

DELTA 1989

Ce matin du 11 septembre 2001 était une journée de travail comme les autres pour moi. Je suis pilote de ligne pour Delta Air Lines, et je voyage régulièrement un peu partout. Ce jour-là, j'avais à assurer un vol comme les autres, une traversée des États-Unis, entre Boston et Los Angeles. La piste 4R de l'aéroport de Logan servait pour les décollages, et il y avait la queue. Nous étions en quatrième position sur le taxiway, et nous allions avoir du mal à tenir notre horaire, comme je l'ai dit à mon commandant de bord :

« Boljémoï ! Ils ne peuvent pas organiser leurs slots¹ un peu mieux ?

— Te plains pas trop Tasha, on a du beau temps aujourd'hui...

— Et on va avoir le temps d'en profiter... Allez le vol Continental, il ne faut pas trois heures pour s'aligner pour un décollage ! »

C'est un peu l'inconvénient de l'aviation civile par rapport à mon ancien métier : les embouteillages sur les aéroports... Il faut dire que nous n'avons pas de priorité au décollage par rapport aux avions militaires. Mais on fait plus d'heures de vol. Pour moi, depuis la fin de l'URSS, c'était une toute autre vie. Je m'appelle Natalia Vlassilievna Tepritchkine, épouse Hunston, née à Vladivostock le 18 avril 1961. Je suis la petite dernière d'une famille de Héros de l'Union Soviétique, et c'est à la tradition familiale que je dois d'être pilote.

Mes parents se sont rencontrés sur le front d'Ukraine, en 1944. Le Stormovik que pilotait maman était encerclé par quatre Focke-Wulf 190 qui allaient lui faire la peau. Papa est arrivé avec son ailier, aux commandes de son La 7, il en a descendu deux, son ailier un et le quatrième nazi a pris la fuite. C'est comme ça qu'il a connu ma mère... J'ai deux frères aînés, un qui est né en 1947, et un autre en 1952. Vlassili Ivanovitch Teprichkine, mon papa, a été décoré Héros de l'Union Soviétique pour ses 32 victoires en combat aérien, et Svetlana Ruslanovna Galinovsky, ma maman, a eu la même décoration après avoir démolie son centième tank nazi aux commandes de son Stormovik, le tank volant de l'aviation du front soviétique pendant la Grande Guerre Patriotique².

Mes frères n'ont pas eu la fibre patriotique. Dimitri, le plus âgé, a préféré une carrière d'ingénieur dans l'électronique. Le programme spatial soviétique, puis russe, doit ses réussites aux

¹ Créneaux horaires pour le décollage et l'atterrissement, attribués aux vols commerciaux par les aéroports en fonction de leur capacité.

² Désignation soviétique, puis russe, de la Seconde Guerre Mondiale.

systèmes qu'il a conçus pour la capsule Soyouz, en plus des travaux qu'il a fait pour les chemins de fers en matière de caténaires et de locomotives. Pavel, le cadet, a choisi l'enseignement. Il est professeur de biologie dans un lycée à Vladivostok, ça lui plaît et il ne demande rien d'autre. Quand j'ai annoncé à mes parents, le jour de mes dix ans, que je serais un pilote militaire comme eux, ils ont été ravis. Je me suis engagée dès que j'ai eu l'âge, j'ai suivi l'entraînement des pilotes et j'ai eu ma première affectation en extrême-orient russe en 1982, le 365e régiment d'interception, à Dolinsk, sur l'île de Sakhaline.

Jeune sous-lieutenant inexpérimentée, j'ai été affectée comme ailier du major Pavel Trofimovsky, un excellent pilote et instructeur hors pair, qui a fait preuve de suffisamment de pédagogie pour canaliser l'impulsivité de son nouvel ailier, la grande brune maigrichonne et impatiente que j'étais. Je me suis retrouvée aux commandes de la bête de guerre de l'aviation soviétique de l'époque, le Sukhoï Su 15, intercepteur supersonique capable de dépasser mach 2. En cas de conflit, mon escadrille aurait eu comme mission d'intercepter des bombardiers ennemis pour protéger notre espace aérien. Seuls les meilleurs pilotes avaient accès à ces unités, et ma deuxième place dans ma promotion, à la sortie de l'école d'officiers, m'avait valu cette affectation.

Le major Trofimovsky m'a appris le métier, et il m'a vite appréciée. J'apprenais vite, je ne critiquais pas l'autorité pour un oui ou pour un non, j'étais disciplinée et travailleuse, tout ce qu'il fallait comme qualités pour être un excellent officier pilote. Au bout d'un an de carrière, je commençais à bien me faire voir des anciens, et je me voyais confier des missions plus intéressantes. En cette après-midi du 31 août 1983, je me suis présentée au bureau des vols pour prendre mon affectation à la patrouille d'alerte de la soirée. Ce n'était pas la première fois que j'étais affectée sur ce genre de missions, et c'était plutôt quelque chose de reposant : attendre, en salle d'alerte, que le contrôle aérien vous envoie sur une cible. Trois fois sur quatre, on passe la nuit en salle d'alerte à dormir, lire ou regarder la télévision. Le reste du temps, nous avons droit à des exercices :

« Sous-lieutenant Tepritchkine à vos ordres, camarade colonel !

— Repos lieutenant... Merci d'être à l'heure, ça me change de certains. Vous connaissez la mission à ce que je vois. Le major Trofimovsky vous a retenu pour cette patrouille, vous lui plaisez bien...

— C'est ma meilleure élève Ivan... Bonsoir lieutenant, je viens de voir le cuisinier, il nous a mis du bortch de côté pour le dîner... Ivan, tu as nos indicatifs pour la soirée ?

— 804 pour le lieutenant et 805 pour toi... La patrouille de la journée finit son service dans une heure, allez vous changer, je vous apporterai les instructions en salle d'alerte... Rien de particulier à vrai dire, la routine... »

La routine... En cette matinée du 11 septembre 2001 où j'étais copilote sur le vol Delta 1989, c'était aussi le cas. Le vol qui devait décoller avant nous avait pris l'air, et nous attendions les instructions du contrôle aérien de Boston pour prendre l'air :

« *Delta 1989 Heavy de Logan tour, vous êtes autorisé à décoller. Rappelez quand vous aurez passé le niveau 30, à vous...*

— Logan tour de Delta 1989 Heavy, alignement et décollage sur 4 droite immédiat... Pete, j'aligne le taxi ?

— Affirmatif, je te laisse faire... »

J'ai donné un peu de puissances sur les réacteurs et j'ai engagé l'avion sur la piste avant de l'arrêter bien dans l'axe. Mon commandant de bord, Peter Mac Dohan, était chargé du décollage. Il faisait beau ce jour-là et tout allait bien :

« Volets deux crans... Feux de position allumés... Tous systèmes OK...

— C'est bon Tasha, plein pot et on lâche tout...

— Moteurs à 30... 50... 75... 100 %... V1... VR... V2... »

En moins d'une minute, notre 767 était en l'air. J'ai rentré le train et les volets avant d'appeler le contrôle :

« Delta 1989 Heavy à Logan tour, on est en l'air niveau 30, cap zéro zéro quatre, demande l'autorisation de quitter la fréquence.

— *Logan tour à Delta 1989, vous êtes autorisé à passer sur Logan Air sur 127,5 Mhz... De Logan tour, terminé...*

— De Delta 1989, terminé... Delta 1989 Heavy à Logan Air, bonjour, nous sommes sur le niveau 30, cap zéro zéro quatre, demandons instructions, à vous !

— *Logan Air à Delta 1989 Heavy, bonjour... Maintenez votre cap jusqu'à Topsfield et tournez au deux sept zero pour niveau 100 avant de rappeler, à vous...*

— Topsfield niveau 100 cap deux sept zéro pour Delta 1989 Heavy, je reste à l'écoute... On a quoi au badin ?

— 230 nœuds, Topsfield dans deux minutes... »

Le contrôle du trafic de Boston nous fait tourner à un waypoint au nord de la ville avant de nous faire monter pour nous envoyer sur les routes aériennes correspondant à nos destinations. Pour Los Angeles, nous prenions la route J-82, qui passe le long des grands lacs, au sud. Avec le beau temps de cette journée, la vue serait magnifique...

La nuit du 31 août au 1er septembre 1983 était aussi une nuit magnifique. Le temps était dégagé sur Sakhaline, et toutes les étoiles brillaient dans le ciel. Mon Su-15 et celui de mon ailier étaient parqués dans leurs alvéoles au bord de la piste, les pleins faits, les armes approvisionnées, et une équipe de mécanos à côté de chaque appareil prête à les mettre en marche en moins de cinq minutes. Les patrouilles d'alerte étaient logées dans une cabane au bout de la piste principale de la base de Dolinsk-Sokol. Nous avions des fauteuils confortables pour passer la nuit en attendant que le commandement nous donne l'ordre de décoller. C'est ce qui s'est passé cette nuit-là. Vers quatre heures du matin, j'ai été brutalement réveillée par la sirène d'alerte :

« *PATROUILLE D'ALERTE DÉCOLLAGE IMMÉDIAT !... DÉCOLLAGE IMMÉDIAT !... DÉCOLLAGE IMMÉDIAT !... INTRUS SIGNALÉ À 150 NAUTIQUES AU ZÉRO SEPT ZÉRO ! DÉCOLLAGE IMMÉDIAT POUR INTERCEPTION !... DÉCOLLAGE IMMÉDIAT !*

— Ça va, on a compris... commenta le major Trofimovsky, avec un certain détachement. Natacha, on y va...

— À vos ordres camarade major ! »

En cinq minutes maximum, nous devions courir vers nos avions, sauter dans le cockpit, brancher nos radios et nos masques à oxygène, nous sangler à nos sièges éjectables, mettre en marche nos réacteurs et aligner nos avions sur la piste pour décoller. Ayant l'âge d'être la fille du major Trofimovsky, j'étais plus rapide que lui à cet exercice... Mon mécano me l'a fait remarquer, alors qu'il enlevait les sécurités de mon siège éjectable :

« Te presse pas trop Natacha. Pavel vient à peine de monter dans son cockpit... Siège éjectable paré !

— Je vais faire les choses bien, ne t'en fais pas, et merci pour le conseil... PILOTE PRÊT !

— CALES ENLEVÉES... DÉMARRAGE ! »

Les mécanos ont mis en marche le compresseur qui doit fournir l'air comprimé nécessaire au démarrage des réacteurs. Dès que j'ai eu la pression suffisante, j'ai enclenché le démarreur de mon réacteur bâbord, puis celui du réacteur tribord. J'étais en avance sur la piste malgré tout et j'ai aligné mon chasseur quinze secondes avant celui du major Trofimovsky :

« 804 à contrôle, paré à décoller... »

— *Attendez 804, 805 est toujours en attente...*

— J'ai vu, merci...

— *805 à contrôle, paré à décoller... Alors Natacha, pressée d'y aller ?*

— Hem... Affirmatif 805. J'attends vos ordres...

— *804 de 805, décollage à mon signal... TOP !* »

En même temps que mon ailier, j'ai poussé à fond les manettes des gaz de mon Sukhoï. Les deux réacteurs sont passé du sifflement discret du ralenti à leur grondement de bête fauve une fois lancés à plein régime. À quelques mètres derrière mon chef de patrouille, j'ai fait décoller mon avion et j'ai suivi le Su-15 du major Trofimovsky. Jusqu'ici, c'était une patrouille d'alerte comme toutes les autres...

Ce 11 septembre 2001, mon vol Boston-Los Angeles était un vol comme les autres. Le temps était magnifique et nous étions au-dessus de l'Ohio quand tout a commencé à aller de travers. Nous venions de passer dans l'espace aérien contrôlé par l'ARTCC³ de Cleveland quand nous avons eu droit à un message bizarre :

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

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

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

— Boljémoï ! Mais qu'est-ce qui leur prend ?

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

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

Là, il y avait que quoi être inquiets... Pete Mac Dohan, mon commandant de bord, faisait une drôle de tête. Visiblement nerveux, il a répondu au contrôle :

« Négatif Cleveland, qu'est-ce que c'est que cette histoire de bombe à bord ? Vous avez un squawk 7500⁴ ?

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

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

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

³ Abréviation de Air Route Trafic Control Center (Centre de Contrôle des Routes du Trafic Aérien; CCRTA pour les pays francophones).

⁴ Code des transpondeurs des avions de ligne indiquant, sur l'écran des radars du contrôle aérien, que l'avion qui émet ce code est détourné par des pirates de l'air (désignation technique : interférence illégale).

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

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

— L'armée de l'air maintenant !... » commenta Pete, dépité.

En effet, deux chasseurs F-16 de la Garde Nationale du New Jersey nous avaient rattrapés en vol. Ils nous ont vite encadrés et ils volaient si près de nous que je pouvais clairement voir le visage des pilotes dans les cockpits, derrière leur casque et leur masque à oxygène... L'équipage et les passagers de l'avion que j'ai intercepté au-dessus de la mer du Japon le 1er septembre 1983 n'ont pas eu cette opportunité...

Nous sommes montés à 12 000 mètres d'altitude après notre décollage, le major Trofimovsky et moi, et nous avons cherché l'intrus, signalé par le contrôle militaire, sur nos radars. Jusqu'ici, pour moi, c'était un avion-espion américain, japonais ou sud-coréen, qui s'était montré imprudent. Nous avons réussi à nous placer derrière lui, mon chef de patrouille et moi, et nous l'avons rattrapé. Le point sur l'écran radar s'est transformé en un gros quadriréacteur volant en palier. Nous étions à ses côtés, environ à deux kilomètres sur sa droite, et j'ai pu voir qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas. L'avion avait tous ses feux de position allumés, choses peu compatible avec un vol d'espionnage demandant de la discrétion et, plus intrigant, une ligne de points lumineux à mi-hauteur de la carlingue marquait ce qui était le plus vraisemblablement une ligne de hublots. Or, les avions militaires n'ont pas de hublots tout au long de leur carlingue, contrairement aux avions de ligne civils...

« 805 à 804, tu passes derrière en couverture, je vais faire les sommations d'usage...

— Compris 805, je me mets à six heures de la cible...

— 805 à contrôle, je fais un tir de sommation... Pas de réponse... »

D'autres patrouilles avaient tenté de prendre contact avec cet avion avant nous, et le contrôle nous avait ordonné de faire une dernière tentative de contact avant d'ouvrir le feu. Nous avions chacun deux canons de 23 millimètres de calibre, approvisionnés avec 120 obus, quatre secondes de tir, et deux missiles. C'était la dotation standard d'une patrouille d'alerte. L'avion n'a pas répondu aux tirs de sommation du major Trofimovsky. À ce moment-là, il s'est mis à prendre de l'altitude, en ralentissant un peu. J'ai dû monter à mon tour pour ne pas le percuter tandis que mon chef de patrouille, qui était resté au même niveau de vol, a largement dépassé l'avion :

« La cible perd de la vitesse... Je suis en train de le contourner, je suis déjà devant la cible...

— Augmentez votre vitesse 805.

— J'ai augmenté ma vitesse...

— Ici 804, je suis toujours derrière la cible...

— Est-ce que la cible a augmenté sa vitesse ?

— Non, elle perd de la vitesse...

— 805, ouvrez le feu sur la cible.

— Cela aurait dû être fait plus tôt. Comment est-ce que je peux l'abattre ? Je suis déjà devant la cible.

— Compris, si possible, mettez-vous en position d'attaque... 805, essayez de détruire la cible au canon.

— Je me mets dans son dos. Je vais essayer avec un missile.

— Compris... »

En mission d'interception de ce type, le chef de patrouille passe devant, et son ailier reste derrière en couverture pour pouvoir riposter, au cas où l'avion ennemi le descendrait. Quand le major Trofimovsky a parlé de tirer un missile, j'ai tout de suite mis en marche mon radar d'interception et déverrouillé la sécurité de tir de mes missiles. Autre procédure dite de tir croisé : chaque avion d'une patrouille tire un missile, et l'ailier utilise son radar pour illuminer la cible afin que les missiles de son chef de patrouille puisse la toucher avec ses armes, en plus de celles de son ailier. En quelques secondes, j'étais prête, il ne me manquait plus que l'ordre de tir...

Ce 11 septembre 2001, les pilotes de la Garde Nationale du New Jersey qui nous escortaient avaient visiblement été envoyés sur la mauvaise cible. Minutieusement, en se rapprochant à moins de quinze mètres de notre fuselage, ils ont soigneusement examiné notre 767-300 sous toute ses coutures pour, finalement, s'apercevoir que tout allait bien à bord :

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

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

— Ne vous en faites pas NEJER 281, un contrôle pour rien est préférable à pas de contrôle du tout... reprit Pete Mac Dohan. J'espère qu'ils vont trouver l'avion qui a été détourné...

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

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

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

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

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

Le pilote du F-16 indicatif NEJER 281 nous a regardés pendant tout le temps qu'a duré la conversation. À la voix, j'ai identifié une femme, originaire du midwest à en juger par son accent. Elle était suffisamment près de nous pour que je puisse voir ses yeux. De magnifiques yeux bleus, avec un regard d'aigle, en parfait accord avec le ton ferme et posé de sa voix :

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

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

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

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

Les deux chasseurs ont viré promptement sur l'aile avant de disparaître au loin pour tenter de rattraper leur cible. Nous savions désormais qu'un avion avait été détourné, le vol United 93. Et ce n'était que le début des incidents aériens de cette journée du 11 septembre 2001... Je n'ai pas eu à

faire de contrôle, ni même la moindre sommation quand, au-dessus de la mer du Japon, j'ai ouvert le feu au missile sur un avion de ligne dix-huit ans plus tôt. Notre cible était devant nous, je l'avais au radar et en visuel, et ce n'était plus qu'une question de secondes avant que nous ne la descendions :

« *805, approchez-vous de la cible et détruisez-là !*

— *Compris, cible verrouillée.*

— 804 à 805 : cible verrouillée, prête à tirer.

— *805, est-ce que vous vous rapprochez de la cible ?*

— *Je me rapproche de la cible et j'ai verrouillé ma conduite de tir. Distance à la cible huit kilomètres...*

— *Post-combustion... POST-COMBUSTION 805 !*

— *Je l'ai déjà enclenchée...*

— *Tir !*

— *De 805 : tir !*

— *De 804 : tir ! »*

J'ai aperçu dans le noir les flash lumineux qui marquaient le départ des missiles de mon chef de patrouille. Mon radar lui servait de guidage et j'ai mis à feu mes deux missiles à mon tour. À quelques secondes d'intervalle, nos quatre missiles ont atteint la cible et explosé à proximité de l'avion. Ce dernier n'a pas semblé être endommagé à première vue mais, au bout de dix-quinze secondes, il s'est mis à descendre rapidement. Notre mission était accomplie :

« *De 805 : tir effectué... La cible est détruite.*

— *Rompez l'attaque par la droite, cap 360.*

— *Compris, je romps l'attaque...*

— 804 à 805, je suis derrière vous, je vous suis, cap 360...

— *Compris... Bon boulot 804, on rentre à la base... »*

Nous venions d'abattre un avion de ligne avec près de 300 personnes à bord... En rentrant à la base, je n'avais en tête que la mission accomplie, et les ordres suivis à la lettre. Après tout, ce n'était pour moi qu'un intrus qui avait violé une zone sensible de l'espace aérien soviétique, et refusé de répondre aux sommations d'usage. Infraction et sanction, rien de plus... Ce 11 septembre 2001, après avoir été rattrapés par les deux avions de l'Air National Guard du New Jersey, une instruction étonnante nous a été envoyée directement par notre compagnie aérienne, sous la forme d'un message écrit indexé "urgent" transmis par notre ACARS.

L'ACARS, Aircraft Communication Addressing and Reporting System (*Système de Communication en Réception et Compte-rendus pour Avions*) est un appareil qui permet d'envoyer en temps réel les paramètres de vol de l'avion à la compagnie aérienne, typiquement pour prévenir les pannes et tenir à jour le carnet de maintenance de l'appareil et, dans l'autre sens, d'envoyer des messages écrits style SMS aux équipages en vol. Généralement, les messages envoyés sont du style votre réacteur bâbord va tomber en panne, l'équipe de réparation vous attend à votre destination, l'aéroport until est fermé, allez vers l'aéroport de déroutement until 2, ou d'autres indications de ce style.

Avec les messages écrits ACARS, en plus d'une petite mélodie qui annonce leur réception, il y a un système de priorité qui indique le degré d'urgence du message, de routine à alerte immédiate. Ce jour-là, notre système a sonné en alerte immédiate, quelque chose que je n'avais jamais vu depuis le début de ma carrière à Delta Air lines, en 1994 :

« Pete, message enregistré en alerte immédiate ! Je ne sais pas ce qui se passe, mais ça a l'air sérieux...»

— Montre-le moi sur l'écran systèmes...

— Voilà... »

Le texte qui s'est affiché sur nos écrans de cockpit était prioritaire, et il n'appelait aucun commentaire. Visiblement, quelque chose de grave, à coup sûr lié à notre interception par l'aviation militaire, venait de se produire :

DE : Centre de dispatching du trafic de Delta Air Lines

À : Tous avions

PRIORITAIRE – EXÉCUTION IMMÉDIATE

Suite à une requête de la Federal Aviation Administration, tous les vols civils à destination ou au dessus du territoire des États-Unis d'Amérique, SANS EXCEPTION, doivent se poser à l'aéroport le plus proche de leur position actuelle. Pour les vols transatlantiques et transpacifiques, les aéroports de diversion sont les suivants :

Vols transatlantiques : YHZ Halifax Stansfield International et YQX Gander International (principaux), YUL Montréal Trudeau International et YYZ Toronto Pearson International (secondaires).

Vols transpacifiques : YVR Vancouver International (principal), YEG Edmonton International et YYC Calgary International (secondaires).

Transport-Canada fait ce qu'il faut pour assurer votre accueil. Rendez compte de votre situation directement à la compagnie au numéro d'alerte habituel, figurant dans le carnet de vol de votre appareil, dans les plus brefs délais suivant votre atterrissage.

C'était la première fois de toute ma carrière que je voyais un trafic aérien civil arrêté comme ça. Visiblement, quelque chose de très grave venait d'arriver... Nous n'avions aucune idée de ce que c'était, et j'ai tout de suite fait le point avec Pete sur la conduite à tenir :

« Le plus près de nous, avec une piste pouvant nous accueillir, c'est Detroit Metropolitan. On est à dix minutes de vol à peine...»

— Mmmmm... Il risque d'être en QGO⁵ à cause de sa proximité avec la frontière canadienne... Continuons sur Chicago, on aura O'Hare et Midway pour se poser...

— Si tous les vols de la région ont la même idée que nous, nous ne sommes pas prêts de nous poser. Tu me diras, on a suffisamment de carburant pour tourner une heure ou deux en attendant de pouvoir atterrir... Et Cleveland Hopkins ? Ça nous obligera à faire demi-tour, mais il y a moins de trafic, on sera posés plus vite...»

⁵ Indication radio signalant que tout atterrissage et décollage est interdit sur un aéroport donné, généralement à cause de la météo ou suite à des contraintes techniques (travaux sur les pistes ou heures de fermeture, par exemple).

— J'achète. Appelle le contrôle, on va demander à faire demi-tour...

— Compris... Delta 1989 Heavy à Cleveland Contrôle, nous avons reçu l'ordre de notre compagnie de nous poser dès que possible. Je demande l'autorisation de faire demi-tour pour un atterrissage à Charlie Lima Echo⁶, demandons autorisation, à vous...

— *Standby Delta 1989 Heavy... »*

Restait à prévenir les passagers... Comme nous ne savions rien nous-mêmes sur ce qui se passait, il fallait éviter la panique... Nous avions déjà eu droit aux avions militaires, clairement visibles depuis la cabine passagers, et maintenant, il nous fallait nous poser au plus vite sans la moindre explication, sur un ordre impératif de la compagnie... Pete a eu la solution :

« On va les prévenir au dernier moment, juste avant de nous poser... Je préfère avoir des crises d'hystérie au terminal plutôt qu'en l'air.

— Et pour les F 16 ?

— Tu préviens Kirby et tu trouves une version acceptable pour le personnel de ce qui vient de se passer, avec ordre pour lui de ne rien dire aux passagers...

— Pourquoi moi ?

— Tu as l'aplomb qu'il faut pour sortir un bobard aussi gros que ce 767 à un de tes collègues, moi pas. C'est un compliment Tasha...

— Tu fais bien de le préciser... »

J'ai appelé Kirby Everett, notre chef de cabine, pour lui sortir la version politiquement correcte de ce qui venait de nous arriver. Il nous fallait nous poser dans le calme, et gérer les problèmes au sol. Kirby, qui est chef de cabine sur les vols de la compagnie au départ et à destination de Boston, est un petit jeune qui sait faire son boulot et à qui il ne faut pas la conter. Je détestais lui faire un coup pareil, mais je n'avais pas le choix. Je l'ai appelé sur l'interphone et je lui ai sorti la version politiquement correcte des faits :

« Tasha, c'est quoi ce problème avec les chasseurs de l'Air Force ? Les passagers me demandent tous ce qui se passe.

— Il y a une désorganisation du trafic aérien dans la région, nous allons devoir nous poser d'urgence à Cleveland Hopkins le temps que tout rentre dans l'ordre. La situation est sous contrôle, Cleveland Trafic maîtrise complètement tous les paramètres. Pas un mot aux passagers, nous nous en chargerons après l'atterrissage, Pete et moi...

— *Cleveland Trafic à Delta 1989 Heavy, vous êtes autorisé pour un demi-tour, cap zéro neuf deux, niveau 270. Allez-y maintenant !*

— De Delta 1989 Heavy, demi-tour immédiat cap zéro neuf deux niveau deux sept zéro, terminé ! C'est bon Kirby, on s'occupe du reste, Tasha et moi... »

Nous avons fait demi-tour et nous avons pris la route de Cleveland, à un quart d'heure de vol de notre position. Après notre manœuvre, Pete m'a dit :

« Bon boulot Tasha, tu as réussi à ne rien dire, tout en donnant à Kirby des infos pas vraiment fausses...

— Je m'en serais bien passée de devoir lui pondre un truc pareil...

— T'es pas mariée avec lui, et on a sûrement une catastrophe nationale sur les bras. Quand on sera au sol, personne ne se souciera de ce que tu as dit quand ils verront l'ampleur des dégâts...

— J'espère que tu ne te trompes pas... »

Alors que je cherchais le plan des pistes de Cleveland-Hopkins dans notre documentation de bord, j'ai vu que j'avais sur les mains quelque chose dont je pensais m'être débarrassée avec le

⁶ Code de l'aéroport international de Cleveland Hopkins (CLE).

temps : de grosses plaques rouges d'eczéma, une maladie qui m'avait durablement empoisonnée la vie... Après être rentrée à la base, j'ai dû faire un rapport de mission avec mon chef de patrouille. Nous avions clairement descendu un avion civil, et je ne pouvais pas le nier. Quatre missiles, deux à guidage radar et deux à guidage infrarouge, deux par avion...

Par un mécanisme qui m'étonne encore aujourd'hui, je ne me rendais pas du tout compte de la portée de ce que j'avais fait cette nuit-là. J'ai eu la mesure de ce que j'avais fait le lendemain quand le colonel commandant notre base nous a convoqués, le major Trofimovsky et moi. Il y avait avec lui un type en civil qui était clairement du KGB. Il était accompagné d'un officier du GRU, les services secrets de l'armée. Le colonel nous a tout de suite mis au courant de ce qui s'était passé la veille :

« Major, lieutenant... Votre cible de cette nuit était le vol Korean Air Lines KAL 007, avec près de 300 personnes à bord. Selon nos premiers rapports, il a dévié de sa route pour survoler nos installations militaires au Kamtchatka et ici, au sud de Sakhaline. Comme il n'a pas répondu aux sommations d'usage, vous avez fait le nécessaire. Il n'y a rien à dire là-dessus.

— Il est fort vraisemblable que ce Boeing 747 a été employé par la CIA comme leurre pour tester nos radars, précisa le représentant du GRU. Ils pensaient que nous ne tirerions pas sur des civils...

— Pour la suite, quelles sont vos instructions ? demanda le major Trofimovsky.

— En tant que chef de patrouille, vous appliquez les consignes : vous aurez une version à communiquer aux médias, précisa le représentant du KGB. Vous avez fait votre devoir, un point c'est tout... C'est aussi valable pour le sous-lieutenant Tepritchkine...

— Camarade colonel, demandai-je. Il n'y a pas d'exception pour la procédure standard, tout passe par le major Trofimovsky ?

— Aucune exception lieutenant, conclut le colonel. Vous pouvez disposer, nous allons voir la suite avec le major...

— À vos ordres camarade ! »

En clair, pour moi, silence, sinon Cour Martiale... Même ma participation à cette tragédie a été occultée. Et la vie a repris pour moi, comme si de rien n'était. 269 personnes étaient mortes cette nuit-là, et je ne pouvais nier ma responsabilité. "Espions" ou pas, c'étaient des civils... Ce 11 septembre 2001, nous allions finir notre vol vers Los Angeles en nous posant à Cleveland Hopkins. Ma poussée d'eczéma m'était de plus en plus pénible, et je n'avais pas mes médicaments sur moi. Je n'en avais pas eu d'autant importante depuis au moins trois ans. Avant l'approche sur Hopkins International, j'ai eu la tâche pénible de dire aux passagers que nous devions terminer notre voyage à Cleveland. Nous allions nous poser et enfin savoir ce qui se passait :

« *Delta 1989 Heavy de Cleveland tour, vous êtes autorisés à vous poser, la piste 6 gauche est en service, QNH 1027 hectopascals, vent de six noeuds au 010, rappelez après avoir dégagé la piste...*

— Compris Cleveland tour, on y va !... Pete, train sorti et verrouillé, spoilers et reverses armés, deux crans de volets, t'es un peu trop cabré...

— Je corrige le trim, merci Tasha... »

Notre 767 s'est posé droit sur la piste, sans un heurt. Au sol, j'ai pu voir le spectacle extraordinaire d'un aéroport complètement vide de tout trafic aérien. Pas un avion ne bougeait, tous les appareils présents étaient parqués au sol. Et, plus inquiétant, des militaires étaient déployés sur tout l'aéroport, visiblement pour sécuriser les lieux. Cela n'a rassuré personne... En débarquant dans l'aérogare, j'étais couverte d'eczéma. Je n'avais pas d'autre priorité que de prendre mes médicaments et m'enduire de ma crème à la cortisone pour pouvoir calmer mes violentes

démangeaisons. Alors que le reste de l'équipage allait voir le bureau local de la compagnie pour être mis au courant des évènements, je me suis rendue aux toilettes pour appliquer en urgence ma crème.

En chemin, je suis tombée sur un poste de télévision allumé sur Wolf News, comme on en trouve un peu partout dans les lieux publics aux USA. Cette habitude de mettre des téléviseurs partout m'a toujours amusée et fait penser aux affiches et panneaux de propagande du défunt PCUS... Par réflexe, j'ai regardé un de ces téléviseurs et j'ai été pétrifiée sur place, malgré mon eczéma. Les images qui passaient étaient celles que tout le monde a vu sur le 11 septembre 2001, avec les avions qui percutent les tours, les immeubles en flammes, les gens qui sautent par les fenêtres et les deux tours qui s'effondrent, l'une après l'autre... Il était près de midi et c'était encore le chaos dans le Financial District de Manhattan...

Des poussées d'eczéma comme celle-là, cela faisait des années que j'en avais. Cela avait commencé quand j'étais pilote de chasse en URSS, après l'affaire du vol KAL 007... J'ai été pilote de chasse jusqu'en 1992, date à laquelle il m'a fallu changer de profession. L'aviation militaire n'était plus soviétique, j'avais le grade de major et le gouvernement Eltsine avait décidé de réduire les crédits militaires. Cela impliquait des licenciements dans l'armée. Naturellement, cela n'avait rien à voir avec le fait que certains militaires s'étaient opposés aux vues du nouveau maître du Kremlin... En tant que pilote expérimentée avec près de 10 000 heures de vol, je n'avais pas à craindre le chômage, et j'ai rapidement trouvé du travail.

Delta Air Lines ouvrait de nouvelles lignes entre les USA et la Russie, et ils cherchaient des pilotes russes maîtrisant la langue anglaise et ayant de l'expérience. Comme je voulais changer d'horizon, j'ai signé sans hésiter. Qualification sur Boeing 757 et 767 en Angleterre, aux frais de la compagnie, et premières heures de vol sur Boeing 767 entre New York, Washington, Boston et Moscou, comme copilote, pendant les fêtes de fin d'année 1992.

Ce qui m'a véritablement fascinée dans mon nouveau métier, c'était de piloter les véritables ordinateurs volants que sont les avions de ligne occidentaux. Rien à voir avec les collections de cadrans, de voyants lumineux, de leviers et de boutons des cockpits des avions de l'ex-URSS : tout est sur un écran, et l'avion vous prévient quand quelque chose ne tourne pas rond. Le plus fascinant, c'est le système de navigation GPS qui vous indique sur une carte où vous êtes. Couplé avec le pilote automatique, l'avion se dirige tout seul à la bonne destination. Et pour le calcul du cap, il suffit de rentrer les données dans l'ordinateur de bord et vous savez où vous êtes et où vous allez.

Comme j'aimais de moins en moins ce que devenait la Russie et que je n'y avais pas d'attaches en dehors de ma famille, j'ai choisi de m'installer aux USA. Delta Air Lines m'a facilité la tâche et je me suis retrouvée dans un logement de fonction de la compagnie à New York début 1994. C'est là que j'ai rencontré mon époux, Collin Hunston, un jeune pilote prometteur tout juste sorti de l'école, de dix ans mon cadet. Nous étions voisins de palier, et ça a vite accroché entre nous. Je l'ai épousé en mai 1995, notre fils aîné, Frank, est né en avril 1996, et notre fille, Sonia, en septembre 1998.

J'étais traitée pour mes poussées d'eczéma en Russie avec des médicaments qui calmaient mes démangeaisons et limitaient l'apparition des plaques rouges sur ma peau. Aux USA, j'ai eu un traitement à base de corticoïdes assez violent qui, au fil des années, m'a permis de me débarrasser de ce problème. Je n'avais plus ce genre de poussée que deux ou trois fois par an avant le 11 septembre 2001. Le major Trofimovsky est le seul nom que l'on a retenu dans l'affaire du vol KAL 007. Depuis la fin de l'URSS, le dossier a été rouvert, et mon nom est apparu comme étant l'ailier du major Trofimovsky ce soir-là, avec le rapport complet que j'avais rédigé à l'occasion. Mais cela devenait de l'histoire ancienne, et personne n'a pris la peine de venir m'interroger sur cette affaire. De plus, j'avais pris le nom de mon époux, j'étais désormais Natalia Hunston.

Après le 11 septembre 2001, le trafic aérien civil a été complètement arrêté pendant une semaine aux USA. Delta m'a demandé de retourner à Boston, notre 767-300 étant sous bonne garde à Cleveland Hopkins. Avec des collègues d'autres compagnies, nous avons loué en commun un minivan et nous avons fait la route comme nous le pouvions. Collin était coincé à Seattle, et mes beaux-parents s'occupaient des enfants à New York. Je n'ai pas pu les avoir au téléphone avant le 14 septembre, la FEMA et la Garde Nationale ayant bloqué le téléphone pour toutes les communications hors urgences sur Manhattan, le temps que la situation revienne à la normale.

Pendant ce temps, plusieurs avions de ma compagnie étaient bloqués à Boston Logan. Ne pouvant piloter, j'ai aidé la maintenance et les services de sécurité dans leur travail. C'est à cette occasion que nous avons trouvé des cutters de tapissier fixés, avec du ruban adhésif, sous les sièges de classe affaires d'un de nos avions. Comme nos équipes de maintenance n'emploient pas ce genre d'outil, le FBI a été prévenu... Après, la vie a repris... J'ai eu ma qualification de commandant de bord début 2002, et j'ai continué à travailler pour Delta Air Lines. Au fil des jours, j'ai vu Ground Zero se changer d'une pile de gravats à un énorme chantier. Au moment où j'écris ces lignes, fin 2008, la Liberty Tower, qui doit remplacer les Twins, commence petit à petit à sortir de terre.

Je n'ai plus pensé à cette journée du 11 septembre 2001 jusqu'au jour où j'ai rencontré, de façon tout à fait fortuite, une des protagonistes de ce qui m'était arrivé avec le vol 1989. C'était début 2006. Mon fils Frank devait faire, pour sa classe, un devoir de sciences naturelles et il avait choisi les mouffettes comme sujet d'étude. Il y avait une exposition d'animaux de cette espèce à New York, la ville où j'habite, pas loin de chez moi à Midtown. Je ne suis pas spécialement attirée par les animaux de compagnie, mes poussées d'eczéma m'ont servi pour éviter de me retrouver avec un chat ou un chien dans un appartement de Manhattan. Mais comme mon fils avait un travail scolaire à faire sur ce thème, j'ai profité de l'occasion pour faire une sortie du dimanche après-midi.

J'ai été amusée de voir que ces animaux, pourtant dotés d'une réputation peu flatteuse à cause de leur mode naturel de défense, sont très attachants. Frank avait pu attirer l'attention de Madame Waddington Berringsford, l'organisatrice de la manifestation, qui a été ravie de lui donner des explications sur ces animaux. Cette dame dans la soixantaine, PDG d'une entreprise dans le secteur du bâtiment, possédait une passion contagieuse sur les mouffettes, et savait la partager :

« ...ce sont des animaux qui demandent indiscutablement plus de soins qu'un chien ou un chat, et leur élevage est très réglementé. C'est d'ailleurs une bonne chose qu'un permis soit nécessaire pour leur élevage. Cela permet d'éviter que des gens peu sérieux ne prennent une mouffette en pension rien que par snobisme... »

— Et on l'obtient comment, ce permis ? C'est pas pour moi, c'est pour mon devoir. Maman ne veut pas d'animaux à la maison...

— Ah là, il faut le demander auprès de l'US Forestry Service, mais ce n'est pas pareil dans tous les états... J'ai l'associée de ma fille, qui travaille dans un cabinet d'avocats, elle maîtrise toute cette partie légale. Je vais l'appeler pour toi... Ayleen, s'il te plaît, j'ai une demande de renseignements légaux pour toi !

— J'arrive Rosy... »

J'ai eu la surprise de me retrouver face à une personne que j'avais rencontrée dans des circonstances tout à fait autres. J'ai tout de suite reconnu cette petite métisse d'afro-américaine et de germano-américain à son accent du Midwest et à ses yeux bleus :

« Maître Ayleen Messerschmidt, l'associée de ma fille... précisa Madame Waddington Berringsford. Elle a une mouffette de compagnie depuis un an et demi. Elle s'amuse bien, Shalimar ?

— J'ai les filles de Linda qui la peignent soigneusement en ce moment... Madame, Monsieur, c'est pour un conseil relatif à l'adoption d'une mouffette ?

— Hem... Non, pas vraiment, mon fils voudrait savoir comment il est possible d'obtenir un permis pour en avoir une à la maison... »

L'avocate expliqua, de façon simple, synthétique et complète, ce qu'il fallait faire pour avoir une mouffette à la maison. J'ai appris que ces animaux étaient élevés, qu'il fallait bien un permis mais que les lois variaient d'un état à l'autre. Maître Ayleen Messerschmidt militait pour qu'une loi Fédérale concernant l'adoption des mouffettes passe au Congrès. Frank était ravi d'apprendre tout cela, et il notait soigneusement les informations de l'avocate :

« ...plus qu'un simple permis, je suis partisane d'un examen d'aptitude après une formation pour les candidats à l'adoption d'une mouffette. Le permis ne serait valable que cinq ans et ne pourrait être renouvelé qu'après un examen d'aptitude. Par contre, on pourrait étendre les possibilités d'adoptions aux animaux sauvages blessés recueillis par des particuliers, à titre dérogatoire et dans l'intérêt de l'animal. Tu peux aller sur le site de l'association, j'ai une page où j'explique tout cela. C'est un peu compliqué car j'y emploie des termes juridiques, tu pourras demander à ta maman de t'expliquer ce que tu ne comprends pas... Si tu veux, ma mouffette est là-bas, avec les petites filles qui en prennent soin. Elle est affectueuse, aime voir du monde et son petit nom est Shalimar... »

— Chéri... dis-je à mon époux. Tu peux accompagner les enfants, je te rejoins tout à l'heure... »

Mon mari a tout de suite compris que je devais parler de quelque chose d'important seule à seule, et il s'est exécuté. En bonne avocate, maître Messerschmidt, avait tout de suite compris la situation. Avec un seul échange de regards, nous nous sommes reconnues, ce qu'elle a confirmé une fois que nous nous sommes retrouvées seules :

« Delta 1989 Heavy, c'était vous la copilote, non ?

— Oui. Et vous étiez NEJER 281... Vous êtes avocate dans le civil, je ne m'attendais pas à ça...

— J'avais prévu ma reconversion dans le civil après avoir atteint l'âge limite de 43 ans, normes OTAN pour les pilotes de chasse. Je m'y suis prise dès l'Air Force Academy, en suivant des études de droit... Vous n'êtes pas d'ici, si je ne m'abuse... Ukraine, Belarus, Russie ou un autre état ?

— Russie, Extrême-Orient, je suis née à Vladivostok. Vous avez été pilote de chasse de carrière ?

— Oui, jusqu'à juin 2000, date à laquelle j'ai obtenu ma reconversion dans le civil. J'aurais pu continuer ma carrière et finir général comme mon grand-père, mais j'ai dû faire un autre choix...

— Moi, j'étais aussi pilote de chasse dans l'aviation soviétique. Quand l'URSS a cessé d'exister, j'ai dû me reconvertir. Limitations budgétaires, comme le disait Boris Eltsine...

— Mmmmm... Ça n'a pas dû être facile à vivre pour vous...

— Oui et non... Je voulais changer de vie, mais pas aussi brutalement que ça. J'ai quand même bien fait ma vie à New York City. Une très belle ville que j'ai fini par adorer...

— Moi aussi, je suis de Chicago. J'ai profité de mon changement de profession pour m'installer ici. L'Air National Guard du New Jersey avait besoin d'un pilote expérimenté, et un grand cabinet d'avocats d'une juriste de plus. C'est là que j'ai rencontré Sarah Jane Berringsford, la fille de Rosemary.

— Et vous avez quitté l'Air Force alors que vous pouviez faire carrière ? J'espère que vous n'avez pas eu de problèmes avec votre hiérarchie. J'ai un collègue, avec qui je fais les vols vers

Roissy Charles de Gaulle, qui a quitté le Strategic Air Command parce qu'il était tout le temps en conflit avec ses supérieurs... »

D'un air complice, Ayleen Messerschmidt m'a souri. Elle avait compris ce que je voulais savoir d'elle, et elle m'a répondu avec franchise :

« Moi, c'est un peu plus... mmmm... politique, dirions-nous. J'ai un gros défaut pour un militaire : trop de conscience... Vous avez sûrement entendu parler de la guerre du Kosovo, en 1999.

— Vous y avez participé, n'est-ce pas ?

— Oui, j'étais encore d'active à l'époque... Un soir, mon chef d'escadrille me demande de préparer une mission de bombardement sur un objectif stratégique serbe, un immeuble censé abriter un centre de communications de l'armée adverse. Quatre appareils, avec quatre bombes de 1 000 livres chacun, j'étais le leader de la formation... Le soir arrive, nous décollons d'Aviano et nous traversons l'Adriatique en direction de notre objectif. Arrivés sur place, nous mettons toutes nos bombes dans l'immeuble, visiblement détruit. Mission accomplie, nous rentrons à la base...

— Vous avez fait votre boulot, on ne peut pas vous le reprocher...

— C'était sans compter sur la... disons... légèreté de nos services de renseignements, chargés de nous désigner l'objectif... De retour à Aviano, j'ai été convoquée d'urgence chez mon colonel, avec mes ailiers, pour apprendre la bonne nouvelle : capitaine Messerschmidt, désolé de devoir vous apprendre cela de la sorte, mais la CIA a commis une légère erreur : vous avez bombardé l'ambassade de la République Populaire de Chine. L'immeuble est en miettes et il y a trois morts, pardon aux familles, et cetera. Mais ce n'est pas bien grave, des chinois, il en reste plus d'un milliard, alors trois de moins, ça ne se verra pas vraiment... Bref, j'ai bien apprécié d'être prise pour une idiote ce soir-là... Et ce sont les mêmes qui n'ont rien vu venir le 11 septembre 2001... Ils m'ont envoyée en catastrophe intercepter votre avion pendant que le vol United 93 était détourné sur Washington. Après, j'étais censée l'intercepter... Par chance, je suis arrivée un quart d'heure trop tard, et je n'ai pu que repérer l'épave... Je n'ai pas eu, ce jour-là, l'occasion de devoir expliquer aux familles des 44 personnes à bord que je n'ai fait qu'obéir aux ordres, l'excuse minable de ceux qui ne veulent pas faire face à leurs responsabilités... D'ailleurs, les familles de ces trois chinois que j'ai bombardés en mai 1999, qu'est-ce que vous voulez que je leur dise, si jamais je les rencontre un jour ?

— Là, j'avoue que c'est une question que j'ai aussi été amenée à me poser... J'ai le même problème que vous...

— Vraiment ?

— Oui, le mien s'appelle KAL 007, et je dois des comptes aux familles de 269 personnes... »

Ce jour-là, je me suis rapprochée d'Ayleen Messerschmidt, qui est devenue pour moi une véritable amie. Nous avions chacune des missions accomplies qui n'auraient sans doute pas dû être lancées, et qui nous pesaient lourdement sur la conscience. Ayleen m'a dit plus tard qu'elle n'avait jamais reçu l'ordre de tirer sur le vol United 93 et que si on le lui avait donné, elle aurait fait valoir la clause d'exécution ultime, une spécificité du règlement militaire US qui prévoit qu'un pilote de chasse peut, sans que sa responsabilité ne soit engagée, refuser d'ouvrir le feu sur un avion civil, même sur ordre direct du président des USA. Et cela, quelles que soient les conséquences de son acte.

Dans l'ex-URSS, procéder de la sorte aurait impliqué à minima de passer en cour martiale pour insubordination, avec toutes les conséquences que cela suppose... C'est la grosse différence entre une démocratie et une dictature et, pour avoir vu les deux, je préfère la première. Même s'il faut se donner la peine de la défendre, et ce n'est jamais facile, une conscience, ça n'a pas de prix !

Les comptes-rendus des dialogues radio entre les contrôleurs soviétiques et les intercepteurs lancés à la poursuite du vol KAL 007 sont authentiques, à l'exception de l'ailier du Sukhoï Su-15 indicatif 805, qui a été inventé pour les besoins du récit.

Le nom du véritable pilote de chasse soviétique impliqué dans la tragédie du vol KAL 007 a été modifié pour des raisons d'éthique personnelle de l'auteur de cette fiction. En dehors de l'interception par deux avions militaires, le récit concernant le vol Delta 1989 est basé sur des faits réels.



CC Olivier Gabin – 2008, juillet 2012

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

CC – BY – NC – ND

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

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/>