vont faire voler leur cabine triplace. De quoi dispose-t-on à ce moment-là de part et d'autre ? A priori, il y aurait égalité si l'on ne regarde que les programmes d'une façon superficielle, surtout que ni Saturn V, ni la fusée lunaire N1 n'ont volé à cette date. Or, c'est à ce moment-là que l'échec complet de la méthode Korolev est patent :

- Les Américains en sont à leur **troisième** génération de capsules pilotables, les soviétiques n'ont juste fait voler leur Soyouz qu'en version d'essai non pilotée (vol Cosmos 133) le 28 novembre 1966 ;
- Les Américains ont une expérience du rendez-vous spatial et de l'amarrage en orbite qui fait défaut aux soviétiques ;
- Les Américains ont une expérience pratique des sorties extra-véhiculaires supérieure à celle des Soviétiques ;
- Leur fusée lunaire Saturn V, plus puissante que la N1 soviétique, est à moins de 11 mois de son premier vol d'essai, qui a eu lieu le 9 novembre 1967. et certains de ses composants ont déjà volé (le troisième étage, qui a été le second étage de la version légère Saturn 1B). Le premier vol de la N1, qui s'est terminé par un échec, devra attendre le 21 février 1969.

Il y a égalité sur le développement de la capsule triplace pilotable, la capsule Apollo n'ayant jamais volé le 1^{er} janvier 1967, pas plus que la capsule Soyouz, mais c'est tout. L'expérience

pratique accumulée par les équipes de la NASA a, au final, fait la différence sur le programme lunaire. L'approche de Sergueï Korolev s'est avérée être une impasse, et je suis convaincue que sa survie au-delà de janvier 1966 aurait été bien plus nuisible à l'astronautique soviétique que bénéfique, et n'aurait certainement pas permis de devancer les Américains sur la Lune.

Pour un vol lunaire soviétique, rien n'allait, pas seulement le chef du programme spatial soviétique, mais, bien plus grave, les orientations même, dès le départ en 1960, du programme de vols habités soviétiques. L'URSS a tardé à disposer d'un véritable engin spatial pilotable à cause de la politique du "premier à tout prix avec ce qu'on a" de Sergueï Korolev. Alors que les Américains en étaient à la troisième génération de capsules pilotables avec Apollo en 1967, les Soviétiques avaient à peine développé leur Soyouz. Voyons maintenant ce qui n'allait pas, techniquement et historiquement parlant, dans le programme soviétique, point par point.

1) LA PLANIFICATION ET LA MÉTHODE

Je ne vais pas trop détailler, mais employer des engins automatiques rudimentaires et non pilotables a été ce qui a coûté la Lune à l'URSS. La capsule Vostok a été développée à la hâte en réponse aux premiers vols prévus de la capsule Mercury américaine, ses capacités de développement étaient quasiment nulles, et elle n'a pas appris grand-chose aux Soviétiques en termes de vol spatial. Les premières réalisées avec, ainsi qu'avec sa version augmentée Voskhod, n'ont pas eu de lendemain, et ont laissé les soviétiques loin derrière les Américains en termes de maîtrise des activités dans l'espace.

L'URSS n'a rattrapé puis dépassé les Américains que dans le milieu des années 1970 avec le programme de station spatiale Saliout. Le vaisseau Soyouz n'a été développé qu'à partir de 1965, alors que le contrat pour la capsule Apollo, confié à North American, a été signé le 28 novembre 1961. Dès le départ, nous pouvons considérer que les USA avaient quatre ans d'avance, et ont creusé l'écart avec le programme Gemini. Était-ce impossible à rattraper pour l'URSS ? Si l'on s'en tient aux révélations post-chute de l'URSS sur le programme soviétique, cela aurait pu être partiellement possible.

Le programme spatial soviétique avait, sous la main, un projet de capsule pilotée appelé LK-1, explicitement destinée aux vols lunaires, qui aurait pu être opérationnel en 1967. Lancé en 1962, il a été abandonné en 1965 au profit de la capsule Soyouz. Il devait employer la fusée Proton pour un vol lunaire habité et, si les Soviétiques avaient retenu l'option du rendez-vous en orbite lunaire avec deux lancements de Proton, un pour le véhicule piloté, un pour l'atterrisseur, c'était jouable pour arriver sur la Lune, mais certainement pas avant les Américains.

Mettons que les soviétiques mettent tout sur la capsule LK-1 et le scénario du lancement en deux parties vers la Lune. Cela leur permet de ne pas avoir à développer la fusée N1, du moins tout de suite, et d'avoir un orbiteur lunaire piloté disponible dès 1967. Le problème, c'est qu'ils vont, à partir de ce moment-là, devoir acquérir toute l'expérience que les Américains ont déjà avec les programmes Mercury et Gemini. Mettons qu'ils ne mettent pas plus de temps pour y arriver que la NASA avec Gemini, cela nous amène à 1970 pour un premier vol vers la Lune, et je ne parle pas d'atterrissage. . .

Même en estimant que la capsule Soyouz ait été retenue dès 1962 au lieu de 1965, le problème reste entier. Avec un scénario reprenant le début du programme spatial soviétique avec les Vostok et les Voskhod, en estimant que tout se soit bien passé pour le programme Soyouz dans ses premiers développements, et que les Soviétiques aient pu trouver une méthode pour envoyer un Soyouz en orbite lunaire autre que celle de faire appel à la fusée N1, l'hypothèse la plus optimiste ne permet de retenir la possibilité d'un débarquement soviétique sur la Lune que vers fin 1970-début 1971. En aucun cas, avec le retard accumulé, Korolev vivant ou pas, ils auraient été en mesure de devancer les Américains.

2) LE MATÉRIEL ET LES PROFILS DE MISSION

Potentiellement, c'est ce qui a flanché dans le programme spatial soviétique. La fusée N1 n'a jamais fonctionné, quatre vols, quatre explosions, la capsule Soyouz a subi de nombreux problèmes qui ont entraîné la mort de quatre cosmonautes, Vladimir Komarov le premier, l'équipage de Soyouz 11 ensuite, et il était illusoire de vouloir l'employer pour un vol lunaire en 1969, fusée N1 opérationnelle ou pas.

D'autre part, un profil de mission identique à celui des missions Apollo a été le choix qui a barré directement la route de la Lune aux Soviétiques. Avec le matériel disponible, le plus sensé à faire, sans la problématique fusée N1, aurait été d'envoyer sur orbite un étage de vol lunaire destiné à s'amarrer derrière un Soyouz pour lui donner la capacité d'aller en orbite lunaire. Le Soyouz aurait été lancé au préalable en orbite terrestre avec un équipage au complet de deux personnes pour un vol lunaire, et le véhicule de débarquement aurait aussi été tiré avec une Proton pour aller attendre l'équipage en orbite lunaire, avant d'être utilisé pour débarquer un cosmonaute sur la Lune.

Je tiens cela d'un ami, Joachim Von Strelow, qui a une certaine expertise en la matière. Ce scénario fait appel à du matériel utilisable dès 1967, date du premier vol de la fusée Proton, mais nécessite quand même une expérience dans les amarrages en orbite et les activités extra véhiculaires que les Soviétiques n'ont pas pu obtenir avec les deux seules missions Voskhod.

De surcroît, il y avait bien des problèmes supplémentaires à résoudre. Les missions Zond, qui ont envoyé en orbite lunaire des capsules automatiques dérivées des capsules pilotées Soyouz, ont révélé que les Soviétiques ne maîtrisaient pas de façon satisfaisante les procédures de rentrée atmosphérique de véhicules en provenance de la Lune. Cela n'a pas été insurmontable, la dernière mission Zond, Zond 8 en octobre 1970, avait un profil de mission compatible avec la survie de cosmonautes à bord pendant la rentrée dans l'atmosphère. Il est à noter que la moitié des missions Zond ont échoué.

Si le programme Zond avait été développé vers des vols lunaires, modulo l'emploi de la technique du rendez-vous en orbite lunaire avec le module de débarquement, nous en sommes toujours à la date de 1971-1972 pour le premier débarquement d'un cosmonaute sur la Lune, en contradiction totale avec le propos de "For All Mankind". Même avec un Korolev aux commandes, le matériel n'était tout simplement pas prêt pour un vol lunaire à la mi-1969, même avec un profil de mission n'impliquant pas la fusée N1.

3) LE PERSONNEL

Connaissant le système soviétique pour l'avoir subi pendant les 22 premières années de mon existence avec la RDA, je peux vous dire qu'il favorise surtout la loyauté au Parti plus que les compétences techniques. Comme nous l'avons vu avec l'entrevue avec Sergueï Nikititch Khoutchev, Korolev était un bon organisateur, pas un bon ingénieur, et l'option rentre-dedans qu'il a choisie pour le programme spatial soviétique a été le facteur qui a coûté à l'URSS la place de numéro 1 sur la Lune, peu importe qui organisait le programme, le degré de fiabilité du matériel ou les options de missions choisies.

Dès lors, envisager que Korolev vivant après janvier 1966 ait pu sauver le programme lunaire soviétique est purement illusoire. Le programme des vols pilotés est mal parti dès 1960, et Korolev n'aurait jamais pu rattraper les quatre ans de retard qu'il a pris sur la NASA, devenus évidents avec le programme Gemini et ses accomplissements. La route vers la Lune était balisée, techniquement parlant, pour les Américains dès la conclusion de la mission Gemini 12 fin 1966, alors que les Soviétiques n'avaient rien de prêt. Le nombre de missions Apollo intermédiaires qui ont été annulées entre 1967 et 1969 est la preuve de la pertinence des choix américains en matière de planification de programme, malgré la tragédie d'Apollo 1 en 1967, qui a fait trois morts dans l'incendie de la capsule en question lors d'une répétition d'une mission sur le pas de tir du Kennedy Space Center.

Aucun directeur de programme, si brillant soit-il, n'aurait pu rattraper plusieurs années de choix techniques et organisationnels erronés. De plus, en mauvaise santé et installé à son poste par Khrouchtchev, il est fort possible que Korolev ait été mis à la retraite d'office au premier pas de travers, comme avec le crash de Soyouz 1 en 1967, qui a tué Vladimir Komarov. Son successeur, Vasili Michine, n'a pas pu faire de miracle, et il a été remplacé par Valentin Glouchko en 1974.

Le plus surprenant, c'était la rivalité enragée entre Korolev et l'ingénieur Vladimir Chelomeï, motoriste réputé. Ils se détestaient l'un l'autre, et pensaient plus à saboter le travail de leur rival qu'à coopérer pour arriver à un but commun. Cela en est arrivé au point où Korolev a dû faire appel à Valentin Glouchko, brillant concepteur de moteurs d'avion, pour mettre au point la motorisation de la fusée N1. Glouchko a remplacé ensuite Michine en 1974, ce dernier n'ayant pas su donner d'orientation claire au programme spatial soviétique, en plus de n'aboutir à rien en matière de vol piloté vers la Lune, alors que les capacités techniques de l'URSS auraient permis d'y arriver, certes après les Américains, mais à minima de réussir.

Le programme spatial soviétique a raté une occasion en or de remettre ses objectifs et ses capacités à plat avec la mort de Sergueï Korolev, Michine n'ayant pas le courage de s'y atteler, préférant continuer sur la lancée des méthodes erronées de son prédécesseur. Même avec un leadership de Korolev, les relations de travail, et la sélection des cadres dirigeants sur la loyauté politique plutôt que sur les capacités techniques, les disputes pour des futilités et les problèmes d'ego entre hauts cadres dirigeants du programme soviétique n'auraient certainement rien arrangé en matière de leadership.

A contrario, les trois administrateurs de la NASA qui ont dirigé l'agence pendant toute la durée du programme spatial US des premiers vols de Mercury jusqu'à la fin du programme Apollo, Thomas Keith Glennan (1958-1961), James Webb, le véritable artisan de la réussite du programme lunaire (1961-1968) et ses successeurs, Thomas Paine (1968-1970) et James Fletcher (1970-1977) étaient des gens capables, ingénieurs ou administrateurs civils comme James Webb, et ils n'avaient pas de rivaux pour leur prendre leur place.

De plus, les parties techniques étaient sous-traitées à des entreprises privées qui avaient le savoir-faire pour faire voler le matériel nécessaire. North American, Grumman, McDonnell Douglas, et nombre d'autres du secteur privé US, ont fourni le matériel. Elles avaient un contrat à remplir et des pénalités à payer en cas de non-respect de ses termes. Les questions d'ego n'avaient rien à voir là-dedans. Du côté de la NASA, les rôles étaient répartis en fonction des capacités professionnelles, et l'agence publique n'avait pas à s'occuper de la partie purement technique du matériel, contrairement à ses homologues soviétiques. La mécanique était sous-traitée au privé, seule l'architecture d'ensemble, avec Werner Von Braun pour la partie fusée, était définie par la NASA.

Les problèmes de personnel rencontrés par les soviétiques les ont sûrement fait prendre du retard, avant l'annulation de leur programme lunaire au complet en 1974, avec l'éviction de Michine et son remplacement par Valentin Glouchko. Il est sûr que la personnalité de Vasili Michine a contribué à faire échouer le programme lunaire soviétique, mais celle de Sergueï Korolev n'aurait aidé en rien à le faire aboutir.

* * *

En conclusion, si les Soviétiques auraient pu, historiquement parlant, débarquer sur la Lune, cela n'aurait jamais pu l'être avant les Américains. Et, surtout, certainement pas dans les conditions de départ, et avec les options techniques qui se sont avérées être des impasses, que Sergueï Korolev a imposées. Faire de sa survie après janvier 1966 la garantie de la victoire soviétique dans la course à la Lune est grotesque, d'un point de vue purement historique.

Au mieux, il aurait permis d'aboutir à un débarquement soviétique après celui des Américains, mais le postulat de base de "For All Mankind" liant une réussite soviétique à la continuation du travail de Sergueï Korolev ne tient pas la route, historiquement parlant. Pour faire réussir le programme soviétique avant celui de la NASA, c'est bien plus tôt que l'histoire alternative doit débiter. "For All Mankind" n'en reste pas moins une œuvre de fiction intéressante. Totalement invraisemblable d'un point de vue historique, mais qui se laisse regarder.

Renate MENDELSON-LEVY

Journaliste scientifique à la *Europa Science Review*, Berlin.

LE TOP 5 DES STUPIDITÉS COMLOTISTES POUR 2021

Notre lecteur et contributeur depuis des années, le docteur Martin-Georges Peyreblanque M. D., nous propose de terminer ce courrier des lecteurs par un palmarès de son cru. Membre de l'association Citizens Concerned About Science and Technology, qu'il a contribué à fonder avec sa compagne, l'avocate Linda Patterson, il reste sur le front de la lutte contre la désinformation, et ce qu'il appelle le néo-obscurantisme. Dans ce cadre, voici sa liste des complots et inepties actuelles à la mode qu'il pense être au top des tendances actuelles, avec une explication de ses choix :

Les stupidités paranormales et les âneries complotistes ont leurs modes, et certains grands classiques qui durent, au même titre que l'habillement. Généralement, les tendances sont plus durables qu'une simple saison, et s'étalent sur des années. Et, bien qu'ils ne disparaissent jamais, et font parfois des retours sous une forme ou sous une autre, les thèmes complotistes/paranormaux sont plus ou moins mis en avant suivant les époques.

Dans le passé, nous avons eu, pas forcément dans l'ordre chronologique exact, je me base sur mes souvenirs, les grands classiques des ovnis avec la tendance "les aliens prennent votre jardin pour une piste d'atterrissage" pendant les années 1970, ainsi qu'avec le Triangle des Bermudes et ses disparitions mystérieuses tant que l'on n'enquête pas sérieusement et scientifiquement dessus. Puis ça a été les années 1980 avec les enlèvements par des aliens, tout le monde ou presque ayant fait un tour en soucoupe volante à l'insu de son plein gré.

En même temps, en plus de la New Wave, c'était le gros complot des réseaux sataniques, qui suivait une décennie de films de fiction sur le sujet dans les années 1970 genre Amytville, le pied à terre de Satan, ou l'Antéchrist vient pour dîner (point important, nous le verrons par la suite), et des messages subliminaux dans les chansons de rock.

Je me souviens avoir trafiqué des cassettes audio en demandant à ma sœur aînée de m'enregistrer sur cassette ses disques de Black Sabbath, Hüsker Dü, Iron Maiden, Metallica d'avant "Saint Anger" et autres groupes du même genre qu'elle aime toujours, pour vérifier par moi-même si, en inversant le sens de défilement de la bande en la montant à l'envers après avoir enregistré à l'endroit un album des groupes susnommés, on obtenait le même genre de messages que ceux qu'un groupe comme AC/DC délivre à l'endroit. À part beaucoup de bruits bizarres, et les sarcasmes de mon cousin Roger avec qui j'étais au Cégep à Calgary pendant cette période, je n'ai trouvé aucun message bizarre. Au mieux, un glouitch quelconque sur un enregistrement inversé de "Master of Puppets" m'a vaguement fait penser à l'intro de l'Internationale...

La maison Maxell a eu un client fidèle avec moi pendant les quelques mois qui m'ont été nécessaires pour comprendre par l'exemple que les inventeurs des messages sataniques inversés sur les disques de hard rock et heavy metal se fichaient de nous à des fins de propagande. Après, ça a été le PMRA et son label "paroles explicites", qui permettait de sélectionner facilement les albums avec des paroles potentiellement intéressantes, Neil Young avec "Rockin' in the Free World", la chute du mur de Berlin et la vie de couple enfin normale avec ma compagne est-allemande qu'elle promettait, et l'accident tragique qui a mis fin à la carrière du

couple Ceausescu en Roumanie (ils nettoyaient un peloton d'exécution quand le coup est parti).

Dans les années 1990, le mythe du crash de soucoupe de Roswell, inventé à la fin des années 1970 par Charles Berlitz à partir du récit du major Jesse Marcel, qui était un officier de renseignement de seconde zone en 1947 déjà porté sur la mythomanie, a permis à ses auteurs une carrière conséquente dans le milieu des farces et attrapes soucoupistes, et a été bien à la mode dans les années 1990. La décennie suivante a vu le 11 septembre 2001 et ses théories du complot prendre le devant de la scène avant d'être liquidées à la fois par la combinaison de la lassitude du public, l'élection de Barak Obama à la présidence des États-Unis en 2008, le naufrage dans le ridicule de ses promoteurs, incapables d'aboutir à quoi que ce soit de concret, et la fin du soutien clandestin des caisses noires du Parti Républicain dont ces imbéciles utiles ont contribué à masquer la complaisance envers les Saoudiens, et l'incompétence crasse en matière de sécurité publique que tous leurs gouvernements, depuis Reagan, ont montré par la pratique.

Dans les indémodables de nos jours, nous avons le retour des soucoupes volantes sous la forme de machins non identifiés dans le ciel, du moins tant que l'on n'essaye pas de les identifier, Roswell qui reste la vache à lait des soucoupistes les moins doués, prompt à inventer tout et n'importe quoi, les trois ou quatre disclosures sur les dossiers secrets sur les ovnis que les gouvernements cachent et qui ont le gros inconvénient de n'avoir jamais existé (ma compagne est officier de réserve du corps des Marines, avec une spécialité dans le renseignement militaire, elle a accès à des documents hautement confidentiels de la CIA et d'autres agences similaires, et elle m'a confirmé à plusieurs reprises que tout ce qui existe sur des ovnis, possibles ou avérés, a été largement déclassifié depuis des années), plus quelques allumés qui battent monnaie avec des histoires parfaitement inventées, en tout ou partie, le plus souvent en tout, et les méta-complots genre Illuminatis, du domaine de la fiction depuis 1787, et autres New World Order. Ils ne font pas l'objet de cette rubrique, c'est une autre dynamique.

En matière de complots ou autres inepties paranormales, je me suis concentré sur les tendances de la décennie 2010-2020, à savoir des complots qui sont apparus pendant cette période et qui ont gagné une certaine popularité. Mon classement, subjectif, se base sur le degré de stupidité que je perçois, de façon tout autant subjective, dans toutes ces tendances. C'est bien évidemment totalement discutable, et je ne prétends pas à une évaluation qualitative exacte, si toutefois ce genre d'exercice est possible. Prenez donc ce qui suit comme un guide-ligne pour vous faire votre propre idée sur le sujet.

Je m'en suis tenu aux tendances les plus populaires en termes de diffusion, leur caractère d'effet de mode du fait qu'elles sont apparues, ou ont été développées, passé 2010, et leurs conséquences sociales directes ou indirectes. Ce dernier point est employé dans les deux sens, aussi bien du fait que les tendances exposées ainsi amènent un nombre non négligeable d'adeptes à suivre le sens de la stupidité qu'il leur est proposée, ou que ce nombre d'adeptes est ridiculement faible, comparé aux rationalistes qui sont vent debout contre la thèse développée. Et représentent souvent des effectifs plus nombreux que les partisans de la thèse en question.

Pour la popularité, la diffusion brute de la thèse a été prise en compte. Cela ne veut pas dire qu'elle a beaucoup d'adeptes, voir ci-dessus, mais que l'on en parle de façon considérable dans les médias, que ce soient les médias traditionnels ou les formes de diffusion alternatives

ou numériques, entre autres les médias sociaux, comme nous le verrons plus loin.

Enfin, je n'ai pas inclus deux objets sociaux qui sont pourtant largement diffusés, cela pour des raisons de méthode. Le premier, c'est le négationnisme sanitaire autour du COVID-19. Certes, avec une expérience en épidémiologie non négligeable de ma part, je peux vous en dire beaucoup, et trouver facilement les confrères qui compléteront mon propos, mais comme ces théories du complot/idioties sanitaires ont principalement eu lieu après le début de 2020, cela rentre au-delà de la limite que j'ai fixée. De plus, le côté complexe de la matière et le fait que plusieurs éléments, à la croisée du médical, du social et du légal, entrent en jeu me permettent aussi d'exclure ces théories du complot de la liste des plus stupides qui soient. Ce qui n'en fait pas des considérations intelligentes, loin de là.

La deuxième et dernière mode que j'exclus, c'est celle de ce que l'on appelle les blobsquatch. Cela consiste à voir des bigfeet dans des images anodines de végétations diverses photographiées dans des circonstances parfaitement banales. Outre que le mythe de bigfoot a plusieurs décennies d'âge, et rentre donc dans la classe des classiques indémodables, cette mode n'est qu'une variation sur ce thème, et pas une idiotie nouvelle en soi. Ce n'est que la simple application de la méthode dite "la pareidolie pour tous". Donc, pas original, pas autonome, et pas recevable suivant mes critères.

Voyons maintenant, par ordre croissant, le top cinq des stupidités à la mode.

5) QANON

Vous vous attendez sûrement à le voir en top 1, mais j'ai préféré le mettre à cette place parce que la ou les personnes à l'origine de ce mouvement ont su combiner plusieurs traits de nos sociétés actuelles qui ont permis à cette idiotie, aussi monumentale que les autres sur la liste, d'avoir une certaine aura. Au point que des partisans de l'existence de ce qui relève ontologiquement de la grosse farce ont pris d'assaut le Capitole récemment (janvier 2021).

En deux mots, Qanon est une théorie de la conspiration inventée par on ne sait qui, qui a combiné des éléments complotistes éprouvés (le réseau satanico-pédophile dirigé par des gens de pouvoir) avec une détestation entretenue d'une personne et d'un groupe de personne précis (les Démocrates et Hillary Rodham Clinton, candidate à la présidence des USA en 2016), le tout avec l'appui d'un candidat au poste suprême de l'exécutif pour qui la fin justifie les moyens, et rien n'est trop gros en matière de démagogie pour y arriver (Donald Trump, qui d'autre ?).

Vous rajoutez de véritables influences occultes qui ont eu tout intérêt à ne pas se faire découvrir, ou, du moins, passer pour une théorie de la conspiration de plus (les services secrets russes, fait avéré selon ma compagne), et vous avez ce que l'on appelle, en matière de météorologie, la tempête parfaite. Qanon a fleuri là-dessus, et continue à prospérer en débitant sur les réseaux sociaux des inepties complotistes anti-gouvernementales à destination d'un public qui ne demande qu'à les croire.

Le seul mystère dans tout cela, c'est de déterminer qui, et pour quelle raison, fait tourner cette machine à prendre les gens pour des imbéciles depuis 2016. Seule chose sûre, ce n'est

pas quelqu'un qui dévoile des secrets gênants pour les classes dirigeantes de ce pays, il serait déjà mort et son canal aurait été effacé depuis longtemps, pour tomber dans l'oubli rapidement. Plusieurs théories à ce sujet sont possibles, je vous les livre par ordre décroissant de pertinence selon mon jugement personnel :

Un gros troll : *le plus vraisemblable, car j'en vois énormément sur Internet, sur le site de CCAST comme ailleurs. Les comiques qui veulent se payer la tête de leurs contemporains sont nombreux, ainsi que les médiocres qui veulent se faire une gloire imméritée sur le dos des imbéciles. Qanon n'a pas lâché son débit d'inepties, désormais limitées, comme son imagination, à des codes aléatoires. Le fonctionnement d'un troll de base est entièrement visible avec Qanon. Son but : susciter une opposition à sa personne pour se sentir supérieur aux gens qui sont contre ses thèses. Ces gens-là ont généralement, pour psychologie de base, un violent complexe d'infériorité qu'ils résolvent en s'opposant aux personnes qu'ils choisissent comme "ennemis" idéologiques. Ici, les Démocrates et les mass media. Caractéristique élémentaire, leurs partisans, ceux qui adhèrent à leurs thèses, sont traités comme quantité négligeable. Et les trolls sont incapables de s'arrêter de troller autrement que par la coercition. Qanon coche, à mon avis, toutes les cases du troll, le petit type minable et sans intérêt qui se donne l'illusion de faire trembler le régime, peu importe les véritables conséquences délétères de ses actes, et a une relation avec son trollage comme le drogué avec son stupéfiant ;*

Un ou plusieurs activiste(s) politique d'extrême-droite : *c'est aussi une thèse recevable, dans le sens où Qanon ne s'est jamais attaqué à Donald J. Trump et son équipe, alors qu'il y avait énormément à dire sur eux. Ce qui me permet de douter de la validité de cette thèse, c'est le côté désordonné de la propagande, et le fait que l'on n'ait pas eu droit aux memes habituels des fachos (complot juif/Illuminatis/Bilderberg). Et qu'il(s) insiste(nt) en continuant avec du n'importe quoi de plus en plus inepte. Mais cela ne veut rien dire per se, et n'infirmes pas cette thèse ;*

Une expérience de psychologie sociale qui a tourné au vinaigre : *possible aussi, mais vraisemblablement pas menée par des professionnels de la matière. Les thèses développées sont trop bien choisies pour être le fait d'un simple abruti de base qui lâcherait un gros troll ponctuel, on sent qu'il y a de la recherche là-dessous. Après, cela expliquerait que Qanon continue ses inepties avec des thèses de plus en plus stupides au fil du temps. Soit il y a une graduation voulue du niveau d'imbécilité de la démarche, soit les expérimentateurs ne savent plus comment sortir du dispositif qu'ils ont mis en place.*

J'exclus le plaisantin qui serait dépassé par sa blague, car il aurait vite purement et simplement pris la fuite et abandonné ses adeptes, ce qui n'est pas le cas avec Qanon. Aussi, les services secrets étrangers (du moins directement, rien n'exclut qu'ils ne profitent pas de l'opportunité pour faire passer en douce la désinformation qui les intéresse sous cette signature), car le procédé est grossier, et le risque politique en cas de découverte est considérable.

Cela dit en passant, je suis ouvert à toutes thèses supplémentaires que vous me soumettrez. Je n'ai retenu que celles qui me paraissent les plus recevables, et je ne prétends pas avoir raison. À vous de voir.

4) LE MYSTICISME QUANTIQUE

Je l'aime bien celle-là, parce que c'est la combinaison du pire du charlatanisme, avec les idioties à la mode les plus flagrantes des pseudo-sciences et du new-age à deux sous. Pour résumer, cela consiste à prendre l'un des fondements de la physique moderne, la théorie des quanta et la mécanique quantique qui en découle, et de coller tout cela avec du mysticisme orientaliste de pacotille afin de vendre des théories ineptes, et les produits qui vont avec, à un public de gogos qui ne demande qu'à avoir l'air d'être à la mode en adhérant à un syncrétisme aussi imbécile que commercialement orienté.

Pour faire simple, la théorie des quanta et la mécanique quantique qui en découlent ne s'appliquent pas à tout ce qui est plus gros qu'une particule subatomique. Pour simplifier à outrance, la mécanique quantique consiste à dire qu'une particule peut être simultanément dans deux états opposés, onde et particule à la fois pour les photons par exemple. Pour plus de développements, Ayleen, une des deux associées de ma compagne, a un doctorat en astrophysique basé en grande partie sur cette matière, et peut vous expliquer cela en détail.

Dès lors, des grandes expressions comme la "conscience quantique", ou autres stupidités du même tonneau, sont vendues par des charlatans dans le but de séparer les crédules de leur argent, et pour emballer des crétineries new-age recyclées avec une bonne dose d'éléments de langage pseudo-scientifiques. Simple à détecter cela dit en passant : toute personne vous parlant de la mécanique quantique en dehors des particules subatomiques est un charlatan. Surtout s'il y met une bonne dose de spiritualisme dedans.

Ces éléments de langage sont paradoxalement exploités par des charlatans qui jouent sur le rejet de la science de la part d'une certaine partie du grand public, tout en adoptant des expressions et des thématiques authentiquement scientifiques, mais vidées de toute leur substance rationnelle, afin de tromper leur public.

Au final, rendez-vous service, et dotez-vous d'une éducation scientifique de base. Outre CCAST, il y a suffisamment de bons, voire d'excellents vulgarisateurs dans le camp des rationalistes pour vous permettre de penser par vous-même, et de ne pas vous faire tromper par des charlatans qui abusent de votre crédulité avec des termes scientifiques détournés de leur sens et, pire, de leur champ d'application. Cette phrase résume tout ce que vous devez savoir sur le mysticisme quantique.

3) LA NORME DE TÉLÉPHONIE MOBILE DITE 5G

Il me fallait cinq entrées, et je n'en avais que quatre. J'ai cherché quelque chose qui puisse être à mi-chemin entre les deux numéros en tête de ma liste, et les deux en bas, et j'en suis arrivé, moyennant un peu de distorsion de mes principes de base, à choisir cette problématique, bien que trop récente (début 2020 pour les premiers cas) pour pouvoir être, potentiellement, incluse de façon satisfaisante à mon palmarès. Mais cela ne signifie pas qu'il s'agit d'un choix au rabais, ce serait même l'inverse si l'on y regarde de près.

Sur la base, nous n'avons rien de plus que les hurlements convenus et prévisibles des andouilles finies qui, depuis plus de vingt ans, s'obstinent à faire croire, sans la moindre donnée scientifique recevable, que la téléphonie mobile, de la 2G à la 5G, est nuisible pour les êtres humains. En changeant leur discours au fur et à mesure que leurs stupidités ont été réfutées par la science.

En 1995, nous avions la destruction de l'humanité par les cancers dus au téléphones mobiles. Totalement réfutée par l'épidémiologie dans les années qui ont suivi. En 2005, c'étaient les troubles neurologiques divers et variés. Réfutés par des expérimentations strictes. Puis, après 2015, ce fut l'invention du concept de l'exposition cumulative avec un effet retard alambiqué, et démontré par rien, qui a justifié que les radiohystériques qui réagissaient à un placebo avaient, en fait, des symptômes autres que psychosomatiques. Là, la tromperie s'est vue au grand jour, et la crédibilité homéopathique des anti-ondes radio est devenue inexistante.

La 5G leur permet de trouver un nouveau cheval de bataille vu que c'est une nouvelle norme imposée par l'industrie, le grand Satan à qui on doit tout ce qui va mal dans notre monde, en plus d'un niveau et d'une qualité de vie pour toutes les classes sociales, que même les grands aristocrates n'avaient pas au XVIII^e siècle, et que comme c'est à base d'ondes radio, c'est forcément dangereux vu que c'est à base d'ondes radio.

Avec une absence absolue du moindre argument rationnel, comme avec tous ces idiots depuis vingt ans, il était couru que le prochain changement de technologie en matière de téléphonie mobile ferait l'objet de contestation inepte basée sur des bases délirantes, et ce fut le cas. En l'occurrence, des abrutis ont mis le feu, en Grande-Bretagne, à des relais de téléphonie mobile même pas 5G sous prétexte qu'ils servaient à propager le COVID-19. Ne cherchez pas le lien de cause à effet, ni l'explication scientifique à ce comportement, il n'y en a pas.

Comme d'habitude, à chaque fois que l'on dérange les petites habitudes de certains, il y a un appel à l'Apocalypse de la part des moins doués d'un point de vue intellectuel, relayé par les opportunistes de toute part du spectre des superstition et des pensées politiques extrémistes, cette fois-ci en matière d'environnement et de critique du monde industriel. Avec un remarquable sens de l'absence de mesure, les pires idiots dans ce domaine ont condamné la 5G alors qu'elle est à peine déployée.

*Et ce qui se passe en ce moment grâce à ces crétiens, c'est que le débat **nécessaire** sur le déploiement de la 5G passe à la trappe. Normal, pourquoi discuter avec des imbéciles, parfois complotistes, qui ont tort depuis vingt ans, et qui ont été discrédités maintes fois par la science, alliés à des Diafoirus de l'Apocalypse qui attendent l'effondrement de la société industrielle pour faire la révolution sans casser de lampadaires, ou des charlatans en manque de clients pour leurs placebos ? Si j'en parle, c'est parce qu'il y a effectivement des raisons de se poser des questions sur la pertinence de la 5G et de son déploiement. Basées sur des éléments factuels, celles-là.*

Un argument que les déficients intellectuels anti-5G mettent en avant, c'est qu'il y a des scientifiques qui ont mis en doute la pertinence du déploiement de cette technologie, avec des arguments auxquels ils n'ont rien compris, si toutefois ils en ont pris connaissance, cela dit

en passant. Il n'y a rien de nouveau, il y a TOUJOURS des scientifiques qui questionnent le déploiement d'une technologie quelconque, C'EST LEUR RÔLE. Et, dans quasiment la totalité des cas, ils ont tort et ils sont ravis de s'être trompés.

Pour rappel, ce sont des scientifiques qui, dès le début du xx^e siècle, ont étudié les effets délétères du tabac et de l'amiante, et ont fait des recommandations à ce sujet, rendues publiques, et ignorées jusqu'à ce que les industriels produisant ces substances soient acculés par les preuves massives, recueillies par plusieurs générations de scientifiques qui ont regardé là où il fallait jeter un coup d'œil, pour trouver des preuves que leurs prédécesseurs avaient déterminé comme étant nécessaires à apporter au débat. L'acceptation béate de la nouveauté technologique est aussi délétère que le rejet phobique systématique de toute nouvelle technologie.

Pour la 5G, il y a un problème potentiel **que les opérateurs de téléphonie mobile prennent très au sérieux**⁵², l'exemple du tabac et de l'amiante (avant celui du réchauffement climatique) ayant refroidi toute velléité de nier l'évidence. Ce problème tient à une partie technologique de la 5G non encore déployée, et qui est prévue pour être opérationnelle à compter de 2025 au plus tôt. Cette partie, c'est l'emploi de fréquences entre 25 et 39 GHz pour cette technologie.

Sans rentrer dans les détails, pour simplifier, plus vous augmentez la fréquence d'un système de radiocommunication numérique, plus vous augmentez la quantité d'information qu'il peut transporter, et donc le débit de la ligne. En contrepartie, plus vos ondes radio transportent de l'énergie, et moins elles ont de portée. Les ondes en question sont dites millimétriques, **et elles pourraient poser un problème de santé**. Notez bien l'emploi du conditionnel.

Ces ondes sont déjà employées pour des radars météo et des communications avec des satellites, mais il subsiste une inconnue : les conséquences sanitaires d'une exposition quotidienne à ces fréquences, dans le cadre d'une utilisation grand public, **sont actuellement inconnues**. Pas néfastes et aux conséquences cachées par les opérateurs téléphoniques, pas prouvées inoffensives, tout simplement **INCONNUES**. Nous ne savons pas si elles sont sans effets ou s'il y a des effets délétères possibles, c'est une interrogation que se pose aussi bien l'OMS que les opérateurs de téléphonie mobile, qui ne veulent pas devoir faire face aux mêmes procédures pénales que les industriels du tabac et de l'amiante.

D'un point de vue purement technique, merci à Jolene pour le m'avoir précisé, les ondes millimétriques sont arrêtées simplement par la peau d'un être humain, voire ses vêtements, et n'ont aucune capacité mutagène, à savoir être capables de casser l'ADN de nos cellules pour produire des cancers. Par contre, il n'est pas déterminé si elles peuvent transmettre de l'énergie à un niveau suffisant pour provoquer, à la longue, des dégâts biologiques à cause d'une exposition continue. Toutefois, un mode de mitigation de ce problème a déjà été implémenté dans la norme 5G sous la forme de l'utilisation de faisceaux directionnels entre le terminal et le relais pour transmettre à très haut débit avec des ondes millimétriques.

La question est effectivement posée par des scientifiques, prise au sérieux par les opérateurs de téléphonie mobile, et loin d'être passée sous le tapis. Le problème étant que l'on n'a pas

52. Authentique.

d'éléments, ni dans un sens, ni dans l'autre, pour affirmer quoi que ce soit sur son issue. Pour le moment, l'utilité de la 5G pour l'utilisateur de base est quasiment nulle, et certains usages sont, à mon avis, effectivement contestables, comme la voiture intelligente. Pour ce dernier, j'estime que c'est favoriser inutilement la continuation d'une technologie, celle de l'automobile, qui est dispensable autant que nuisible à l'environnement, et qui devra être tôt ou tard abandonnée, ne fût-ce que faute de clients.

La question désormais qui est posée, c'est : doit-on prendre le risque de déployer les bandes millimétriques de la téléphonie mobile ? Il n'y a pas de réponse sur la partie sanitaire, et ce n'est pas aux scientifiques d'y répondre en l'état actuel des connaissances. C'est un débat politique, et ce n'est pas avec des arguments ineptes que l'on pourra prendre une décision sur ce sujet. Ce que les radiohystériques ne permettent pas de mesurer correctement.

2) LE KÉROSÈNE AVIATION N'EXISTE PAS

C'est un théorie du complot récente, et encore peu connue, qui consiste à faire croire que les avions ne volent pas en brûlant du Jet A1, mais en fonctionnant à l'air comprimé. Je la met en seconde position parce qu'elle est à la fois du plus haut comique, et que ses promoteurs illustrent à merveille les ravages de l'inculture technologique absolue.

Ils n'ont aucune idée de comment fonctionne un réacteur d'avion, ne comprennent pas que la combustion d'un hydrocarbure à haute altitude dans de l'air sec et glacé provoque forcément une traînée de condensation, que la structure des avions est calculée pour supporter largement la masse du carburant nécessaire pour les faire voler (pour information, le duralumin 2024-T351, l'alliage à haute performances couramment utilisé en aviation, a une résistance à la déformation élastique, la limite d'élasticité d'un métal avant qu'il ne se déforme définitivement, correspondant à une pression mécanique de 280 mégapascals/cm². Il est employé pour les longerons d'aile, par exemple), et que la possibilité de cacher le fait que le kérosène n'existe pas tout au long de la chaîne de fabrication et d'emploi, de la raffinerie au tarmac des aéroports, est tout simplement aussi ridicule et strictement nulle que pour toute autre théorie de la conspiration.

Naturellement, la justification avancée est que l'on vous fait payer ainsi une partie du billet qui est indue. Naturellement, ces théoriciens oublient de vous dire avec quoi l'air qui fait voler les avions aurait été comprimé, et que ce coût énergétique ne serait pas non plus nul... Sans parler que n'importe quelle association de consommateur aurait forcément mis le nez sur le pot aux roses depuis des décennies...

Cette théorie du complot n'est portée que par des idiots incultes, et elle n'a qu'une portée limitée. Je l'ai mise ici parce qu'elle démontre que tout peut faire l'objet d'une théorie du complot du moment que l'on ne prend pas en compte la réalité des choses. Surtout si on est trop inculte pour la percevoir.

1) LA TERRE EST PLATE

Celle-ci est la plus risible de toutes, celle qui attire le plus de complotistes pour des motifs divers et variés, qui a le plus de popularité par effet de mode, et qui est la plus ridiculisée. Alors qu'il n'y avait AUCUN débat sur le sujet, enterré par Erathostène au deuxième siècle avant notre ère, divers individus ont rouvert ce débat aussi inutile qu'imbécile, avec des motivations diverses.

Les plus minoritaires étant les gros trolls voulant se moquer de l'ignorance et de la bêtise de leurs contemporains, dans la même veine que celui ou ceux qui pourraient avoir lancé Qanon. Viennent ensuite les charlatans, qui veulent séparer les crédules de leur argent en employant la Terre plate comme prétexte, les plus notables étant Bob Knodel et Eric Dubay. Suivent les propagandistes religieux, qui oublient que leurs livres de référence sont muets sur la forme de la Terre (merci à Jolene, Aïcha et Amy pour la vérification !), et se servent de la Terre plate pour tenir un discours théiste fondamentaliste que même la plupart des fondamentalistes rejettent, puis les gros tarés, désolé du terme, mais j'ai une excuse pour l'employer : je suis chirurgien, pas psychiatre. Nous avons comme bon exemple, dans le genre sociopathe, quelqu'un comme Nathan Oakley.

Et suit la grosse masse des suiveurs, que l'on pourrait qualifier de pauvres types. Conditions pour entrer au club : une incapacité récurrente à l'abstraction en ce qui concerne tout ce qui relève de la géométrie et des mathématiques, et de leurs applications, la géodésie et l'astronomie en étant les meilleurs exemples, une culture scientifique nulle et non avenue et, pour ceux qui l'expriment, un désir de se sentir "spécial" par rapport au reste de la société. Le terme de "spécial" était employé par le passé, du moins aux USA, confirmé par ma compagne et ses associées, pour désigner ce que l'on qualifie aujourd'hui de déficients intellectuels. A priori, ce sens est toujours applicable avec ces personnes-là...

Je parle maintenant de ce mouvement, en pleine décrépitude, parce qu'il illustre de façon caricaturale et directe le fonctionnement des complotistes avec tous les travers, et toutes les méthodes de mauvaise foi visibles de façon caricaturale par les non-spécialistes : inexistence totale du moindre argument rationnel ou documenté à l'appui de la thèse défendue, ignorance stricte des éléments de base qui constituent la thèse "officielle", qui ne fait l'objet d'aucun examen critique, termes scientifiques employés à tort et à travers, et jamais dans leur véritable sens, invention de thèses et de faits totalement coupés de la réalité, éléments de langage de polarisation binaire du "eux" contre "nous", motivation et mode de fonctionnement du complot totalement incohérent, absence totale de preuve recevable au-delà d'expériences qui, quand elles ne réfutent pas la thèse soutenue (regardez SciManDan sur Youtube et le gag récurrent qu'il fait des 15° de dérive horaire trouvés par le théoricien de la terre plate Bob Knodel), sont parfaitement inutiles et totalement improbantes, quand elles ont un rapport avec le sujet, thèses pseudo-scientifiques récurrentes et totalement fausses, défendues corps et bien alors qu'elles sont réfutées par tout le monde, inexistence d'un modèle d'ensemble de la thèse défendue, abus de la cueillette de cerises pour trouver des citations de tout et de n'importe qui de connu qui illustrent les thèses défendues une fois soigneusement déformées dans le sens voulu, production frénétique de pièces de propagande audiovisuelles aussi ineptes que nombreuses et très mal réalisées (sous la forme de canaux Youtube pour les amateurs de Terre plate, différence

d'avec le passé) et incapacité stricte des théoriciens à aboutir à quoi que ce soit de constructif. Fonctionne pour toutes les théories du complot, vous avez dit Truth Movement ?

Après avoir eu son heure de gloire sur Youtube, le mouvement de la Terre plate est en décrépitude, de nombreux soutiens ont fermé leur canal Youtube faute de revenus et de suiveurs, et il ne va plus rester à terme pour le porter qu'une infime minorité comprenant exclusivement les plus atteints une fois la mode passée. J'ai vu ça avec le 11 septembre 2001 et le Truth Movement, et le mouvement de la Terre plate ne fera pas exception à cette tendance. Je ne compte pas jouer les prophètes de malheur en prédisant une date exacte de décrépitude complète du mouvement, mais je pense que s'il tient encore plus de cinq ans à ce rythme, ça sera bien.

Voilà, j'ai fini avec ma liste, subjective bien évidemment, à vous de voir si vous la jugez pertinente. C'est ma modeste proposition au débat sur la lutte contre l'inculture scientifique et ceux qui ne profitent ou en sont victimes, mais aussi pour ceux qui veulent faire des choix éclairés dans leur vie, car basés sur des données et des méthodes rationnelles. Restez vigilants !

Dr. Martin-Georges PEYREBLANQUE, M. D.

Vice-Fondateur et Conseiller scientifique
de Citizens Concerned About Science and Technology

* * *

EXCLUSIF!

LA VERSION RATIONALISTE DE LA NUIT DES MEN IN BLACK!

Bonjour,

Nouveau développement inattendu du dossier de l'ovni factice de Bullit Mountain. Le mois dernier, mars 2021, Marcus Taylor, un des habitants de Bullit Mountain Town, a sauté dans le chariot de l'orchestre soucoupiste pour tenter sa chance dans le jackpot ufologique tournant autour du cas, pourtant documenté à outrance, de l'atterrissage d'urgence du F-16 piloté par Ayleen Messerschmidt pendant la nuit du 9 juillet 2001.

Gros avantage de ce fabulateur par rapport à Ivor Kelsoe, il habitait déjà la ville en 2001. Ce qui ne l'a pas empêché de fabriquer de toutes pièces une histoire à base d'ovnis. Selon Marcus Taylor, il a été visité à l'occasion par des men in black, qui l'ont interrogé sur ce qu'il a vu. Je résume sommairement son histoire. Le 9 juillet 2001 au soir, Monsieur Taylor se trouvait en forêt pour la photographie nocturne d'oiseaux de nuit. Une vérification avec le shériff à la retraite Irving Dannelly confirme que l'intéressé a bien pour passe-temps la photo animalière.

Comme je ne m'y connais pas en photo, j'ai demandé à Amy Alvarez si c'était possible de faire des photos animalières de nuit. Elle m'a répondu que oui, en jouant avec la pleine Lune, de longues expositions et des pellicules très sensibles à l'époque (aujourd'hui, avec le numérique, il faut régler le capteur de l'appareil photo au moins sur 800, si ce n'est 1600 ISO de sensibilité). Pour de la photo couleur de nuit, l'idéal, en photographie analogique, est de prendre un film haute sensibilité à 800 ISO (elle a utilisé pour cela du Fuji Superia X-Tra 800, Kodak ayant fait n'importe quoi en retirant du marché ses pourtant excellents films Ektar) et de le surexposer en réglant l'appareil à 400 ISO. Les films négatifs couleurs supportent très mal la sous-exposition, mais sont très tolérants à la surexposition. Cette astuce permet d'avoir un rendu des couleurs correct et du détail dans les ombres, c'est un photographe de presse qui le lui a appris quand elle était gamine.

Pour le début de son récit, monsieur Taylor a, bien évidemment, vu l'ovni, et il l'aurait même photographié, ce qui était logique vu qu'il était sensé être en forêt pour prendre en photo des oiseaux de nuit. Naturellement, son histoire est invérifiable. Le

shériff Dannelly m'a dit qu'il ne faisait pas attention aux allées et venues nocturnes de son administré, le fils de monsieur Millard, l'ex-patron du relais routier en pleine forêt à l'ouest de la ville, n'a aucune information sur Monsieur Taylor et son histoire de soucoupe au-delà de ce que ce dernier a rendu public récemment, ni même le moindre souvenir de quoi que ce soit que feu son père lui aurait dit à ce sujet.

De mon côté, je ne connais pas d'autres habitants de Bullit Mountain Town qui pourraient témoigner sur ce dossier en général, et sur Monsieur Taylor en particulier, et je ne compte pas sur sa famille, je sais qu'il a une épouse et des enfants majeurs qui ne m'en voudront pas de ne pas les importuner avec cette histoire.

Seul élément concret, madame Foster, la patronne de l'hôtel-grill de la ville, où les équipes d'enquête de l'USAF ont réservé des chambres et pris des repas, m'a confirmé que Monsieur Taylor avait été un client régulier de son établissement avant qu'elle ne prenne sa retraite en 2015 et confie ce dernier, dont elle est propriétaire, à un gérant qu'elle m'a décrit comme sérieux et compétent. Madame Susan Foster est l'épouse du shériff Dannelly, cela dit en passant, et elle se souvient clairement d'un soir où les cinq militaires ont pris ensemble une table pour le dîner.

Elle se souvient que ma belle-mère avait été ravie de trouver des plats végétariens à la carte, me confirme qu'elle a vu Ayleen Messerschmidt dans le groupe sans la moindre ambivalence. Ayleen est passée aux actualités un peu moins de dix ans plus tard comme astronaute pour le vol d'essai de la capsule Starlight Messenger, sans parler du vol lunaire de fin 2018 dont elle a été le commandant, ce qui lui a permis de la reconnaître sans la moindre hésitation.

Pour les autres, elle a en tête une petite blonde avec un accent marqué de la côte Est, vraisemblablement Amy Alvarez, qui est de Pennsylvanie, une autre qui avait un appétit considérable, et d'autres clientes, sans rapport avec la table des militaires, qui avaient des animaux de compagnie avec elles. Elle se souvient des bestioles parce qu'il y en avait une qui buvait de la bière, et que les clientes à qui elles appartenaient n'étaient visiblement pas des Américaines, l'une étant même asiatique, mais madame Foster ne se souvient pas d'où, si ce n'est qu'elle parlait un anglais impeccable avec un très fort accent étranger.

Je donne ce détail parce que j'ai eu la chance de pouvoir intéresser les cinq convives à ma contre-enquête sur le témoignage de Mr. Taylor. Ma belle-mère Jolene, bien évidemment, mais aussi les deux membres de la go-team de l'US Air Force, le lieutenant Belinda Lockwood et le staff sergent Winnifred Gaylor. Cela en plus d'Amy Alvarez et d'Ayleen Messerschmidt. Vous aurez leurs versions par la suite, et elles ont toutes en commun le fait qu'elles n'aient aucun rapport avec quoi que ce soit d'ufologique. . .

J'en reviens au récit de Monsieur Taylor, que je ne détaille pas parce qu'il tient de la fiction. Donc, il a photographié l'ovni la nuit du 9 juillet. Le 11, il a été visité par des men in black à sa boutique, le classique récit stéréotypé, qui lui ont posé des questions sur l'ovni, mais aussi pas mal sur son business de randonnées, sa comptabilité, et plein de choses du même acabit. Comme ce genre de personne n'a pas beaucoup d'imagination au-delà de la mise en contexte d'éléments simples relevant de leur quotidien, si quelqu'un de l'Internal Revenue Service tombe sur son récit ufologique, il risque d'avoir un contrôle fiscal sous peu. . .

À un moment, Monsieur Taylor, qui ne leur a pas dit qu'il avait pris des photos de l'ovni, a comme un blanc et, quand il reprend ses esprits, les men in black ne

sont plus là, sans explications. Et cela ne vous étonnera pas, il s'est passé une demi-heure de temps perdu dont il n'a aucun souvenir, et en allant voir dans son matériel photographique, le rouleau de pellicule sur lequel il y aurait les images de l'ovni a fort opportunément disparu. . .

Le soir même, alors qu'il allait retourner en forêt pour prendre à nouveau des photos, il passe par le grill-restaurant comme à son habitude pour prendre un dîner sur le pouce, et il trouve les men in black à table avec des officiers de l'armée de l'air. Curieusement, il est paralysé et incapable de bouger pendant les cinq minutes où il voit les quatre personnes, deux Men in black et deux officiers, ensemble à table. Les deux groupes se séparent et quittent le restaurant, et Monsieur Taylor cesse d'être paralysé. C'est assez bien vu comme chute de l'histoire soucoupiste, et cela lui permet de rajouter une histoire comme quoi il a vu des aliens dans leur soucoupe se poser dans la forêt le soir même, et son appareil photo est tombé en panne fort opportunément quand il a voulu les prendre en photo. L'appareil aurait ensuite été examiné par un réparateur qui n'aurait rien trouvé comme dysfonctionnement.

Naturellement, tout cela est invérifiable. Deux faits sont sûrs : il y a eu de nombreux militaires à Bullit Mountain quand le F-16 en panne a été démonté, récupéré et transporté par la route vers la base aérienne de Mountain Home pour examen, réparation et remise en service, Monsieur Taylor est connu comme un habitué du grill de l'hôtel de la ville, et cinq militaires en service commandé y ont déjeuné le soir où Monsieur Taylor place sa vision des men in black et des officiers de l'USAF non identifiés. Savoir s'il a vraiment été là ce soir-là relève du domaine de la spéculation : en bon fabulateur, il ne donne aucun détail facilement vérifiable qui permettrait soit de confirmer sans le moindre doute sa présence, soit le trahirait.

Madame Foster ne donne que des détails anodins, à part l'histoire des deux touristes étrangères avec leurs bestioles. C'est un point important parce que, comme nous allons le voir, c'est un élément commun au récit des membres de la tablée de cinq militaires en service commandé. Et, comme nous allons le voir, il n'y a rien d'ufologique dans ce qu'elles nous ont dit. Sur certains détails, j'ai pu vérifier facilement avec des sources extérieures. Mais personne ne parle de Monsieur Taylor. Les événements ont vingt ans, le monsieur en question ne tranchait sans doute pas avec le reste des habitués, et nos témoins militaires avaient largement autre chose en tête.

Pourtant, alors que Madame Foster se souvient des deux touristes étrangères et de leurs animaux hors du commun (je reviendrai là-dessus), Monsieur Taylor ne dit rien sur ce sujet, alors que les cinq autres témoins en parlent clairement, sans parler du fait que ces deux touristes ont été vues ailleurs en ville et dans les environs, entre autres par monsieur Millard et par le shériff Dannelly, qui les ont déjà mentionnées, avec une de leurs bestioles, un énorme chien noir plutôt placide. Cela ne signifie pas que Monsieur Taylor n'était pas présent du tout au grill ce soir-là, mais l'absence de cet élément jette un doute sur la véracité de son récit. D'autant plus que l'une de ces bestioles est à l'origine d'un incident clairement perçu par mes cinq témoins.

Interrogée à ce sujet, Amy Alvarez, l'experte en photographie du groupe, n'a pas le souvenir d'avoir vu ce soir-là quelqu'un avec du matériel photographique avec lui. Surtout des étuis spéciaux pour de gros téléobjectifs, indispensables en photographie animalière, ou un trépied. Généralement, vu le coût de ce genre de matériel, les photographes qui en sont propriétaires l'emmènent toujours avec eux, et ne le laissent

jamais dans le coffre de leur voiture, par exemple. De même, Monsieur Taylor dit clairement dans son témoignage ufologique qu'habituellement, il sort directement du travail sans passer par chez lui quand il part faire des photos de nuit en forêt, le grill de l'hôtel étant son étape pour prendre son dîner avant de partir dans la nature en séance nocturne.

Certes, ce n'est pas significatif, Monsieur Taylor a très bien pu être à une table loin de la vue d'Amy. Mes cinq témoins se souviennent avoir pris une table au fond du restaurant pour pouvoir converser tranquillement entre elles, toute étant liées aux forces armées, soit militaires d'active, soit réservistes comme ma belle-mère et Ayleen. Dès lors, si Monsieur Taylor était à une autre table, il a très bien pu ne pas être remarqué. Mais, encore une fois, rien ne dit non plus qu'il était là. Sauf qu'il cite clairement la date du 12 juillet comme étant celle où il a vu les men in black au restaurant avec les militaires.

Je lui accorde le bénéfice du doute sur sa présence effective sur les lieux ce soir-là, mais cela fait clairement de son récit une invention jusqu'à preuve du contraire. Il a certainement vu la table de militaires, seule Ayleen était en civil parce qu'elle avait été libérée de ses obligations suite à son atterrissage d'urgence, et qu'elle devait partir vers le Japon pour des affaires relevant du cabinet d'avocats qui l'employait. Pour le reste des preuves, comme l'appareil photo en panne, c'est invérifiable.

Les SAV des grandes marques n'ont pas d'archives clients sur vingt ans, surtout pour des appareils argentiques plus fabriqués depuis plus d'une décennie, et qui sont hors garantie depuis longtemps. Si Monsieur Taylor est passé par un atelier indépendant pour sa panne, impossible de le vérifier ou de le confirmer, inutile de creuser dans cette direction. Au mieux, je trouverai une facture indiquant que son appareil a été révisé en atelier, mais ça ne prouvera rien, ni dans un sens, ni dans l'autre.

Reste le fait qu'il n'ait pas remarqué les bestioles et les touristes étrangères qui les accompagnaient, mais vingt ans se sont aussi passés pour lui, et s'il se souvient de ce détail, il a sans doute dû l'escamoter afin de couper une piste de vérification possible de son récit, avec les risques de réfutation qui vont avec. Et détail curieux : les cinq militaires à table le soir du 12 juillet comprenaient quatre femmes en uniforme et une cinquième en civil, Ayleen Messerschmidt.

Marcus Taylor ne donne aucune description physique des militaires, et encore moins d'indications sur leurs grades. Il n'aurait pas manqué de s'apercevoir qu'il y avait un sous-officier de l'US Coast Guard avec eux, l'uniforme de cette branche du Department of Defense diffère de celui de l'USAF. Les quatre militaires en uniforme m'ont confirmé avoir été en tenue de service d'été ce soir-là, sans plus de précision.

J'ai des photos d'époque, ma belle-mère a un uniforme bleu avec un calot standard, une plaque d'identification au-dessus du pli de sa poche de poitrine droite qui indique clairement son nom, et la mention "US Coast Guard" en dessous, et un badge de l'USCG en-dessous de sa poche de poitrine gauche. Sans parler des insignes en forme d'ancre, dont le badge des garde-côtes sur son calot.

Elle m'a précisé que l'emploi de l'uniforme de service, plutôt que de la tenue de travail, est une exigence de service dans toutes les forces armées quand il y a des opérations à mener en étroite liaison avec des civils hors milieu professionnel. Une

enquête de terrain comme celle menée par les deux équipes à l'occasion de cet incident correspondait exactement à ce cas de figure.

Point supplémentaire concernant les tenues, mais je chipote beaucoup, les uniformes de service de l'US Air Force, portés ce soir-là par les trois autres militaires, Amy Alvarez, Winnifred Gaylor et Belinda Lockwood, sont différents, ainsi que leurs tenues. Elles m'ont toutes les trois confirmé porter le calot réglementaire, l'équipe de Wright-Patterson m'a indiqué qu'elles avaient l'uniforme féminin avec la jupe. Amy Alvarez m'a confirmé qu'elle portait toujours le pantalon et le calot.

Ayleen Messerschmidt, qui était la seule du groupe en civil ce soir-là, est une adepte de l'uniforme masculin et de la casquette réglementaire au lieu du calot, et elle m'a précisé qu'avant d'être autorisée à quitter son service après l'atterrissage d'urgence qu'elle avait fait, elle portait la tenue de vol réglementaire vert olive de l'US Air Force. Elle n'a alterné avec celle de la NASA, bleue, que passé sa sélection comme astronaute début 2008.

Voyons maintenant ce que nous disent les cinq convives qui étaient à table ce soir-là, en commençant par ma belle-mère.

CPO Jolene WISNIEWSKI, US Coast Guard Reserve :

Je me souviens de la soirée parce que c'était Amy qui avait réservé une table pour cinq, et elle avait mis en avant le fait qu'il y avait des spécialités végétariennes à la carte. Et pas des machins faciles avec des patates, c'était un gratin de légumes de saison avec des aubergines, des tomates et des courgettes, très bien cuisiné d'ailleurs. J'ai gardé la recette parce que je trouve que c'est bien trouvé : tu mets mes trois légumes préférés dans un plat avec de l'ail, de l'huile d'olive et du fromage, tu as une cliente facile avec moi.

Du côté des deux autres nanas de l'USAF, la petite sergent qui était assise à la gauche d'Amy avait une descente impressionnante. Elle avait pris deux plats principaux et elle n'a pas laissé une seule miette. J'étais à la droite d'Amy, Belinda Lockwood, l'enquêtrice de l'USAF, était en face de moi, et Ayleen Messerschmidt à sa droite. Dans le restaurant, nous étions au fond à gauche de l'entrée. Amy avait repéré qu'il y avait pas mal de passage, et elle nous a repéré une table tranquille.

La conversation a porté sur pas mal d'histoires militaires. De mon côté, j'ai bien évidemment parlé de radar et de radio, sachant qu'un nouveau modèle de navire de haute mer était à l'étude pour être mis en service dans les années qui ont suivi par l'US Coast Guard, le classe Legend. L'équipement radio et radar avait son intérêt, surtout pour des aviateurs :

« ...Bien évidemment, un TACAN est prévu pour que les hélicos de recherche en mer puissent retrouver le navire facilement à la fin de leur mission, c'est déjà une fonction des cotres de la classe Hamilton. Si ça vous parle, c'est un AN/URN 25 qui va être installé.

— Nous l'avons testé à Wright-Patterson quand Raytheon a eu le contrat, précisa Belinda Lockwood. Il est aussi prévu en retrofit pour certaines bases aériennes. Un beau contrat, qu'en pense maître Messerschmidt ?

— Ah, je ne me prononce pas sur ce dossier, je n'ai pas participé à l'appel d'offres. Je ne suis pas encore introduite dans les sphères légales de l'US Air Force, d'autant plus que je n'ai pas encore fait complètement la preuve de mes capacités d'avocat.

— Ton employeur ne t'a pas viré depuis ton embauche, c'est la preuve que tu sais faire ton travail, pointa Amy. Winnie, on ne t'entends pas.

— Mmmmm?... Excusez-moi, je n'ai pas trop de conversation, car leurs saucisses grillées sont vraiment excellentes... Il reste de la bière?

— Ah, on a vidé les réserves, commentai-je, en voyant le pichet vide. Amy, je m'en occupe. »

Je me suis rendue au bar pour recharger notre pichet de bière. En chemin, je suis tombée sur un énorme chien, qui a semblé très content de me voir. Je ne sais pas ce qu'ils ont les chiens avec moi, mais ils me collent toujours au train alors que je ne les apprécie guère :

« Krrroooooooooooooompppf!

— Ah, salut toi... Mais oui, tu es gentil, je vais juste voir au bar...

— Willy, sois gentil, ne dérange pas la dame... »

Une gamine, qui devait avoir au plus vingt ans, et dont je doutais de l'âge légal pour acheter de l'alcool vu qu'elle faisait vraiment ado, est venue récupérer le chien. C'était une petite brune avec un air asiatique assez marqué, et un accent slave très net. Elle était au bar en compagnie d'une de ses copines, une rouquine façon cow-boy, pas mal non plus, et l'animal était à elle :

« Il s'appelle Willy et il est très affectueux. Vous semblez lui plaire, vous aimez les chiens je suppose?

— Heu... Pas vraiment, c'est plutôt eux qui m'aiment... Vous l'avez trouvé où celui-là, il est énorme?

— Lors d'un de nos voyages dans le Pacifique. C'est un chien-ours sibérien, une espèce rare. Comme animal de trait, il est idéal. Un peu encombrant, mais il est très affectueux.

— Je vois ça.

— Krompf! »

J'ai quand même pu recharger le pichet de bière avant de retourner à table. Ayleen et Belinda avaient disparu, Winnie et Amy détaillaient la carte des desserts :

« T'en as mis du temps, merci de ne pas nous avoir oubliées, nous pourrions nous servir un dernier verre avant de passer à la suite, me répondit Amy. Ayleen et Belinda sont aux toilettes, Ayleen avait un appel de je ne sais plus qui, je crois que c'était pour le travail.

— Avec son téléphone portable?

— Il y a un relais GSM en ville, je l'ai vu sur l'église, commenta Winnie. Je vais finir léger, avec une glace à douze boules. Il n'y a pas grand-chose comme dessert, mais ils ont des spécialités maison d'après ce que j'ai vu.

— La tarte forestière m'a l'air bien, commenta Ayleen en revenant des toilettes. J'en prends une part, vous avez commandé?

— Pas encore, nous attendions que Jolene revienne avec la bière, répondit Amy. Comme c'est fait, nous pouvons faire une pause avant de passer à la suite... C'est plutôt calme ce soir et...

— Grunt! »

Amy avait attiré une bestiole bizarre de plus. C'était une sorte de gros nounours au corps sphérique, de la taille d'un gros chien, de couleur brun clair, avec un nez tout aussi sphérique de la taille d'un ballon de handball. Cette fois-ci, il collait à Amy, qui était plutôt gênée de la rencontre :

« Décidément, c'est la soirée, moi après toi... commenta Amy. Qui c'est qui l'a amené ici, celui-là ?

— Rupert, ne dérange pas la dame !

— Grunt ! »

Cette fois-ci, c'était la rouquine de tout à l'heure qui est venue récupérer la nouvelle bestiole. J'ai vu qu'il y en avait une demi-douzaine de semblables dans le restaurant, et elles semblaient faire partie de la ménagerie amenée par les deux gamines. La bestiole a répondu à l'appel de la jeune fille, et il est venu rejoindre les rangs. Cette dernière est venue nous présenter des excuses :

« Je vous prie de bien vouloir nous pardonner, nous avons toute notre équipe ici, ils sont un peu indisciplinés.

— Oh, ce n'est rien, j'en ai déjà vu des comme ça, je dois les attirer, répondit Amy. Vous préparez un concours canin ou quelque chose comme cela ?

— Plutôt... un raid avec des attelages, un peu comme des chiens de traîneau, mais ce sont nos grunts qui seront à la manœuvre. Cela demande un peu d'entraînement, et c'est pour cela que nous sommes dans la région.

— L'office du tourisme local a une carte avec les huit chemins de randonnée qui partent de la ville si ça vous intéresse, précisa Belinda, qui revenait des toilettes. Je pense que vous trouverez de quoi faire votre bonheur, et celui de vos charmantes bestioles.

— Merci pour l'idée, j'y passerai voir demain, répondit la jeune fille. Vous vous intéressez aux chemins de randonnées ?

— J'adore tout ce qui est ballades en plein air. J'ai l'occasion d'en faire avec des amies... Bien, on fait une pause avant de passer aux desserts ? »

Et il n'y a pas eu plus de choses marrantes qui se sont passées ce soir-là. Après, j'avais pris de la tarte forestière avec Ayleen, elle était géniale, faite avec des fraises, des myrtilles, des groseilles et des framboises sauvages. Ça se sentait que c'était un produit maison, la crème anglaise n'était presque pas sucrée, une excellente idée de la part de la patronne.

NDLR : Madame Ramirez, la nouvelle patronne de l'hôtel-restaurant m'a confirmé que c'était bien une de leurs spécialités, et qu'elle était faite maison depuis 1952. Avis aux amateurs, d'autant plus qu'il y a désormais douze chemins de randonnée au départ de Bullit Mountain Town. I. B. A.

Major Ayleen MESSERSCHMIDT, US Air Force Reserve :

Avec mon nouveau métier d'avocate, à l'époque, j'étais facilement en déplacement pour les clients du cabiner où je travaillais, et j'ai vite appris à trouver le bon hôtel. Ce n'est pas qu'une affaire de notes de frais, mais aussi d'ambiance générale et de facilités. Là, je n'avais pas vraiment choisi mon point de chute, et j'étais ravie d'avoir la chance que le seul hôtel de la ville, à l'époque, soit un très bon établissement. Pas le genre sophistiqué, mais simple, et qui fait bien les choses, mes préférés. Quitte à y mettre le prix par rapport à une chaîne.

Je pensais faire moi-même la réservation pour la table au restaurant, mais c'est Amy qui s'est proposée, je l'ai laissée faire. Elle a bien su nous placer au fond du restaurant dans un coin tranquille, pour que nous puissions discuter entre nous. Enfin, presque, parce que le staff sergent Gaylor avait un appétit conséquent, et commandé deux plats principaux. J'ai regretté de ne pas avoir pris comme elle des frankfurters moutarde avec des pommes sautées en voyant que les siennes présentaient bien. Je me suis contentée du même gratin de légumes que ta belle-mère, et j'ai été ravie de mon choix.

La conversation à table a porté autour de la musique. Avec ta belle-mère et moi qui sommes guitaristes de rock, c'était inévitable, d'autant plus que le lieutenant Lockwood est une fan absolue de Tom Petty. Ta mère t'en pas peut-être parlé, mais elle a fait un remplacement au pied levé d'un de ses musiciens en février 2001 lors de son concert à Denver. Elle nous en a parlé ce soir-là :

« ...Humainement parlant, Tom est vraiment quelqu'un de simple, qui se prend pas au sérieux. J'ai bossé cinq heures ce soir-là avec lui après avoir fait une journée de boulot pour Medicare, entre les répétitions et le concert, et, franchement, je n'ai pas l'impression du tout d'avoir travaillé. Tom est le genre qui se prend pas la tête, il délègue beaucoup à ses roadies qui s'occupent de l'intendance, et emmerder les gens avec les détails, c'est pas son truc du tout. Je n'avais pas la bonne guitare pour le solo de *Learning to Fly*, j'ai bricolé un réglage à la truelle avec ma Telecaster, et ça ne sonnait pas du tout comme sur l'album. Il m'a dit en voyant le résultat : "T'en fais pas, c'est bon et ça colle avec la chanson". Et il avait raison.

— Ma tante l'a eu à ses débuts, vers 1980 ou avant, je n'ai plus la date en tête, répondis-je. Il faisait la première partie d'un de ses concerts, et elle m'a dit qu'elle savait qu'il irait loin.

— Dès la fin des années 1970, c'est voir loin, et juste, admira Belinda Lockwood. Je trouve que sa grande supériorité par rapport à quelqu'un comme Dylan, c'est qu'il n'alterne pas des albums plus que médiocre avec des albums géniaux. Il a des hauts et des bas, comme tout le monde, et je préfère sa période avant 1991 à ce qu'il fait aujourd'hui. Je n'accroche pas à *Echo*, son dernier album, mais c'est moi.

— C'est un album plus sombre que ce qu'il a fait jusqu'ici je trouve, commentai-je. Un peu comme *Tonight's the Night* pour quelqu'un comme Neil Young. Ça y fait dans l'ambiance générale... Amy, tu ne dis rien ?

— Je suis photographe Ayleen, pas musicienne. Par contre, c'est vrai que je connais Tom Petty. Je ne suis pas branchée musique, mais je le reconnais à la radio quand il passe.

— Excusez-moi les filles : bingo, bingo... coupa Winnie Gaylor en montrant le pichet de bière vide⁵³. Vous en reprendrez bien un peu avant qu'on passe au dessert ?

— J'en ai assez bu moi-même, mais je ne sais pas pour les autres, demandai-je. Amy? Belinda? Jolene? Bon, quatre qui en reprennent, nous pouvons recharger... Excusez-moi... »

J'ai eu un SMS sur mon portable, c'était celle qui allait devenir mon associée, et qui était alors ma collègue, Linda Patterson. Elle m'appelait pour un dossier sur lequel nous étions toutes les deux, et elle avait trouvé un point légal important. Je me suis isolée dans les toilettes pour passer mon appel, afin de ne pas déranger les quatre autres.

NDLR : Comme j'ai de bonnes raisons de soupçonner que les cinq convives ne me rapportent pas toutes exactement la réalité des faits, j'ai vérifié cette histoire d'appel téléphonique à une collègue, en l'occurrence Linda Patterson. En effet, le repas ayant eu lieu entre 19 heures et 21 heures, heure du Nevada, cela faisait a priori entre 21 heures et 23 heures à New York City, ce qui m'a paru suspect pour un appel professionnel, et à juste titre comme nous le verrons plus loin.

Linda Patterson m'a bien confirmé qu'Ayleen l'appelait parfois le soir du temps où elles étaient avocates salariées de Woodman, Forrester, Sawyer, Carpenter and Joiner Associates LLC, entre 2000 et 2005. Avec un compagnon chirurgien qui avait des gardes de nuit et de week-end à assurer, et deux, puis trois enfants en bas âge à la maison, elle avait dit à Ayleen qu'elle pouvait s'appeler en soirée pour des dossiers traités en commun, et elles ont eu ce mode de travail pendant ces années-là, dont acte.

Linda Patterson n'a pas le souvenir d'un appel d'Ayleen Messerschmidt, qu'elle aurait en plus sollicitée au préalable par SMS, pour le mois de juillet 2001. Mais comme elle m'a dit, c'était il y a longtemps, et elle a perdu les détails au fil des années – I. B. A.

Jolene s'était levée pour aller chercher de la bière, et j'ai passé quelques instants pour régler le dossier avec Linda. Belinda m'a rejoint un peu plus tard alors que j'allais sortir après avoir fini mon appel :

« Ayleen, tu as raté quelque chose, Jolene s'est faite renverser par un énorme chien en allant chercher la bière. La bonne nouvelle, c'est qu'elle est arrivée à nous rapporter la boisson. Elle n'a pas l'air d'aimer les chiens, ta copine.

— Elle ne te le diras jamais en face, mais elle en a peur. Le problème, c'est qu'elle les attire... Mmmmf, encore un problème légal de réglé. Sans rentrer dans les détails, c'est une histoire de responsabilité civile, ma collègue avait un doute sur l'interprétation des textes.

— C'est quand même pas courant d'être avocate et pilote de chasse à la fois.

— En attendant que je réussisse mon doctorat d'astrophysique.

— Si c'est pas indiscret, quelle spécialité ?

53. Bingo bingo est le signal radio militaire pour signaler un niveau de carburant proche de la panne sèche.

— Mécanique quantique et particules subatomiques. C'est la nature exacte du graviton qui m'intéresse. Quand il sera découvert, je verrais si je ne me suis pas trop plantée.

— C'est énorme tout ça... Excuse-moi, j'y file tout de suite! »

J'ai laissé Belinda aller aux toilettes en toute tranquillité, et j'ai retrouvé le reste de l'équipe autour de la table. À ce moment-là, j'ai vu qu'Amy était abordée par une bestiole du même genre que celles que j'avais trouvée en forêt quand j'ai fait la route à pied depuis l'aérodrome :

« Grunt!

— Tiens, Amy, tu as de la compagnie...

— Ah oui, je ne sais pas d'où il vient celui-là, mais je lui plaît apparemment. Tu connais?

— S'il aime les gaufres et la bière comme ceux que j'ai croisés en venant ici, on peut lui offrir un verre...

— Bonsoir madame, vous connaissez déjà les grunts? »

Une jeune fille rousse, qui devait avoir vingt ans au plus, est venue nous voir. Elle avait un fort accent étranger que je n'ai pas identifié ce soir-là, mais que j'ai reconnu par la suite comme était celui des Afrikaners. Elle semblait plutôt navrée que la bestiole vienne nous voir :

« Je vous prie de bien vouloir nous pardonner, nous avons toute notre équipe ici, ils sont un peu indisciplinés.

— Oh, ce n'est rien, j'en ai déjà vu des comme ça, je dois les attirer, répondit Amy. Vous préparez un concours canin ou quelque chose comme cela?

— Plutôt... un raid avec des attelages, un peu comme des chiens de traîneau, mais ce sont nos grunts qui seront à la manœuvre. Cela demande un peu d'entraînement, et c'est pour cela que nous sommes dans la région. »

Belinda est revenue des toilettes à ce moment-là, et elle a suggéré à la jeune fille qu'elle pouvait aller demander des informations sur les chemins de randonnée à l'office de tourisme local. La jeune fille nous a poliment remerciés puis elle nous a quittés, en compagnie de sa bestiole bizarre, dont j'ai appris ce soir-là qu'elle s'appelait un grunt. Pour la suite, la tarte aux fruits des bois était succulente. Elle était faite maison, et ça se sentait. Nous nous sommes quittées après, et la soirée s'est terminée là. Pas de soucoupe en vue...

SSgt Winnifred GAYLOR, US Air Force Materiel Command :

Quand je suis en déplacement professionnel, c'est toujours important pour moi d'avoir de bons repas, parce que je stresse facilement, et que ça me tranquillise de bien manger. Par chance, le restaurant de l'hôtel à Bullit Mountain Town était franchement très bien. Il y avait mon plat favori, les frankfurters avec des pommes sautées, mais aussi un meat loaf avec ses légumes de saison. Comme j'hésitais entre les deux, j'ai pris un de chaque l'un à la suite de l'autre, à la place d'une entrée et d'un plat principal. Avec quand même une assiette de toasts au fromage pour débiter, je n'aime pas attaquer un repas en ayant l'estomac complètement vide.

Le vol de nuit m'avait complètement lessivée, et la suite du travail avait été des plus intense avec le major Messerschmidt. J'avais pris des pages entières de notes, et

j'allais avoir du travail, de retour à Wright-Patterson, pour mettre tout cela au propre. Rien que d'y penser, ça me donnait faim. Ce soir-là, j'ai vu qu'il y avait aussi un plat 100% végétarien à la carte, et le CPO Wisniewski l'avait commandé.

J'ai un peu regretté d'avoir pris deux plats de viande ce soir-là en voyant comment le gratin qu'elle avait commandé était appétissant. J'ai eu de la chance avec l'hôtel, comme ils le faisaient aussi au petit-déjeuner, j'en ai pris le lendemain matin, et je n'ai pas regretté. Ce soir-là, nous avons pu comparer nos recettes familiales respectives. Comme je suis originaire d'un milieu WASP sans la moindre originalité, j'ai beaucoup aimé les recettes ethniques. Surtout que j'ai appris que le Technical Sergeant Alvarez était en fait d'origine russe, son nom de jeune fille étant Riabinev. Il faut dire aussi qu'elle n'a pas l'air mexicain :

« ...avec un mélange 50-50 entre de la viande hachée et de la chair à saucisses, c'est le meilleur moyen pour que ça ne soit pas trop gras un pelmen⁵⁴. Et petit coup de main de la famille Riabinev : une cuillerée à soupe d'oignon rouge par pelmen, préalablement rissolé dans l'huile. Ça met un peu de croquant.

— Pour la version avec de la viande, c'est bien vu, je le fais aussi avec ma version végétarienne, pointa le CPO Wisniewski. Par contre, je prends de l'oignon blanc rissolé au beurre. Suivant la saison, je mets soit des carottes, soit des aubergines, mais n'importe quel légume peut faire l'affaire.

— Pas trop cuisinière major Messerschmidt? demanda Belinda.

— J'aime bien pratiquer, mais je ne suis pas vraiment un cordon bleu. Je prends beaucoup de recettes, parce que je ne connais guère par défaut que les plats germaniques du côté de mon père, et le succotash maison de la famille Blacksmith.

— Celui avec du potiron râpé? demanda le TSgt Alvarez. Tu nous en a fait une fois, c'était délicieux. J'ai récupéré ta recette d'ailleurs... Excusez-moi, mais je crois qu'on a fini la bière, vous êtes partantes pour un pichet de plus avant que l'on passe au dessert?

— Je suis partante... Belinda?

— Un petit de plus, mais s'il n'y en a pas assez, je passe mon tour.

— Sans moi, répondit le major Messerschmidt. Je vais rouler sous la table si j'en prends davantage, je n'ai jamais tenu l'alcool.

— J'y vais, j'en prendrai aussi, proposa le CPO Wisniewski. On fera une pause avant de passer au dessert, ça nous permettra de choisir. »

J'avais déjà visé la glace, j'aime bien finir un bon dîner par quelque chose de léger, et il y avait le format douze boules de proposé avec la coupe jumbo. Le major Messerschmidt s'est levée pour aller aux toilettes, elle avait un appel de la part d'une de ses collègues d'après ce qu'elle nous a dit. Je n'ai pas les détails, mais c'était une histoire de restaurant qui avait été attaqué par un client mécontent, ou quelque chose dans ce genre. Belinda a continué la conversation en l'absence du CPO et du major, mais pas bien longtemps :

« Dommage que le major Messerschmidt n'aime pas les produits de la mer, c'est la grande spécialité de mon New Hampshire natal. J'aurais bien demandé au CPO Wisniewski une adresse de bon restaurant de fruits de mer à Portland, vu qu'elle est du Maine, mais elle est aussi végétarienne.

54. Singulier de pelmenii, le ravioli typique russe.

— J'ai une bonne adresse, mais c'est à Pittsburgh, ma ville natale, précisa le TSgt Alvarez. Ils ont du homard en saison, c'est à ne pas rater. . . Elle fait quoi avec la bière, notre garde-côte ?

— Elle vient de se faire attraper par une sorte d'énorme chien noir qui semble l'apprécier beaucoup, précisa Belinda. Je la vois depuis ici.

— Jolene et les chiens, ce n'est pas une grande histoire d'amour. . . indiqua le TSgt Alvarez. Je vais à la rescousse. »

Je me suis retournée et j'ai vu qu'une sorte de chien gigantesque grimpait sur le CPO Wisniewski pour lui faire la lèche. Une jeune fille, qui était vraisemblablement la propriétaire de l'animal, est venue à la rescousse, en plus du TSgt Alvarez, et la situation s'est réglée dans le calme. Belinda en a profité pour aller aux toilettes pendant l'interlude, et le major Messerschmidt n'avait toujours pas terminé sa conversation. Alors que le CPO Wisniewski et le TSgt Alvarez revenaient avec la bière, une bestiole bizarre est venue nous voir à table :

« Grunt !

— Salut toi, tu veux un petit bout de ce que je mange ? Tu m'as l'air intéressé toi !

— Sergent Gaylor, elle vient d'où cette bestiole ?

— Je n'en sais rien, elle est venue nous voir directement.

— C'est Rupert, un de mes grunts. . . »

Une jeune fille rousse est venue nous voir, clairement pour récupérer sa bestiole. Bien que la grosse boule de poils marrante ne nous dérangeait pas, elle semblait plutôt attristée de voir que sa bestiole était venue nous voir sans y être invitée :

« Je vous prie de bien vouloir nous pardonner, nous avons toute notre équipe ici, ils sont un peu indisciplinés.

— Oh, ce n'est rien, j'en ai déjà vu des comme ça, je dois les attirer, répondit le TSgt Alvarez. Vous préparez un concours canin ou quelque chose comme cela ?

— Plutôt. . . un raid avec des attelages, un peu comme des chiens de traîneau, mais ce sont nos grunts qui seront à la manœuvre. Cela demande un peu d'entraînement, et c'est pour cela que nous sommes dans la région.

— L'office du tourisme local a une carte avec les huit chemins de randonnée qui partent de la ville si ça vous intéresse, précisa Belinda, qui sortait des toilettes en compagnie du major Messerschmidt. Je pense que vous trouverez de quoi faire votre bonheur, et celui de vos charmantes bestioles.

— Merci pour l'idée, j'y passerai voir demain, répondit la jeune fille. Vous vous intéressez aux chemins de randonnées ?

— J'adore tout ce qui est ballades en plein air. J'ai l'occasion d'en faire avec des amies. . . Bien, on fait une pause avant de passer aux desserts ?

— J'ai bientôt fini mes frankfurter, indiquai-je. J'ai déjà jeté un coup d'œil sur la carte, il y a quelques spécialités locales si ça vous intéresse.

— Glace grand modèle pour toi, reprit Belinda. Je pense que tu as trouvé ton bonheur pour finir ton repas léger à 5 000 calories. . .

— J'ai trouvé mon bonheur, mais si vous aimez les pâtisseries, il y a une tarte maison aux baies sauvages de la forêt.

— Je tente, indiqua le major. Si c'est vraiment fait maison, on peut avoir une bonne surprise. »

J'aurais bien tenté la tarte en plus de ma glace, mais je n'aime pas mélanger glace et pâtisserie. C'est pour cela que j'ai pris un bout de tarte le lendemain au petit déjeuner. Je n'ai pas regretté mon choix, la glace était bonne (un artisan local fournissait la totalité des parfums) et la tarte aussi.

TSgt Ameline ALVAREZ, US Air Force, 1235th Tactical Reconnaissance Wing :

Ce soir-là, je n'ai pas vraiment été à la fête pour une seule raison : Jolene. Pour mon plus grand malheur, le staff sergeant Winnifred Gaylor est une petite brune à l'air enfantin, le genre de cible que ta belle-mère vise comme potentiel coup d'un soir. En plus, pour mon plus grand malheur, la petite gamine ne se rendait compte de rien. J'ai compris à leurs sous-entendus qu'Ayleen et Belinda avait tout compris de la situation.

Je me suis assise entre Jolene et Winnie pour éviter que ta belle-mère ne se montre trop entreprenante à contre-temps. Ce soir-là, nous avons surtout parlé boutique. J'étais à deux ans de finir mon temps dans l'Air Force, et je comptais me reconvertir dans le civil. Ayleen Messerschmidt l'avait fait dans des circonstances particulières, et elle était de bon conseil en matière d'orientation professionnelle. Je peux dire que je lui dois d'avoir choisi la Transport Security Administration, qui n'existait pas encore à cette époque :

« Avec tes qualifications, tu as des possibilités dans des administrations civiles comme la FAA ou le NTSB. Ils ont des besoins en enquêtrices techniques, et tu pourrais facilement avoir des ouvertures.

— J'y ai pensé, mais j'aimerais bien avoir un poste dans la sécurité. J'ai pensé au FBI, mais je n'ai pas vraiment le profil. Le NTSB, pour les enquêtes accident, ça m'intéresserait. C'est le père de Jessica Langtree qui est passé de l'Air Force au NTSB, il y a des passerelles.

— J'ai un oncle qui a suivi le même genre de parcours, sauf qu'il est passé à la FAA, indiqua Belinda Lockwood. Il fait des enquêtes sur les dispositifs de sécurité.

— C'est intéressant tout cela, et il doit avoir du travail, répondit distraitement Jolene. Dites-moi, sergent Gaylor, sans indiscretion, c'est quoi votre parfum ?

— Ah, c'est "Numéro 6" par McGoohan, il est vendu comme étant le parfum de la liberté. "Ne soyez plus un numéro, devenez une femme libre", j'ai bien aimé leur slogan. . . Ils ont aussi "Bienvenue au Village" comme autre parfum, c'est une autre fragrance que je n'ai pas essayée. . .

— Winnie, bandit à trois heures⁵⁵, indiqua discrètement Belinda à sa subordonnée, qui n'avait pas compris ce qui se passait.

— Quoi ? » répondit la petite brune, perplexe.

À ce moment-là, j'ai eu une bonne idée pour éloigner Jolene, qui commençait à se montrer un peu trop entreprenante avec la pauvre gamine qui ne comprenait visiblement pas ce qui lui arrivait, le nez dans son assiette. Le pichet de bière que nous avions commandé était quasiment vide, j'ai vidé le fond dans mon verre, et j'ai sollicité Jolene pour aller le remplir :

55. Le code radio "bandit" indique un aéronef hostile en langage radio militaire.

« Jolene, tu as fini d'ennuyer cette pauvre bête qui ne t'as rien fait ? »

— Tu ne as de bonnes toi ! Il m'a sauté dessus sans prévenir, et je n'arrive pas à m'en débarrasser ! Allez mon gros, tu es gentil, mais je n'ai rien pour toi !

— Krrroooooooooooooooooommmmpfff !

— Willy, ne dérange pas la dame ! Excusez-le, mais il est plutôt sans gêne... Ça va madame ?

— J'y survivrai, répondit Jolene, penaude. Et il s'appelle Willy ? »

J'ai tout de suite compris à l'accent que la jeune femme brune à l'air asiatique qui venait récupérer le gros chien était slave, pour ne pas dire russe. Le Russe était, avec le français québécois de ma mère, la seconde langue à la maison quand j'étais gamine, ma grand-mère paternelle le parlait couramment, et je ne m'exprimais avec elle quasiment que dans cette langue. Avec la chute du mur de Berlin, ce n'était plus extraordinaire de trouver des touristes, des étudiants ou des travailleurs russes aux USA, et cette jeune fille appartenait clairement aux nationaux russes. Je n'ai pas manqué de lui demander d'où elle venait en Russie, et ce qu'elle faisait ici :

« Dobro pojalovat' v Ameriku, vous êtes étudiante ? »

— Heu, oui, je fais dans... la botanique. Vous parlez russe ?

— Oui, c'est de famille, je suis russo-américaine de Pennsylvanie, mon nom de jeune fille est Riabinev... Excusez-moi, mais je dois prévenir une agression sexuelle... »

J'ai remarqué que Belinda n'était plus à la table, et que Jolene avait malheureusement toute latitude pour faire du rentre-dedans à la petite Winnie. Mais cette dernière avait clairement été briefée par Ayleen, et elle a pu rapidement trouver les mots magiques pour calmer Jolene :

« Juste un petit problème avec un chien ma chère... Je ne sais pas pourquoi, mais je les attire tous, ou presque... Vous avez des animaux domestiques chez vous ? »

— Pas pour le moment, mais j'aimerais bien avoir un chat... Le major Messerschmidt m'a dit que votre colocataire aimait beaucoup les chats... C'est bien Aïcha son prénom, n'est-ce pas ? »

C'est aussi radical que drôle, et ça marche à tous les coups avec ta belle-mère. C'est le cas de le dire, ça l'a refroidie considérablement, l'évocation de ta mère, comme si elle s'était prise une grande claque sur la nuque. Penaude, Jolene s'est repliée sur son coin de table en se massant douloureusement la nuque pendant que Winnie, visiblement ravie de l'effet produit, finissait son repas et lorgnait sur la carte des desserts :

« Je ne sais pas vous, mais je finirais bien par un petit quelque chose de léger avant d'aller me coucher. J'ai vu qu'ils avaient des glaces ici. »

— Pourquoi pas, répondis-je, je prendrais bien un petit sorbet... Elle en met du temps pour son appel, Ayleen, elle cherche à sauver quelqu'un de la chaise électrique ?

— Je ne saurais pas dire... répondit Winnie. Belinda avait aussi besoin d'aller aux toilettes... Les revoilà ! »

Visiblement, Ayleen avait fini avec son dossier judiciaire, et elle discutait de choses et d'autres avec Belinda Lockwood, sans prêter attention à nous :

« ... C'est ma nièce qui veut être pilote dans la famille maintenant, mais je ne vais pas l'encourager plus que ça à être pilote militaire. Si elle peut faire carrière dans le civil ça ne sera pas plus mal, mais ce n'est pas moi qui choisis. Ma mère voulait

que je fasse tout sauf pilote, même civil. Avec sa sœur qui a failli y passer dans un crash lors d'une tournée, et l'avion qu'elle a raté qui perd un réacteur au décollage sous ses yeux, il y a de quoi avoir une certaine appréhension vis à vis de l'aviation en général. . . Belinda, tu ne voulais pas faire pilote, toi ?

— Je voulais travailler dans l'ingénierie aéronautique, comme je viens d'une famille de pros, pour faire des études, c'était l'armée ou rien, et je ne regrette pas. . . Winnie, je pense que tu as trouvé quelque chose pour dessert ?

— Je n'ai pas encore vu, il me semble qu'il y a des glaces. . . On fait une pause avant de passer au dessert ? Rien ne presse. . .

— À ce que je vois, tu as eu du succès avec Jolene, commenta ironiquement Ayleen. Il a fonctionné le vampire⁵⁶ ?

— Affirmatif major ! répondit Winnie, toujours aussi ravie. Et puis, c'est joli comme prénom, Aïcha. . .

— Tu as de la chance qu'elle aime les chats, pointai-je, manquerait plus que tu sois obligée de supporter un chien en rentrant chez toi. . .

— Oh, ça va ! ronchonna Jolene. Amy, tant qu'on parle de bestioles, à bâbord arrière, près de la ligne de flottaison, tu as un admirateur.

— Un quoi ?

— Grunt ! »

Décidément, c'était la soirée des bestioles marrantes. . . Une charmante boule de poils, genre grosse peluche comme les aimait ma fille Carlita, avec un énorme nez rond tout noir, est venue me voir. Elle n'était pas seule, et sa propriétaire, une jeune fille rousse avec un fort accent étranger, est venue la récupérer :

« Bonsoir mesdames, veuillez m'excuser, c'est Rupert, il est du genre curieux. . . J'espère qu'il ne vous a pas dérangé.

— Ah, mais pas du tout, commentai-je. Heureusement que ma fille n'est pas là, elle voudrait le même, ça a l'air sympa comme bestiole. . .

— C'est un ours de Sibérie orientale, une espèce rare, répondit la jeune fille. C'est un excellent animal de trait, en plus d'être le genre d'animal qui a du nez, et pas seulement d'un point de vue physique.

— En famille pour trouver des champignons, il doit être redoutable votre animal, commenta Ayleen, intéressée.

— C'est un de ses talents, répondit la jeune fille. Allez Rupert, on va retrouver les autres.

— Grunt ! »

J'ai vu ensuite que la jeune fille rousse était visiblement en compagnie de la brune au gros chien, et qu'elles avaient une demi-douzaine de ces bestioles à gros nez, certaines entièrement noires, d'autres brun clair. Je n'y ai pas prêté plus attention et la conversation a porté sur je ne sais plus trop quoi d'anodin. Winnie Gaylor a eu sa glace, le plus grand modèle disponible dans cet établissement, et la soirée s'est terminée sans plus d'incidents.

J'ai aperçu en ville le lendemain les deux jeunes filles avec leur gros chien noir, mais sans plus. Après, qu'un local ait inventé une histoire d'ovnis avec ce qui s'était passé ce soir-là. . . Surtout avec des clichés aussi éculés que les men in black. Il est vrai

56. Code radio militaire pour indiquer un missile antinavire.

que nous étions quatre en uniforme, Ayleen s'était mise en civil vu qu'elle n'était plus officiellement en service après son atterrissage en catastrophe, le type qui a inventé ça a du nous voir.

Je n'ai pas prêté attention aux locaux, mais c'était plutôt calme ce soir-là, en dehors du bar avec les habitués. Je ne saurais pas te dire s'il y avait du monde au restaurant, il me semble avoir aperçu une famille à table en plus de nous et des deux jeunes filles avec leurs bestioles. En dehors de notre table, ça ne devait pas être terriblement plus animé que d'habitude.

2d Lt Belinda LOCKWOOD, US Air Force Materiel Command :

Quand je suis au restaurant en déplacement, la seule chose qu'il y a qui sort de l'extraordinaire, c'est l'appétit de Winnifred Gaylor. Elle a déjà tendance à s'empiffrer en temps ordinaire, mais les portions prennent vite une taille astronomique quand elle est en déplacement. Selon elle, c'est le stress du voyage qui lui donne faim... Celle-là, à part une guerre nucléaire totale, je ne sais pas ce qui pourrait lui couper l'appétit...

Le gros problème que je voyais ce soir, c'était le fait que Winnie était clairement le genre de femme du chef Wisniewski. Par la pratique, j'ai le sens de la détection des homosexuelles, et Jolene Wisniewski avait immédiatement fait tilt sur mon détecteur personnel. Pas qu'elle soit mon genre de femme, mais je sais trouver celles pour qui il ne faut jamais "demander et dire"⁵⁷... Amy Alvarez était l'hétéro type, rien à en tirer de ce côté-là, mais très sympa pour tout le reste, tandis que j'étais quelque peu perplexe au sujet d'Ayleen Messerschmidt.

Amy Alvarez s'était judicieusement interposée entre Jolene Wisniewski et Winnie, afin d'éviter que cela ne se finisse mal, et elle avait fort à faire avec l'intérêt poussé que sa collègue de l'US Coast Guard portait à mon sergent. Ce soir-là, la conversation portait sur quelque chose de très intéressant, ce que faisait le technical sergeant Alvarez au 1235th TRW. C'était intéressant parce que c'était des histoires de soucoupe volante, justement :

«...Et comme il faut s'y attendre, ce sont toujours, du moins à ce jour, des explications parfaitement rationnelles que l'on trouve sur tous les dossiers que l'on a étudiés à ce jour. Et, croyez-moi, c'est bien plus passionnant que les histoires de soucoupes volantes fabriquées à partir des cas que l'on a étudiés. Je trouve que les explications rationnelles, et tout le processus d'enquête pour les trouver, est bien plus intéressant que les fabulation des soucoupistes. De plus, j'ai appris qu'il existait des phénomènes naturels bien plus intéressants que les élucubrations des amateurs d'ovni. Vous avez entendu parler des nuages lenticulaires? Ce sont des nuages, façonnés par le vent, qui ont la forme de soucoupes. J'en ai même vus lors d'une de mes enquêtes, et j'ai la photographie chez moi.

57. Du nom de la loi "Don't Ask, Don't Tell" (ne demandez pas, ne le dites pas) que le président Clinton avait pu arracher à un congrès hostile, et à majorité républicaine, pour permettre aux homosexuels de servir dans les forces armées US, à condition qu'ils ne disent rien sur leur vie sentimentale, et qu'en échange, personne ne leur pose de question là-dessus. Loi abolie par le président Barak Obama en 2008 au profit de règlement leur permettant de servir sous les drapeaux "à ciel ouvert".

— C'est intéressant d'avoir un point de vue enthousiaste pour des explications rationnelles du phénomène ovni, répondis-je. Je ne m'en occupe pas d'un point de vue professionnel, comme toi, mais ce que montrent les médias sur le sujet tient toujours plus ou moins du numéro de cirque. A minima, avec une série comme les *X-Files*, on sait que c'est de la pure fiction.

— Les médias et la réalité, pas vraiment une histoire d'amour, pointa Ayleen Messerschmidt. Chomsky est passé avant moi pour en parler, je vous renvoie vers *La Fabrication du Consentement* pour plus de précisions.

— Le sensationnalisme fait des ravages, commenta Jolene Wisniewski. Les médias ne sont que le reflet du culte généralisé de l'inculture et de l'ignorance que notre société entretient en guise de contrat social implicite. . . Dis-moi Winnie, c'est quoi ton parfum ?

— Mon parfum? . . . Ah, en ce moment, c'est "Numéro 6" par McGoohan, il est vendu comme étant le parfum de la liberté. "Ne soyez plus un numéro, devenez une femme libre", j'ai bien aimé leur slogan. . . Ils ont aussi "Bienvenue au Village" comme autre parfum, c'est une autre fragrance que je n'ai pas essayée. . .

— Je ne connaissais pas du tout, et ça te va bien. . .

— Ah, merci. . . Mon ex n'aimait pas, je ne mets plus que ça depuis qu'il m'a quittée.

— Il n'avait aucun goût, contrairement à toi. . . »

Le nez dans son plat de résistance, Winnifred n'avait pas compris que Jolene Wisniewski était clairement en train de la draguer, et pas vraiment avec délicatesse. Winnie était encore très gamine à l'époque, et elle avait, disons, une certaine naïveté en matière sentimentale. . . Elle était perplexe quand à la réponse de Jolene, mais ça ne lui a pas coupé l'appétit pour autant. J'allais me servir en bière quand j'ai vu que l'on avait déjà vidé le pichet. Deux quart à cinq, ça part vite, et j'ai proposé d'aller nous regarnir en boisson :

« Hé, les filles, bingo-bingo, je crois qu'on peut en reprendre, on arrivera bien à en vider un de plus avant de dessert. Je vais y aller, j'ai fini mon plat.

— Bouge pas, je suis mieux placée que toi, proposa Jolene. Je reprends la même, Bud light, ça vous va ?

— Tout à fait, répondis-je. Pour un repas, c'est l'idéal. »

Naturellement, ta belle-mère en a profité pour détailler Winnie au passage. . . Je me doutais qu'elle allait en profiter, et je cherchais quelque chose à dire, quand Ayleen m'a devancée :

« Winnie, en tant que petite brune mignonne, je suis a regret de t'annoncer que tu as tapé dans l'œil de Jolene Wisniewski. Si tu veux finir la nuit avec elle dans le même lit, tu as toutes tes chances.

— Mmmmmffff! . . . Quoi? . . . C'est pour ça qu'elle est gentille avec moi ?

— De cette manière, c'est parce qu'elle veut te sauter, rien d'autre. . . pointa Amy. Que l'on ne s'y méprenne pas, elle est sympa, mais quand elle voit une belle nana qui est son type, elle part en chasse.

— "Semper Paratus"⁵⁸, ça s'applique aussi à sa vie sexuelle, ironisa Ayleen. Si tu veux la calmer sans la brusquer, rappelle-lui qu'elle a une copine qui s'appelle Aïcha,

58. "Toujours Prêt", devise de l'US Coast Guard.

ça la refroidit immédiatement. . . Amy, je crois qu'elle a des problèmes en ce moment pour nous ramener de la bière. . . »

J'ai vu du côté du bar que Jolene essayait de contourner un chien énorme qui lui barrait le passage, et qui a failli la faire tomber quand il lui a fait la lèche. Amy est allée voir ça, précisant à l'occasion que Jolene avait peur des chiens. . . Après qu'Amy se soit levée, Winnie a arrêté cinq minutes son repas puis, dépitée, elle m'a dit :

« Et maintenant, après les nuls, j'attire les lesbiennes ! Pourquoi je ne me suis pas fait nonne, ou quelque chose comme ça, en dehors du fait que je ne suis pas catholique. . . »

— Parle pas de couvent à Jolene, mit en garde Ayleen. Elle est juive, mais ça fait quand même partie de ses fantasmes. . . Ah, excusez-moi. . . »

Un buzzer venait de retentir, et Ayleen a sorti son téléphone portable de la poche de son veston. Elle était en civil et elle avait vraiment la tenue de l'avocate en service commandé. Un téléphone portable commençait à être un équipement banal en 2001, et quelqu'un avec sa profession pouvait difficilement s'en passer. A priori, un SMS venait de lui être adressé, et elle s'est levée pour aller y répondre :

« Excusez-moi, mais j'ai ma collègue Sarah Jane qui m'appelle pour un dossier au pénal. Elle fait les commissions d'office, et je lui ai laissé mon numéro au cas où elle aurait besoin d'un second avis sur un cas tordu. . . J'espère que ce n'est pas une conduite en état d'ivresse avec outrage à agent, comme la précédente. . . »

Ayleen s'est levée et elle est partie aux toilettes pour passer son appel. Son prétexte, bien que vraisemblable, sonnait le faux d'un bout à l'autre. Je sens aussi ce genre de choses, et cela m'étonnait qu'elle nous serve un prétexte faux pour pouvoir passer en urgence un appel téléphonique. J'avais une idée de ce que ça pouvait être, mais ce qui me préoccupait pour le moment, c'était Winnie :

« Belinda, j'ai rien contre les homos, mais c'est la première fois que. . . enfin. . . qu'il y en a une qui me trouve à son goût. . . Elle ne m'en voudra pas si je lui dis que c'est pas dans mes envies ? Elle est sympa, et c'est vraiment la dernière personne avec qui je veux me fâcher. »

— Elle est adulte, t'en fais pas pour ça. Et puis, lui rappeler qu'elle a déjà quelqu'un à la maison, si ça la calme, c'est bon à prendre. . . Attention, elles reviennent avec la bière. . . »

Amy et Jolene avaient réglé le problème avec le chien, et cela avait quelque peu détourné l'attention de Jolene sur Winnie. Apparemment, il y avait une problématique particulière entre Jolene et les espèces canines :

« . . . et je te dis qu'il m'a sauté dessus avant même que je puisse faire quoi que ce soit ! Je les attire ces bestioles, je n'ai jamais compris pourquoi ! Oui, j'ai peur des chiens, et j'évite de m'en approcher. Mais quand ils me sautent dessus, qu'est-ce que tu veux que je fasse ? »

— Il a du sentir que tu approchais, et comme tu aimes les animaux en général, il a tenté sa chance. . . Je te l'accorde, c'est une énorme bestiole, je n'en ai pas vu de semblable avant celui-là. . . Toujours au téléphone Ayleen ?

— C'est un appel pour ses affaires d'avocate, répondis-je. Si l'affaire est compliquée, ça va prendre du temps. . . Faut que j'aille aux toilettes moi aussi, mais pas pour téléphoner. Essayez de trouver une carte pour les desserts, on va prendre le temps de choisir avant de s'y mettre. . . »

Ayleen Messerschmidt était toujours aux toilettes, mais elle n'était pas au téléphone pour une affaire d'avocate, comme je m'en doutais dès le début. Vu la conversation que j'ai partiellement entendue au passage, c'était clairement pour une histoire d'ordre privé :

« ...Tu sais, ils ont récupéré le F-16, signé ma fin de mission et interrogée sur comment j'ai posé l'engin sans tout casser, le reste, ils s'en moquent... T'en fais pas, elle n'a pas pu nous voir à Fort Worth, elle est civile et c'est une zone militaire... Oui, je connais Louie parce qu'il a été mon mécano à Aviano, pendant la Bosnie, mais je ne lui ai jamais rien dit sur ma vie privée... Comme d'habitude, j'ai une chambre au Yoshiwara, du côté de Minato-Ku, pas loin de la gare de Tamachi. Sauf si ton épouse a accès à mes relevés de carte bancaire, elle ne se doutera pas que nous sommes ensemble... D'accord, on se revoit à Tokyo à l'hôtel, à bientôt!... Elle s'est calmée Jolene ?

— Un problème avec un gros chien, elle en a peur...

— Les phobies, ça peut prendre des formes bizarres parfois. La cousine par alliance du compagnon de mon amie et collègue Linda, par exemple, elle a peur des chats. Même un minuscule chaton qui tient dans la main, elle ne l'approche pas...

— Sans indiscretion et entre nous, ton appel professionnel, homme marié je suppose ?

— Tout à fait, ma spécialité... Avec les coups d'un soir entre femmes quand je tombe sur quelqu'un avec qui le courant passe. Jolene est très directe de ce côté-là, mais elle réussit très rarement son coup, sa copine me l'a confirmé. C'est une sorte de réflexe conditionné chez elle... La pauvre Winnie, elle semblait dépitée d'apprendre ça.

— Elle est encore gamine, elle travaille avec moi direct depuis sa formation de sous-officier. Ça va pas fort pour elle de ce côté, son ex l'a larguée pour je ne sais quelle raison... C'est son genre de femme à Jolene, à ce que je vois.

— Tout ce qui est petite brune, c'est ce qui la branche direct. Je n'ai pas de type de femme, ou d'homme, et ça ne m'intéresse pas une vie de couple. Et ça ne veut rien dire. Tu le gardes pour toi, mais Amy Alvarez, avant qu'elle ne rencontre celui qui est devenu son mari, elle a obtenu une mutation discrète en Allemagne parce qu'elle avait une liaison avec le colonel dont elle était la secrétaire à Thulé AFB... Je sais cela par ma collègue Linda, elle est dans les Marines, et elle a des entrées dans le renseignement militaire via l'Office of Naval Intelligence. Et les problèmes potentiels de sécurité avec le personnel, ça fait partie de ses attributions...

— Ta collègue Linda, elle n'est pas mariée d'après ce que j'ai compris.

— En couple avec un médecin, un type super cela dit en passant. Avec lui, elle forme un couple des plus conventionnels. Si on oublie qu'elle a eu sa fille avec un copain de régiment, pour l'élever seule, du moins avant de rencontrer Martin, son compagnon... Tu n'es pas mariée, toi non plus.

— Même pas en couple en ce moment... J'ai les mêmes orientations que Jolene, et je n'ai pas encore trouvé la bonne candidate... Elle n'est pas mon genre de femme, cela dit en passant.

— Eh bien, bonne chance ! »

Nous sommes allées retrouver Winnie, Amy et Jolene pour une pause avant le dessert. À notre plus grande surprise, une bestiole aussi sympathique qu'inattendue

s'était invitée à table pour se faire câliner par tout le monde. C'était une sorte de gros nounours brun clair à quatre pattes en forme de boule de poils, avec un nez énorme et des oreilles en forme de ruban dressées sur sa tête. Il avait une queue couverte d'une boule de poils noirs, et il faisait la connaissance de notre petit groupe. Une jeune femme rousse, qui devait avoir dans les vingt ans au plus, était la propriétaire de l'animal, et elle le présentait aux convives :

« Ayleen, viens voir, appela Jolene, c'est un ours des forêts de Sibérie orientale, un animal pas commun... Il est à Carlyne et il est venu nous voir.

— C'est son tempérament à Rupert, mon animal, expliqua la jeune femme. Il aime voir de nouvelles têtes.

— Si je le présente à ma ville Carlita, elle va vouloir le même... expliqua Amy. En tout cas, il est adorable, vous ne trouvez pas ?

— Grunt! »

Je l'ai vraiment aimée dès le premier regard, cette bestiole, et je n'en ai pas vu d'autres après cette soirée. Carlyne a récupéré son charmant animal et nous avons ensuite conclu la soirée avec un bon dessert. Naturellement, la glace à douze boules a été commandée par Winnie qui, à son habitude, n'a rien laissé derrière elle.

Après, pour les histoires de soucoupes liées à cette soirée, à part notre tablee de militaires avec une personne en civil, il n'y avait rien de particulier ce soir-là au grill, je ne saurais pas dire s'ils avaient des clients en plus de nous. Au plus, j'ai vu que le bar était bien fréquenté, mais c'est tout. Et, à part la jeune femme et son ours très câlin, je n'ai pas vu d'autres clients, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en avait pas. En tout cas, je n'ai vu aucun men in black ou alien, ils devaient tous être au bar...

* * *

Voici les récits des cinq participantes à ce dîner au grill de l'hôtel de Bullit Mountain le 12 juillet 2001. Comme vous pouvez le constater, il n'a pas été possible de déterminer si Marcus Taylor était présent ce soir-là, ce qui n'a aucune importance vu qu'il a clairement fabriqué de toutes pièces son récit de Men in Black fréquentant des militaires.

Ainsi s'achève mon petit travail sur l'affaire de Bullit Mountain. D'autres dossiers plus sérieux sur le paranormal et les théories de la conspiration m'attendent, à bientôt dans les prochains numéros de *Rational Thinking* où je ne manquerai pas de faire des pages.

Denver, le 18 avril 2021,

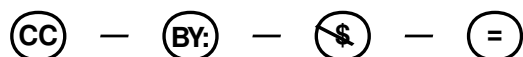
Ivan BEN AHMAD

* * *

CC Olivier Gabin, 16 mai 2021

Version 1 arrêtée au 16 mai 2021

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



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

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

Mis en page avec L^AT_EX

Distribution Texlive 2019.20200218-1 et éditeur Texmaker 5.0.3