

NÉE UN VENDREDI 13

Je m'appelle Sonia Kiranoshi, je suis originaire de San Diego, Californie, et je suis hôtesse de l'air de profession. Rien de bien extraordinaire, me diriez-vous, sauf ma date de naissance : le 13 juin 1980, un vendredi... Et, vu tout ce qui m'est arrivé d'éviter comme fins tragiques tout au long de ma vie. Et ça a commencé bien avant ma naissance. Mon père, Calvin Kiranoshi, a rencontré ma mère, Cassandra Ramirez, à l'aéroport de Sacramento le 25 septembre 1978, alors qu'il devait prendre un vol direct vers San Diego. Suite à un problème de bagages (les manutentionnaires avaient perdu leurs valises), mon futur père et ma future mère ont raté leur avion, le vol Pacific Southwest Airlines 182. Pendant qu'ils réglaient le problème de leurs valises égarées, le Boeing 727-200 qu'ils auraient dû prendre s'est écrasé à San Diego après être rentré en collision en vol avec un petit Cessna... Total : 144 morts, 9 blessés.

Un des réacteurs de l'avion a pulvérisé la véranda de la maison de mes grands-parents une minute après que mon grand-père est allé décrocher le téléphone parce que mon père l'appelait depuis Sacramento... Ma grand-mère avait profité de l'appel pour aller chercher quelque chose dans la cuisine. À une minute près, ils auraient été tués par la chute du Pratt et Whitney JT8D17R qui a pulvérisé leur véranda...

Je suis donc la fille aînée du couple. J'ai un frère, Pedro, qui est de trois ans mon cadet. Maman est représentante de commerce pour une firme de matériel médical de Chicago, Meltner Medical, dont le PDG, le docteur Gabrielle Blacksmith Messerschmidt, est la belle-fille d'un as de la guerre du Pacifique, et sa fille aînée est, paraît-il, un as de la Guerre du Golfe... Mon père exerce une profession sans rapport avec l'aviation : il est acheteur en gros de denrées alimentaires pour une chaîne de magasins de proximité du sud de la Californie.

Avec Pacific Southwest, nous avons eu de la chance dans la famille. Début décembre 1987, ma grand-mère maternelle était très malade, et elle voulait voir sa famille avant une grave opération chirurgicale où elle avait pas mal de chances d'y rester. Ma mère a décidé de prendre une semaine de congé avec nous, mon frère et moi, pour aller voir ma grand-mère à San Francisco.

Premier accroc : alors que nous aurions dû partir de San Diego, PSA n'avait plus de vols directs vers San Francisco... Il nous fallait prendre l'avion à Los Angeles. Nous avons donc pris un bus pour nous rendre à Los Angeles et, arrivés sur place, il y a eu un problème avec notre

réservation : alors que nous avions des billets valides, l'ordinateur de la compagnie ne nous avait pas enregistrés comme passagers :

« Vous me dites le vol 1771 ?... Non, je n'ai pas de Kiranoshi sur cet avion, toutes les réservations sont complètes, il n'y a plus un siège de libre, vous devez faire erreur... »

— Écoutez... pointa ma mère. Votre bureau à San Diego m'a dit qu'il y avait des places sur cet avion, et il m'a enregistré dessus !

— Votre billet est valable madame, le problème vient visiblement de chez nous... Je vais appeler le siège de notre compagnie... »

Pendant que l'employé du guichet de l'aéroport de Los Angeles s'escrimait au téléphone pour avoir une réponse, l'avion que nous devions prendre a décollé. Finalement, l'employé de PSA a eu l'explication au problème :

« Il y a eu une erreur avec notre système de réservation, les places pour les vols 1771 et 1776 ont été enregistrées sur le même avion, le vol 1771... On a des places de libres sur le vol 1776, je vous change votre réservation pour que vous puissiez embarquer. Je vous prépare aussi un formulaire de remboursement, la compagnie va vous rendre votre argent sous deux semaines maximum... »

Le bogue informatique des ordinateurs de Pacific Southwest Airlines nous a fait embarquer sur un autre avion pendant qu'un employé de la compagnie, sur le point d'être viré pour mauvaise conduite professionnelle, assassinait en plein vol les pilotes du vol PSA 1771 avant de précipiter l'avion au sol... C'était le lundi 7 décembre 1987, j'avais sept ans...

Dix sept ans plus tard, j'avais trouvé un emploi d'hôtesse de l'air dans une compagnie aérienne minable, Air Central. Je voulais être hôtesse de l'air et j'avais fait deux ans de formation professionnelle pour y arriver. Contrairement à ce que vous pensez, hôtesse de l'air, ce n'est pas un métier où vous vous contentez de servir des boissons aux passagers avec un joli sourire pendant toute la durée du vol. La FAA impose au personnel navigant commercial des compétences en matière de sécurité. En clair, si l'avion s'écrase, vous devez être en mesure de sauver la vie des passagers à bord. Plus des notions de prévention de sécurité, tant pour les passagers que pour l'avion. Une hôtesse de l'air doit pouvoir déceler une panne et en rendre compte au commandant de bord. J'ai eu une formation de mécanique aviation pour pouvoir en être capable.

Plus les nouveaux impératifs de sécurité dus au 11 septembre : détecter les passagers suspects, neutraliser, dans la mesure du possible, les pirates de l'air, calmer les passagers excités, voire les empêcher d'embarquer en alertant les agents de sécurité de l'aéroport... J'ai aussi eu droit à tout une série de cours sur la réglementation de l'aviation civile, important pour savoir où taper afin d'avoir raison en cas de procès, en gros. Avec, bien sûr, les cours habituels pour avoir une présentation impeccable, l'image de la compagnie en dépendant. Manque de chance, les compagnies aériennes embauchaient peu après le 11 septembre 2001, et j'ai pris ce qui restait. Pendant l'été 2004, j'ai réussi à être embauchée par Air Central, une compagnie avec une réputation épouvantable qui donnait lieu à des plaisanteries douteuses du fait de son taux d'accidents et d'incidents élevés.

Un de mes collègues de travail m'a dit un jour, d'un ton ironique, que la compagnie avait détruit plus d'avions américains depuis sa fondation que l'aviation impériale japonaise pendant la Seconde Guerre Mondiale... La FAA l'avait à l'œil et voulait la coincer, mais les avocats de la compagnie étaient suffisamment coriaces pour éviter la fermeture. Pourtant, avec la flotte de 727 et 737 fatigués, les incidents de vol étaient nombreux. Quasiment un vol sur deux dans lesquels j'avais

embarqué ! Un avion arrivant à destination avec un moteur en panne était monnaie courante. De début juillet à fin novembre 2004, j'avais déjà eu droit à deux décompressions en vol et trois atterrissages d'urgence. Il n'y avait pas que la FAA qui en avait marre de cette compagnie. Plusieurs de mes collègues avaient démission pour prendre des emplois dans d'autres secteurs, las de jouer les candidats au suicide, et je commençais aussi à envisager de suivre la même voie... Puis ce fut le mois de décembre 2004. J'étais hôtesse de l'air sur le vol 1109 Chicago-Seattle, qui assurait la liaison entre ces deux villes. Et les clients ne se pressaient pas pour partir à l'abattoir...

Conformément à la réglementation de la FAA, l'une des rares qui étaient suivies par la compagnie, nous étions trois hôtesses de l'air à bord de l'avion. Il y avait Marcy Jenkins, une collègue sympa de Chicago, la cinquantaine, notre chef de cabine. Ma collègue Danielle Coxley, de New York City, une petite brune sympathique, était à bord avec Marcy et moi ce jour-là. Elle avait changé de métier après le 11 septembre 2001 et elle avait l'habitude des catastrophes, selon ses dires. Assez secrète, elle ne disait quasiment rien sur sa vie privée. J'avais cru comprendre qu'elle vivait en couple avec une autre femme et qu'elle avait travaillé dans un cabinet financier de New York avant le 11 septembre 2001 mais je n'avais pas eu de confirmation de ces faits.

Près de trois ans après le 11 septembre 2001, la situation de l'industrie des transports était toujours délicate. American Airlines et United étaient passées pas loin de la faillite, et il était délicat d'envisager aller chercher du travail ailleurs. Il y avait eu des faillites de compagnies aériennes et celles qui restaient n'allait pas mieux. En me rendant au travail avec Danielle et Marcy, je suis passée devant le point d'embarquement de California Pacific, la grosse compagnie aérienne de San Diego. Ils n'avaient pas pu m'embaucher et ils étaient dans une situation financière critique. Deux compagnies aériennes, USA Express et Americana, étaient sur les rangs pour la reprendre, et les négociations étaient en cours. Mais il fallait s'attendre au démantèlement de la compagnie... Danielle avait une bonne nouvelle, elle allait changer de métier et elle nous l'a appris en avant-première ce soir-là :

« Les filles, c'est ma dernière année avec vous ! Je commence un nouveau travail en février. J'ai été prise comme agent d'accueil et de sécurité chez Atlantic Shores Lines. Ne cherchez pas de quel aéroport ils partent, c'est une compagnie de navigation.

— Pas possible ! s'étonna Marcy. Tu vas faire dans la marine ?

— Eh oui... Ras le bol de me retrouver perdue au milieu de nulle part un soir sur deux : je serais basée à New York City et je ferais des aller-retour entre New York, Boston, Newport et Halifax... C'est une ligne de car-ferries qui embarquent des voitures et des camions, ils ont de plus en plus de clients. Ils doublent la taille de leur flotte l'année prochaine pour faire face à la demande, et ils recrutent en conséquence. Et vous, pas de porte de sortie ?

— J'envisage sérieusement de retourner dans la Navy, répondis-je. Franchement, compte tenu de la situation, je ne vois pas ce que je pourrais faire d'autre.

— Moi, je cherche un poste d'hôtesse d'accueil dans un grand magasin, ou au siège d'une grande entreprise, pointa Marcy. À bientôt 60 ans, je ne me fais pas d'illusions sur mes chances d'être reprise dans l'aviation... J'ai déjà dû changer d'employeur quand Braniff a fait faillite, puis Pan Am, avant que je ne sois virée à la fusion entre TWA et American, après le 11 septembre... Si c'est pour continuer à risquer de me foutre en l'air à chaque fois que je vais bosser, ça suffit... Sonia, ma petite, c'est un bon plan de rempiler avec la Navy. Avec l'Irak, ils ont besoin de monde et comme tu as déjà été chez eux... T'étais sous-officier, il me semble ?

— Oui... Quartier maître, puis j'ai fini second maître... Ils me reprendraient bien pour un emploi de bureau... Mais j'aimerais quand même pouvoir continuer dans l'aviation civile...

— Avec la crise, faut pas rêver ma vieille ! pointa Danielle. Les compagnies n'embauchent plus, même les low cost ! Enfin, toi, si tu peux retourner dans la Navy, c'est toujours une possibilité intéressante de boulot...

— Franchement, je ne sais pas, concluai-je. J'avais fait ça pour payer mes études mais maintenant... Ça va être à nous... »

Nous sommes arrivées à notre embarcadère. Les passagers qui prenaient notre compagnie aérienne le faisaient généralement parce qu'ils n'avaient pas trop le choix. Habituellement, pas de place sur les autres vols ou des prix prohibitifs... Au contrôle de sécurité ce soir-là, j'ai remarqué un homme qui allait avoir une grande importance dans la suite des événements. Chargé d'une grosse mallette de cuir, il expliquait à la sécurité ce qu'il faisait avec ce bagage :

« Je suis médecin et j'ai toujours avec moi ce nécessaire de première intervention, ça peut toujours servir. Vos collègues de la TSA à Kennedy Airport m'ont déjà tout fait vider, si vous pouviez vous contenter de jeter un coup d'œil pour le contrôle, cela éviterait de décoller en retard...

— Vous êtes médecin donc... Et vous avez des instruments chirurgicaux dans votre mallette ?

— Oui, on ne sait jamais, je suis chirurgien de formation. J'ai déjà eu à m'en servir dans le métro à New York pour les premiers soins à des blessés par balles, un matin en me rendant au travail. Alors je fais suivre le nécessaire avec moi...

— Charlie, on a une fiche sur monsieur, c'est bon... Docteur Martin-Georges Peyreblanque, chirurgien traumatologue, Bellevue Medical Center à New York City, effectivement contrôlé par nos collègues de Kennedy Airport... Vous n'avez pas de plaquette de chocolat camouflée dans vos bagages ?

— Heu... Non, je l'ai mangée entre New York et ici après l'avoir montrée à vos collègues... Ma compagne ne voyage pas avec moi, je n'avais pas à la dissimuler... Je me rends à un congrès médical à Seattle, la conférence annuelle de l'association des ORL. J'ai une intervention de prévue sur les traumatismes accidentels de l'appareil auditif et leur traitement chirurgical... Mes chaussures, je les passe là ?

— Tout à fait docteur, merci de votre coopération...

— Je vous en prie... Heureusement que les terroristes d'Al Qaïda n'ont pas tenté de faire sauter un avion en dissimulant un bâton de dynamite où je pense, sinon les mesures de sécurité auraient une drôle d'allure... Mesdames bonsoir, j'ai une réservation pour le siège F6, c'est bien vers l'avant de l'appareil ?

— Tout à fait docteur... répondis-je. Par ici je vous prie... »

Le docteur Peyreblanque a récupéré ses chaussures à la sortie de l'appareil à rayons X de la Transportation Security Administration puis il m'a suivi après les avoir remises. C'était un vol comme les autres ce soir-là pour mes collègues et moi. Si j'avais pu me douter de ce qui allait arriver par la suite...

Avant d'entrer dans la Navy, j'avais eu l'occasion d'échapper à nouveau à un accident d'avion, et pas n'importe lequel... C'était en 1996, en juillet. C'était l'été précédent ma dernière année de lycée, et j'ai eu droit à une récompense pour mes bons résultats scolaires : un voyage à Paris... J'avais pris français en langue étrangère et je m'étais inscrite au club de français du lycée. La raison officielle de mon intérêt pour la langue française était Rudy Seyers, un garçon dont j'étais amoureuse. Il était en classe de français et, pour être avec lui, je m'étais inscrite pour cette matière. Manque de chance pour moi, il s'est intéressé à une autre... Comme j'avais de bonnes

notes et que le français m'intéressait malgré tout, j'avais persévétré. Avec ma mère qui parle espagnol, ça m'avait aidé pour apprendre la langue.

J'avais eu droit l'année passée à un voyage à Montréal pour perfectionner ma pratique de la langue. J'ai été ravie de l'occasion, la ville est très jolie et les francophones canadiens sont très contents que vous fassiez des efforts pour parler leur langue quand vous êtes anglophone. Je me suis retrouvée dans un famille d'accueil, les Vittellier, qui avaient un fils de mon âge, François, et une fille de deux ans mon aînée, Laurence. Cette dernière s'est vite intéressée à moi d'un point de vue, disons, sentimental, mais je n'ai pas donné suite... Je suis toujours en relation avec eux après toutes ces années.

Mais le plus important n'est pas là. Depuis San Diego, je devais prendre un vol à Los Angeles pour me rendre à New York avant d'embarquer pour Paris. Et c'est là que les ennuis ont commencé... Nous devions prendre un vol le soir au départ de New York en direction de Paris et, manque de chance, l'avion qui nous amenait depuis Los Angeles a eu un problème mécanique qui l'a contraint à se poser à Saint Louis, Missouri. Tous les membres du club de français de la Franklin Roosevelt High School se sont retrouvés en rade en plein milieu du pays. Les employés de la compagnie aérienne que nous avions prise se sont mis en quatre pour modifier nos réservations, et nous étions partis pour passer la nuit à Saint Louis. Miss Spilett, notre professeur, réglait la partie logistique avec l'aide des employés de la compagnie. Notre escale forcée à Saint Louis a vite été réglée :

« ...Nous vous avons réservé quinze places pour le premier vol direct vers New York demain matin, miss Spilett. Comme il atterrit à Newark international, je vais vous faire partir pour la France depuis cet aéroport, ça vous évitera le trajet en bus jusqu'à Kennedy Airport... »

— Merci monsieur, nous allons attendre ici le bus pour l'hôtel... Les enfants, écoutez-moi !... J'ai réglé le problème de l'avion, nous allons devoir nous répartir deux par deux pour les chambres à l'hôtel... Est-ce qu'il y a déjà des volontaires ?

— Moi ! répondis-je. Caitlin Meyer est d'accord pour partager ma chambre, on en a discuté...

— Bon, un problème de moins, Meyer et Kiranoshi... Ensuite... »

Cate Meyer était ma meilleure amie au lycée, et nous avions beaucoup d'affinités. Elle travaille aujourd'hui dans une boîte d'assurances de Sacramento comme chargée de clientèle. Ce soir-là, nous avons partagé la même chambre dans un hôtel de Saint Louis...

« La poisse ! fit-elle remarquer en posant sa valise. On serait en route vers Paris s'il n'y avait pas eu ce pépin avec l'avion... Sonia, tu as un préférence pour le lit ?

— Non, choisis le tien, je m'en fiche... Faut que j'aille aux toilettes, je peux déposer tes affaires dans la salle de bains si tu veux...

— Merci, je le ferai moi-même... Je mets les infos à la télé, ça va être l'heure, t'as un programme préféré ?

— Non, je suis crevée... Je prends une douche et je vais au lit...

— Passe d'abord, je te suivrais après les infos... »

J'ai pris mon temps à la salle de bains, Cate étant une accro aux infos télévisées. Alors que je rangeais ma trousse de toilette, elle est venue tambouriner à la porte de la salle de bains :

« *Sonia ! Sonia ! Viens-vite voir ! C'est pas croyable !*

— Quoi ? Clinton ne se représente pas en novembre ?

— *Déconne pas Sonia ! C'était quoi notre numéro de vol vers Paris ?*

— TWA 800, pourquoi ?

— *Si je te le dis, tu ne vas pas me croire ! Viens vite !*

— Voilà, j'arrive... »

Cate est une fille plutôt tranquille et réservée, et la voir dans un tel état d'excitation était inquiétant. Quand je suis sortie de la salle de bains, elle m'a tirée devant la télévision, sans le moindre commentaire. Effectivement, il y avait de quoi tomber par terre. Au journal du soir, les présentateurs annonçaient quelque chose qui était incroyable, surtout pour nous :

« ...Selon les premiers témoignages, ils semblerait que le Boeing 747 qui assurait le vol TWA 800 à destination de Paris Charles de Gaulle aurait explosé en vol pour des raisons inconnues. Les équipes de secours de l'US Navy sont en route vers le lieu de la catastrophe à l'heure qu'il est, et une cellule d'enquête a été immédiatement composée par le FBI et la NTSB. Pour le moment, la thèse d'un attentat terroriste de la même nature que celui qui a entraîné la perte d'un avion similaire de la Pan Am, le vol 103, huit ans plus tôt, n'est pas écartée... Aucune revendication n'a été... »

Miss Spilett avait prévenu nos familles en Californie dès qu'elle a eu l'information... Grâce à un MD 81 défaillant, nous avons évité d'embarquer à bord d'un avion qui a explosé en vol. Le NTSB a établi par la suite qu'il s'agissait d'un accident, une histoire de réservoir de carburant surchauffé. Quand je disais que j'avais de la chance avec les avions...

Ce soir neigeux de décembre 2004 sur l'aéroport de Chicago O'Hare marquait un tournant de ma carrière sans que je le sache. Après l'embarquement, nous avons pris le chemin de la piste pour le décollage. L'ambiance était calme dans l'avion, et nous étions en pleine routine. Une fois au bord de la piste, le 737 a attendu l'autorisation de décoller de la tour. J'ai procédé à la dernière vérification cabine avant le décollage, et tout était prêt pour un vol tranquille à destination de Seattle. Notre commandant de bord a passé l'annonce habituelle :

« Mesdames et messieurs bonsoir, le commandant Meade R. Cowleezion, son premier officier Cy Fit et tout son équipage vous souhaitent la bienvenue à bord de ce vol à destination de Seattle. Nous allons décoller dans quelques instants, veuillez regagner vos sièges, relever vos tablettes et redresser le dossier de vos sièges... »

Pour une fois, l'avion n'a pas perdu une roue au décollage, j'y avais eu droit à San Francisco le mois dernier... Une fois en vol, tout se passait bien. Enfin, presque... Pendant que j'étais occupé en cabine avec les passagers, mes collègues sont allées voir les pilotes. Vu la tête qu'elles faisaient en sortant du cockpit, il y avait quelque chose qui allait pas... J'ai aussi remarqué qu'elles entraient avec des verres pleins et ressortaient avec des verres vides... Au bout d'une demi-heure de vol, Marcy est venu me voir discrètement. A l'arrière de l'appareil, elle m'a demandé, discrètement, sur le ton de la confidence :

« Sonia, est-ce que tu peux vérifier sur la liste des passagers si on a un médecin à bord, s'il te plaît ? On a un petit problème avec les pilotes.

— Hem... Un problème ?

— Je préfère que tu le voie par toi-même, mais pas un mot aux passagers, ce serait... délicat...

— Je crois qu'il y a un médecin à bord. Qu'est-ce que je lui dis ?

— De se rendre avec toi dans le poste de pilotage, Danielle y est déjà, elle t'attend... »

Je me suis rendue dans le poste de pilotage et j'y ai trouvé ma collègue, paniquée. Les deux pilotes étaient affalés sur leur sièges et, au sol, des bouteilles d'alcool vides roulaient au gré des balancements de l'appareil. J'ai tout de suite compris la situation :

« Dan, ils ont quand même pas picolé tous les deux ?

— Si... Va falloir trouver un moyen de les réveiller avant qu'on arrive à Seattle !... Sinon, on fait comment pour se poser ?

— Il y a un médecin à bord, je vais l'appeler pour voir s'il peut faire quelque chose... Tu as la liste des passagers sur toi ?

— La voilà ! »

J'ai tout de suite retrouvé le docteur Peyreblanque, qui avait embarqué à Chicago. Il était bien passager, avec une réservation pour le siège F6, à l'avant de l'appareil. Les ennuis ne faisaient que commencer...

J'ai eu droit à de nouvelles aventures aéronautiques quand j'ai commencé ma carrière de sous-officier de marine. J'avais suivi une formation de base à l'école navale d'Annapolis et je me suis retrouvée secrétaire de l'amiral Sinkfaste à Washington DC. Mon patron était un responsable technique en charge d'un programme de missiles, et j'avais beaucoup de travail avec lui. Fin août 1998, j'ai été retenue avec mon patron pour une mission à l'étranger. La sixième flotte avait prévu des manœuvres en Méditerranée occidentale en coopération avec les marines italiennes, espagnoles et françaises. Mon patron se déplaçait sur place au grand port militaire français de Toulon, sur la côte méditerranéenne.

Je devais le suivre et j'avais eu à réserver en dernière minute des places pour des vols vers la France. Manque de chance, il n'y avait qu'une place de libre sur un vol direct Washington-Paris à la bonne date, avec changement vers Nice pour mon patron. Pour moi, rien de disponible. J'ai fait le tour des guichets des compagnies aériennes à Washington Dulles International et j'ai enfin pu trouver quelque chose chez Delta Air Lines, même si ce n'était pas satisfaisant :

« ...Miss Kiranoshi, nous n'avons pas mieux qu'un vol vers Genève en passant par New York. En partant de Washington, vous devrez changer à Kennedy Airport. Après, pour vous rendre à Nice, c'est un autre vol de notre partenaire Swissair...

— Bon, je fais comme ça... Vous me réservez un billet et vous l'envoyez au Pentagone à l'adresse que je vous ai indiquée précédemment. Donnez-moi un numéro d'ordre pour le paiement, j'envoie ça de suite à notre comptable...

— Je vous établis tout ça immédiatement, veuillez ne pas quitter...

— Alors Sonia, vous avez résolu votre problème de transport ?

— En partie Monsieur... Je vais devoir vous rejoindre à Nice en passant par Genève, je n'ai rien trouvé de plus direct...

— Vous serez là pour les manœuvres, c'est ce qui compte...

— Miss Kiranoshi ?... J'ai votre numéro d'ordre pour le bordereau fédéral, vous avez de quoi noter ?

— Un instant, je prends un stylo... »

Et c'est ainsi que la semaine suivante, le 2 septembre 1998, j'ai pris en début d'après-midi un vol à destination de New York Kennedy Airport depuis Washington Dulles. Et à Kennedy Airport, à la descente de mon avion, j'ai eu la désagréable surprise de me faire arrêter par le FBI. Deux agents m'attendaient à ma descente d'avion :

« Miss Kiranoshi ?

— Oui, c'est moi...

— Agents spéciaux Lorbeer et Terlinghem, veuillez nous suivre sans opposer de résistance. Ne faites pas de gestes brusques...

— Mais... Qu'est-ce que ça veut dire ?... Je suis militaire en déplacement pour des raisons d'ordre professionnel et je... Hé ! Mais pourquoi vous faites ça ?

— Vous êtes en état d'arrestation pour complot terroriste. Vous avez le droit de garder le silence, tout ce que vous pourrez dire sera retenu contre vous. Vous avez le droit d'appeler un avocat, il vous en sera commis un d'office si vous n'avez pas les moyens de payer...

— Aïe ! Mais faites attention avec vos menottes, vous me coupez les poignets ! Appelez le Pentagone, ils vous confirmeront...

— C'est ça, et pourquoi pas la Maison Blanche pour voir si vous êtes la nouvelle stagiaire du Président... Debbie, tu peux fouiller la demoiselle pour voir si elle n'a pas d'arme sur elle... »

Manquait plus que ça... J'ai été amenée dare-dare à Federal Plaza, photographiée de face et de profil, et traitée comme une criminelle avec prise de mes empreintes et fouillée à corps avant d'être interrogée. Visiblement, il y avait quelque chose qui coinçait avec le FBI :

« Mais c'est quoi cette histoire ? Je n'ai jamais mis les pieds au Japon, je ne connais personne à Yokohama, je ne suis pas activiste politique et je suis citoyenne américaine depuis ma naissance ! Je m'appelle Sonia Elisabeth Kiranoshi, je suis née à San Diego, Californie, mon matricule est 97-456547 N, j'ai le grade de quartier maître dans la Navy ! Si vous ne vérifiez pas avec le Department of Defense ce que je vous dis, vous n'aurez plus que mon nom, mon grade et mon matricule comme réponse ! Ça fait une heure que je vous demande de faire cette fichue vérification ! Vous avez bien accès au fichier du personnel fédéral, non ?

— Et bien au courant de nos méandres administratifs en plus... me répondit l'agent Terlinghem. Votre couverture est bien trouvée, mais ça ne marche pas avec nous...

— Donnie, le patron ! »

Le directeur du FBI a frappé à la vitre de la salle d'interrogatoire. Il était visiblement furieux. Miss Lorbeer, l'enquêtrice qui avait participé à mon arrestation, est allée le voir. Elle a vivement discuté avec lui puis elle a fait signe à son collègue, qui est sorti de la pièce. Peu de temps après, j'ai été conduite devant le patron du bureau de terrain du FBI de New York City. Apparemment, il y avait eu une jolie méprise, ce qu'il m'a expliqué :

« Miss Kiranoshi, veuillez accepter toutes nos excuses, vous avez été victime d'une homonymie. La police japonaise nous avait prévenu qu'une de leur ressortissante, suspectée de terrorisme, allait arriver à Kennedy Airport. Ce n'est pas vraiment votre portrait... »

Le directeur du FBI local m'a montré une photo d'une femme asiatique d'âge mûr, au visage long et au teint pâle. Rien à voir avec moi, qui avait la moitié de son âge à l'époque, en plus du teint mat et du visage rond... Le directeur m'a expliqué d'où venait la méprise :

« Cette personne répond au nom de *Sakura* Kiranoshi, elle est liée à l'Armée Rouge japonaise, un groupe terroriste d'extrême-gauche. Elle est recherchée et elle nous a été signalée être en provenance de Washington à destination Tokyo via New York. Après vérification, il s'avère qu'on vous a confondue avec elle sur la base de l'initiale du prénom, du nom de famille et de la provenance... Le Département d'État nous a transmis un dossier et j'ai fait vérifier le contenu pendant votre garde à vue, ainsi que vos dires avec le fichier du personnel des forces armées... Le Pentagone est furieux et la véritable terroriste nous a filé entre les doigts, elle n'a pas embarqué dans le vol vers Tokyo qu'elle devait prendre, l'équipage de l'avion japonais nous l'a confirmé par radio il y a de cela une demi-heure... »

Quand je vois un ratage pareil avec une histoire d'homonymie ridicule, cela ne m'étonne pas que nos services de sécurité aient laissé passer les terroristes du 11 septembre 2001... En attendant, miss Kiranoshi, mon homonyme, est toujours dans la nature à ce jour, décembre 2008... Pour mon

avion, c'était raté. Un agent du FBI m'a conduite à l'aéroport et m'a emmenée au comptoir de Delta Air Lines. Je devais prendre un vol Swissair vers Genève et c'était fichu pour ce soir :

« Votre avion a décollé il y a de cela une demi-heure, miss Kiranoshi... Nous n'avons pas d'autres vol avant demain matin...

— Bon, je prendrais ce que vous avez demain matin... Il me faut une correspondance pour Nice, en France, vous pouvez m'arranger ça, s'il vous plaît ?

— Je vais voir... On a un vol avec correspondance pour Nice, mais il vous faudra passer par Zurich. Vous n'arriverez à Nice que tard dans la soirée, avec quelques heures d'attente à Zurich. Je n'ai pas mieux.

— Je prends... »

Fort aimablement, l'agent du FBI, un père de famille dans la trentaine, m'a proposé de m'héberger dans sa famille pour la nuit afin de m'éviter les frais d'hôtel. C'est pendant que je prenais mon dîner en sa compagnie, et celle de son épouse, que j'ai appris la nouvelle. Il regardait les informations à la télévision quand il est venu dans la cuisine :

« Chérie, excuse-moi, j'ai quelque chose à demander à miss Kiranoshi, c'est très important.

— Ça a un rapport avec ton travail ?

— Si on veut... Miss Kiranoshi, le vol que vous avez raté, c'était bien le vol Swissair 111 ?

— Heu... Il me semble, je vais voir... Oui, Swissair 111, pourquoi ? »

Je me suis rendue à sa suite dans le salon. Aux informations de la nuit, j'ai appris que le vol que j'avais raté grâce à la bourde du FBI s'était écrasé en mer alors qu'il devait faire un atterrissage d'urgence à Halifax, au Canada... J'ai vraiment de la chance de l'avoir raté, celui-là !

Par contre, en ce soir de décembre 2004, ce que je ne risquais pas de rater, c'était un contact brutal avec le sol... Dans le cockpit, le docteur Peyreblanque, s'occupait de l'équipage, clairement indisponible pour cause d'abus de boisson... Son diagnostic était clair :

« Votre équipage en a probablement pour une dizaine d'heures avant d'être en état de travailler. Vu que je doute fort que nous ayons assez de carburant pour atteindre le Japon, je vous invite à voir si vous n'avez pas des collègues pilotes à bord de l'appareil pour prendre la relève. En attendant, il faut les allonger à l'arrière de l'appareil en les mettant sur le côté...

— Hem... Docteur... reprit Danielle, visiblement paniquée. Il n'y a pas d'autres personnes de la compagnie que les trois hôtesses de l'air...

— Dan, essaye plutôt de voir si quelqu'un sait piloter un avion parmi les passagers ! repris-je. On va bien pouvoir poser cet engin d'une manière ou d'une autre !

— J'ai un brevet de pilote privé, je peux faire voler cet avion jusqu'à bon port si vous n'avez pas d'autre alternative, reprit le docteur Peyreblanque. Il va juste me falloir un copilote qui puisse me donner un coup de main pour repérer les différents instruments. C'est pas plus compliqué que mon Piper...

— Heu... Docteur, vous êtes sûr ? demanda Danielle.

— Sauf si vous me trouvez parmi les passagers un moustachu de l'USAF avec 20 000 heures de vol sur B 52 ou KC 135, je pense être votre meilleur choix... Trouvez plutôt deux personnes capables de mettre ces deux rigolos à l'abri, je m'occupe du reste... »

Danielle a vite trouvé un docker de Seattle et un maçon de Portland, Ronnie et Clarke de leurs prénoms, pour déplacer les deux pilotes. Le docteur Peyreblanque s'est mis aux commandes de l'avion et il a tout de suite pris les choses en main. Je l'ai assisté :

« À vue de nez, si on est sur Red 11, on ne devait pas être trop loin de Casper, dans le Wyoming... Leur aéroport est une ancienne base de bombardiers, ils ont une piste de 3 000 mètres, largement ce qu'il faut pour un avion comme le nôtre...

— Vous avez l'air de connaître la région, docteur...

— Ma compagne est de Denver, Colorado, on vient souvent en vacances dans la région depuis New York City... Altimètre, gyrocompas, manette des gaz, volets, commande du train... Bon, il ne manque rien, vous avez l'indicatif de l'avion ?

— L'indicatif ?... Heu, non...

— Pas grave, je vais prendre l'immatriculation... Le Wyoming, c'est quel ARTCC déjà ?... Ah oui, Denver !... Pan, pan pan, ici November neuf deux sept Alpha Charlie à Denver contrôle, vous me recevez ?

— *Affirmatif neuf deux sept Alpha Charlie, vous avez enfin dessaoulé ?*

— Hem... Négatif Denver, j'ai remplacé l'équipage... Je souhaiterais faire un atterrissage d'urgence à Casper Natrona, il me faudrait un cap et... hem, une équipe médicale discrète avec du café fort, si vous voyez de quoi je veux parler. J'ai deux comas éthyliques à bord...

— *Standby neuf deux sept Alpha Charlie...*

— Vous croyez que l'on va y arriver ?

— J'ai sauvé des patients plus mal en point que cet avion, ne vous en faites pas... L'aéronef est stable, pas de problèmes mécaniques, le contrôle du trafic est au courant de notre situation...

— *Novembre neuf deux sept Alpha Charlie de Denver contrôle, j'ai une mauvaise nouvelle pour vous : Casper Natrona est en QGO, il y a quatre pieds de neige sur la piste et ils ne déblaieront pas avant demain matin...*

— C'est fâcheux... Entre ici et le Pacifique, vous avez quoi comme traitement alternatif... Hem, je veux dire, comme aérodrome de secours ? Je ne pense pas pouvoir me poser à Denver à cause du trafic...

— *J'ai Helena Regional avec une piste de 9 000 pieds. C'est à une heure de vol de votre position, mais vous avez sûrement assez de carburant pour y arriver...*

— Affirmatif Denver, on prend Helena Regional... Il me faudrait un cap direct pour y arriver, vous pouvez m'indiquer ça, je suppose ?

— *Affirmatif neuf deux sept Alpha Charlie... Je vais vous faire descendre au niveau 300, cap 345. Vous virerez à mon signal.*

— Compris Denver, niveau 300 cap 345 à votre signal pour neuf deux sept Alpha Charlie. Je déverrouille le pilote automatique...

— *Denver à neuf deux sept Alpha Charlie, virez maintenant !*

— Compris ! Niveau 300, cap 345 pour neuf deux sept Alpha Charlie... Mmmffff ! Un poil moins nerveux que mon Piper Cherokee Six... Cap 345... Niveau 300... Denver contrôle de November neuf deux sept Alpha Charlie, changement de cap effectué. Je pense que nous allons entrer dans la zone de contrôle de Salt Lake City, je n'ai plus leur fréquence en tête, pourriez-vous me la donner, je vous prie ?

— *121,35 VHF, je vous indiquerai quand changer de fréquence November neuf deux sept Alpha Charlie...*

— Compris Denver Contrôle, j'attends vos instructions, de neuf deux sept Alpha Charlie, terminé ! »

Un professionnel n'aurait pas mieux fait... Le docteur Peyreblanque avait une expérience conséquente du pilotage, et il maîtrisait bien le Boeing 737. Il m'a expliqué ce que nous venions de faire :

« J'ai demandé au contrôle du trafic un cap pour Helena. Nous avons descendu de 32 000 à 30 000 pieds d'altitude. Dans une heure, nous serons arrivés... Je repère les indicateurs de l'ILS, le système d'atterrissement sans visibilité. Vous avez de la chance, j'ai une licence FAA pour le vol aux instruments avec qualification atterrissage sans visibilité. Si je n'étais pas myope, je serais pilote de ligne au lieu de chirurgien... »

— J'allais vous le dire... Vous êtes médecin par vocation ?

— D'une certaine manière, oui... J'ai la passion de l'aviation et je cherchais un métier bien rétribué qui me permettre de payer mes heures de vol tout en exerçant une activité sociale utile. J'ai fait médecine et, comme je suis habile de mes mains, j'ai choisi chirurgie. Je travaille au Bellevue Medical Center à New York City et je devais me rendre à un congrès à Seattle.

— Vous avez choisi notre compagnie sur quels critères ?

— Plus de place sur le vol direct Chicago-Seattle de USA Express... J'avais le choix entre passer par Denver ou trouver un autre transporteur, votre compagnie a ainsi fait l'affaire pour des raisons d'horaire... Je comprends maintenant pourquoi le billet est pas cher et les places faciles à réserver chez vous... »

J'allais rajouter que notre compagnie était la seule à manquer de personnel mais ce n'était pas la peine d'en rajouter... Nous avions une chance d'arriver au sol vivants, il ne fallait pas trop en demander...

Entre la fin de l'année 1999 et les présidentielles de l'an 2000, j'ai eu de la chance à trois reprises. Enfin, deux et demi, si on compte le fait que la dernière fois comprenait un navire et non un avion. Ça a commencé par un voyage que je devais faire avec mon amiral dans le cadre du travail. Nous devions nous rendre en Égypte pour le travail. Fin octobre 1999, deux jours avant Halloween, nous sommes partis, mon officier supérieur et moi, en direction du Caire via New York Kennedy Airport.

J'avais fait les réservations et, en principe, nous devions une heure à New York pour changer d'avion tranquillement. Malheureusement, il y a eu un contretemps dans notre voyage. Suite à un problème avec le contrôle du trafic aérien, notre avion a dû se poser à Newark International. Et là, atteindre Kennedy Airport et embarquer dans notre vol vers le Caire en moins d'une heure, c'était infaisable... Je me suis franchement sentie ridicule d'avoir fait rater ce voyage, et mon officier supérieur a eu la gentillesse de ne pas me blâmer pour ça :

« Quartier maître Kiranoshi, ne vous mettez pas dans des états pareils, les imprévus, ça arrive ! Nous allons tout simplement faire échanger nos billets pour un autre vol, et tout sera réglé... »

— Monsieur, je m'en veux de ne pas avoir prévu plus de marge au cas où... Une heure de plus pour la correspondance, et nous n'aurions pas été coincés ici... »

— Quelle importance, ce qui arrive n'est pas de votre faute, et je ne vais pas vous reprocher d'avoir fait du bon travail... Moi, c'est l'année où je dois rater un avion, ça m'arrive une fois tous les dix ans depuis que je suis gamin... Le premier que j'ai raté, c'était un vol d'American Airlines en 1959... Le comptoir d'Egyptair est ouvert, on va pouvoir se faire échanger nos billets... »

Il était minuit et demie en ce 31 octobre 1999, et c'était un miracle que nous ayons un interlocuteur pour résoudre notre problème de billets. Et la solution a été vite trouvée par l'employé d'Egyptair :

« Je n'ai pas de vol direct mais je peux vous réserver une place sur un vol Lufthansa¹ vers Francfort, d'où vous aurez une correspondance avec un vol Egyptair pour Le Caire... L'avion part à six heures du matin, vous avez le temps pour la correspondance... »

— Je prends... Mettez-nous deux places en classe affaires, au nom de Sonia Kiranoshi et Morton Sinkfaste... »

Dans la salle d'attente, l'Amiral Sinkfaste m'a expliqué pourquoi il ne s'en faisait pas d'avoir raté l'avion. Il avait l'habitude de ce genre d'incidents, et cela depuis longtemps :

« Le premier vol que j'ai raté, c'était l'année de mes douze ans, en 1959. c'était le vol American Airlines 320. Mes parents et moi, nous sommes arrivés en retard à l'aéroport de Chicago et nous avons dû prendre un autre vol. Bien nous en a pris, car le vol 320 s'est écrasé à l'atterrissement à l'aéroport de New York La Guardia... »

— C'est... une chance... »

— M'en parlez pas... Dix ans plus tard, je suis enseigne de vaisseau après avoir réussi l'école navale d'Annapolis... Je profite d'une permission après les fêtes de fin d'année pour aller voir ma future épouse à Milwaukee depuis San Diego, en prenant un vol au départ de Los Angeles, le vol United 266. Là, ma réservation n'a pas été enregistrée correctement. C'était avant que l'informatique ne soit banalisée et fiable, ils avaient commis une erreur au téléphone et j'étais en fait inscrit sur un vol à destination de Mexico City... Le temps de réparer leur erreur, l'avion décolle et je dois prendre un autre vol... Encore une fois, j'ai eu de la chance, l'avion s'est écrasé après le décollage... »

— Là, vous auriez dû vous mettre à jouer à la loterie... »

— J'y joue depuis 1965 et je n'ai jamais rien gagné... Tant mieux, si je gagne un jour, il faudra que je trouve un autre moyen de transport que l'avion... Dix ans plus tard, je suis nommé capitaine de corvette, j'ai eu une carrière rapide à cause du Vietnam... Je pars de Chicago pour fêter ça avec des compagnons d'armes du Vietnam. J'avais une réservation sur le vol American Airlines 191, à destination de Los Angeles. Mon taxi est coincé dans les embouteillages et j'arrive à temps à O'Hare pour voir mon avion s'écraser au décollage... »

— Je comprends pourquoi vous ne gagnez pas à la loterie... »

— Il faut croire. La dernière fois que j'ai raté un avion qui s'est écrasé, c'était l'année où j'ai été nommé capitaine de vaisseau... J'étais en mission au Congo, à Brazzaville, pour le compte de notre attaché militaire local. Je réserve une place dans un vol d'une compagnie aérienne française pour rentrer à Washington via la France. Au dernier moment, je me fracture la cheville droite en tombant bêtement dans un escalier de l'hôtel où je logeais. Je dois être soigné sur place, et je fais changer ma réservation sur le vol de la semaine suivante... L'avion que j'aurais dû prendre, le vol UTA 772, a explosé en vol au-dessus du Niger... »

— Vous êtes comme moi amiral... À chaque fois que vous ratez un avion, il s'écrase pour une raison ou une autre... »

— Vous aussi ? »

Le lendemain, à Francfort, nous apprenions que le vol Egyptair 990, celui que nous devions prendre ce soir-là, s'est écrasé en mer au large du Massachusetts... L'amiral Sinkfaste avait échappé, en ma compagnie, à son accident aérien de la décennie, il tenait sa moyenne... »

¹ Egyptair a des accords de réservations communes et de correspondances avec d'autres compagnies aériennes, dont la Lufthansa, à travers le consortium Star Alliance.

Quelques semaines plus tard, début 2000, j'ai pris des vacances au Mexique en compagnie de mon frère cadet Pedro. Il avait fini ses études et trouvé une place d'attaché commercial dans une start-up qui vendait on ne sait trop quoi sur Internet, et qui a fait faillite six mois plus tard... Pedro et moi, nous avions pu nous arranger pour avoir une semaine de vacances au même moment. J'ai plus de facilités avec la Navy et j'ai pu caler mes vacances sur les siennes. Nous avions pris un hôtel à Puerto Vallarta, une petite ville de la côte Pacifique du Mexique.

Nous devions rentrer aux USA fin janvier en passant par San Francisco pour rendre visite à notre grand-mère maternelle. Nous avions même trouvé un vol direct pour San Francisco depuis cette ville mexicaine et tout allait bien pour nous. Jusqu'au jour du départ... Nous avons été déposés à l'aéroport par un taxi local, et, au moment de nous présenter devant le comptoir de la compagnie, mon frère, qui avait nos billets, a soudain constaté que quelque chose n'allait pas :

« Sonia, la pochette avec les billets, tu me l'as bien confiée en partant de l'hôtel, c'est bien ça ?

— Oui... Ne me dis pas que tu l'as perdue...

— Ben si... Je ne l'ai pas sur moi...

— Oh non ! »

Naturellement, sans billets, pas la peine de vouloir embarquer... Nous sommes revenus à l'hôtel, avons demandé à fouiller notre chambre, rien retrouvé, engueulés copieusement entre frère et sœur avant que le chauffeur du taxi que nous avions empruntés ne revienne avec notre fameuse pochette perdue. Nous étions tellement contents de l'initiative spontanée de ce brave homme que nous lui avons laissé en pourboire tout l'argent liquide que nous avions sur nous, environ \$100 entre nos pesos et nos dollars, une somme conséquente qui a dû l'aider à finir ses fins de mois.

Deux heures plus tard, nous sommes revenus à l'aéroport avec un autre taxi, payé grâce à un chèque de voyage que nous avons changé au bureau de l'hôtel. Naturellement, notre avion avait décollé depuis une heure, et il nous fallait trouver une solution de rechange. Par chance, notre compagnie aérienne a accepté de nous changer notre billet :

« Pour San Francisco, je vais devoir vous faire changer à Los Angeles par le vol de cet après-midi... Nous avons des accords de partage de code avec American Airlines, je vous met sur un de leurs vols vers San Francisco au départ de Los Angeles. Par contre, vous aurez deux heures de correspondance là-bas...

— Bien, on prend... repris-je. Pedro, merci de faire attention à rien !

— Oh, ça va... Ça ne t'arrive jamais, toi, de perdre quelque chose ?

— Madame, monsieur, pouvez-vous me rappeler le numéro de votre vol, celui que vous aviez réservé ?

— Alaska Airlines 261... Pedro, je m'occupe de tout, préviens maman qu'on a changé d'avion et qu'on sera en retard. On la appellera à Los Angeles pour lui confirmer l'heure d'arrivée...

— Vous serez à San Francisco à huit heure et demie du soir... Je vous valide la réservation, il n'y a pas de supplément... »

C'est en appelant ma mère depuis l'aéroport de Los Angeles pour lui dire que nous serions en retard que nous avons appris que l'avion que nous devions prendre pour le retour s'était écrasé en mer au large de Los Angeles... Sauvée par la distraction de mon frère et par un taxi mexicain, il n'y a qu'à moi que ça arrive ce genre de choses...

Dans notre 737 dérouté, nous n'avions pas encore atteint le point de catastrophe le plus élevé possible... Le docteur Peyreblanque passait en revue la planche de bord et il a tout de suite trouvé quelque chose qui n'allait pas, le contraire aurait été étonnant :

« Oh, oh... Problème !...

— Heu... Quoi donc docteur ?

— Surchauffe du réacteur tribord... Je vais devoir couper l'engin avant qu'il n'explose ou ne prenne feu... Normalement, ce genre de problème déclenche une alarme majeure, on devrait avoir le klaxon d'alerte pour nous casser les oreilles... Heureusement que l'on n'est pas loin... »

Un bruit d'explosion sur notre droite suivi d'une violente embardée ont secoué l'avion. Le docteur Peyreblanque s'est cramponné aux commandes et il m'a immédiatement demandé d'actionner des commandes bien précises :

« Coupez l'arrivée du carburant, ici !... Les extincteurs, là !... Mayday, mayday, mayday ! Ici November neuf deux sept alpha charlie, notre réacteur tribord vient d'exploser ! Je préconise un atterrissage d'urgence mais je sollicite un second avis, à vous !

— *Denver contrôle à neuf deux sept alpha charlie, est-ce que vous pouvez maintenir votre altitude ?*

— Négatif ! J'ai une surchauffe du réacteur bâbord en prime, je vais finir en vol plané si ça continue ! Dites à tout ce qui vole en dessous de nous de se pousser, je descend ! Donnez-moi ce que vous avez comme QAM pour l'endroit où on va se poser !

— *Visibilité horizontale 15 nautiques en dessous du niveau 100, verticale 5 000 pieds, vent du 235 stable à dix noeuds, couverture nuageuse sept huitièmes entre les niveaux 180 et 100 mais huit octans de visibilité en dessous, vous devriez pouvoir vous poser en VFR mais allez-y doucement, c'est montagneux en dessous de vous...*

— Compris Denver Contrôle, de neuf deux sept alpha charlie, on descend et on se pose, terminé !... Dites à vos collègues de prévoir un atterrissage en catastrophe, on y va !

— Sonia ! Sonia !... On a un réacteur qui brûle ! Qu'est-ce qui se passe avec cet avion ! »

Danielle, qui était restée avec Marcy en cabine pour s'occuper des passagers, est venue nous voir pour comprendre ce qui se passait. Voyant que l'avion descendait, elle n'était guère rassurée :

« Heu... On est déjà au Montana ?

— Négatif, on fait un atterrissage d'urgence, et votre collègue me donne un coup de main ! expliqua le docteur Peyreblanque. Préparez les passagers pour le crash, je ne voudrais pas avoir trop de fractures et de traumatismes à soigner !... Miss Kiranoshi, vous avez ici la commande des volets, vous la tirez à fond vers le haut quand je vous le dirais !

— Compris docteur... MARCY ! DAN ! ÇA VA ?

— Oui, c'est bon ! répondit Marcy. C'est quand vous voulez !

— 18 000.... 16 000... 14 000... commentait le docteur Peyreblanque les yeux rivés sur l'altimètre. On va passer sous les nuages, je vais devoir trouver un endroit un peu plat... *OH PUTAING !²* »

Par une trouvée dans les nuages, nous avons vu que nous foncions droit sur une montagne enneigée couverte d'une forêt de pins. Le docteur Peyreblanque a effectué un virage serré sur la droite pour éviter le crash de justesse. Nous avons vu les pins de près et j'avoue que j'ai eu la trouille de ma vie à ce moment-là. Alors que l'avion était redressé en vol en palier par son pilote improvisé, j'ai vu au loin, au fond d'une vallée, un vaste espace plat, enneigé, droit devant nous :

² En français dans le texte.

« Docteur ! Droit devant !

— J'ai vu... Tirez les volets à fond, on y va ! »

J'ai actionné le levier qui commandait les volets de l'avion, qui a fait un bond vers le haut tout en perdant de la vitesse. Cramponné aux commandes, le docteur Peyreblanque m'a prévenue :

« On se pose là ! Je coupe tout !... Accrochez-vous ! »

Le docteur Peyreblanque a coupé le réacteur gauche et fait ce que les enquêteurs du National Transportation Safety Board ont qualifié, par la suite, d'atterrissement d'urgence impeccable digne d'un professionnel. Bien à plat, le nez légèrement levé, le docteur Peyreblanque a posé l'avion sur la surface enneigée le plus délicatement possible. Il y a eu un gros bruit d'éddredon crevé quand l'avion a touché la neige, puis un bruit de luge géante pendant quelques secondes avant que notre 737 ne s'immobilise à l'orée d'une forêt de pins, dans un nuage de neige poudreuse soulevée par l'impact. Calmement, le docteur Peyreblanque a défait le harnais de sécurité qui l'attachait au siège du commandant de bord et il m'a dit :

« Bon... Ne vous en faites pas, nous ne tomberons pas plus bas... »

Vu les circonstances, il était difficile de faire mieux... Il ne restait plus qu'à attendre les secours dans les meilleures conditions possibles.

Il n'y a pas qu'avec les avions que je n'ai pas de chance. J'y ai aussi eu droit avec les bateaux... Fin 2000, trois semaines avant les présidentielles, j'ai reçu une affectation pour mon service en mer obligatoire. Tout membre de la Navy doit servir en mer sur un bâtiment deux semaines par an. J'avais été nommée second maître par mon amiral, content de mon travail, et je devais partir pour une croisière de retour vers Norfolk depuis Aden. J'avais mon affectation et je suis passée par la base aérienne de Ramstein, en Allemagne, avant de continuer avec un vol civil vers le Yémen, où je devais embarquer sur le navire qui devait me ramener vers les USA. À bord, je devais m'occuper de diverses tâches administratives.

Je suis arrivée à Aden par un vol commercial directement depuis l'Allemagne et j'ai immédiatement pris un taxi en direction du port. Je devais appareiller à deux heures de l'après-midi, heure locale, et je ne voulais pas être en retard. Je suis arrivée au port militaire d'Aden et il y avait une importante agitation sur les lieux. Un peloton de Marines barrait l'accès, assisté par des soldats yéménites, et j'ai débarqué au milieu de tout en me doutant de rien, en me présentant à l'officier qui commandait le peloton :

« Monsieur... Second maître Sonia Kiranoshi, je suis affectée à bord d'un navire qui doit appareiller cette après-midi... Hem... Sauf votre respect, je pense que je n'arrive pas au bon moment... »

— Faut voir... Second maître Kiranoshi, dites-moi... Quel est le navire sur lequel vous devez embarquer ?

— L'USS *Cole* Monsieur... »

À la tête qu'a fait à ce moment-là l'officier des Marines, j'ai tout de suite compris qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas... Al Qaïda venait d'attaquer l'USS Cole et il y avait des morts. J'ai quand même été utile en donnant du sang pour les blessés. Puis j'ai donné un coup de main à nos services administratifs sur place pour établir la liste des victimes et rédiger les lettres aux familles avant de rentrer aux USA à bord de l'USS *Hawes*, qui était venu sur place pour porter secours au Cole. Décidément, je porte la poisse...

Après notre atterrissage en catastrophe, le Docteur Peyreblanque a pris les choses en main pour s'occuper des blessés. Il y avait quelques blessures superficielles et, en professionnel de la traumatologie, le docteur Peyreblanque a vite traité tout le monde :

« Et voilà, dernier point de suture, je vous pose une compresse et dans une semaine, votre blessure au front ne sera plus qu'un mauvais souvenir... Patient suivant, je vous prie !... Ah, un gros hématome au front, je vais poser une compresse, ça devrait aller... Vous avez perdu connaissance lors du choc ? Troubles visuels, perte d'équilibre ?

— Rien de tout cela docteur. Juste que ça fait mal...

— Bougez pas madame, je vous donne un antalgique local et un anti-oedémateux per os... Repassez me voir dans une heure, ou en urgence si vous avez des troubles de la vue, de l'équilibre ou des pertes de connaissance. J'exigerai une radio crânienne pour vous quand on sera sortis de là... Miss Kiranoshi, votre collègue Marcy, elle devait pas déjà être rentrée de sa petite exploration ?

— Elle m'a dit qu'elle allait juste voir les environs... La voilà ! »

Marcy a frappé à la porte d'embarquement arrière de l'avion. Elle avait fait un tour de l'avion et des environs immédiats pour voir quelle était notre situation, et ce n'était pas si dramatique que cela pouvait en avoir l'air :

« Mes félicitations docteur, il n'y a pas la moindre fuite de carburant, on va pouvoir rester à l'abri à l'intérieur en attendant les secours. On s'est posé sur un lac et on a bien dû gratter la neige sur une demi-mile ou plus. Là, on est sur la rive, ça facilitera le repérage par les secours...

— Bien, maintenant, il faut passer la nuit... Est-ce qu'il y a quelque chose à manger à bord de cet avion ? Vu que l'on risque descendre facilement à vingt degrés en dessous de zéro, je propose que l'on donne à manger en priorité aux personnes blessées...

— Faudra voir en soute si on n'a pas quelque chose de comestible dans la cargaison... pointa Marcy. En attendant, je vais distribuer toutes les couvertures. Docteur, vous avez des fusées de détresse dans le cockpit, dans une armoire à l'entrée...

— J'ai vu l'armoire... Il me faudrait un ou une volontaire pour m'éclairer quand j'irais visiter les soutes...

— Je viens avec vous ! proposai-je... »

Pour la nourriture, la compagnie ne faisait plus de service de repas aux passagers, ça coûtait trop cher... Par chance, le docteur Peyreblanque a trouvé, en soute, des conserves dans des cartons, visiblement un envoi d'un des cadres de la compagnie à l'un de ses proches. Le médecin a commenté sa découverte en des termes plutôt acides :

« Tiens, ? L'US Postal est en grève ce mois-ci, je n'avais pas remarqué... Quatre cartons de conserves de viande et de légumes, il y en aura pour tous les goûts, tant mieux pour nous...

— Remarquez, on a déjà deux *dindes froides*³ qui ronflent à l'arrière de l'appareil... Pour réchauffer tout ça, on va avoir du mal...

— Peut-être pas... Si vous me trouvez deux récipients de grande taille, une boîte d'allumettes, un briquet et un bout de tuyau, je peux improviser de quoi réchauffer les conserves...

— Vous pensez à quelque chose, docteur ?

— Nous n'avons pas vidé complètement les réservoirs de l'avion. En siphonnant un peu de kérosène, je peux improviser un réchaud pour faire chauffer les conserves par bain-marie en faisant fondre de la neige. En plus, quand les secours arriveront, on pourra se servir des récipients comme

³ Jeu de mot avec l'expression "cold turkey" (*dinde froide*) qui signifie, entre autres, "sombre crétin" en argot anglo-américain.

braseros pour indiquer notre position. D'après ce que j'ai vu avant le crash, on n'a pas vidé les réservoirs d'aile...

— Et on pourra même faire des boissons chaudes... Vous m'avez dit que l'alcool, il fallait oublier.

— Par temps froid, c'est le meilleur moyen de se suicider : ça favorise la déshydratation et la perte de chaleur. C'est pour cela que j'ai rajouté une couverture de survie aux couvertures de cabine qui protègent vos pilotes du froid... Bon, on ramène ça en cabine...

— Nous avons deux grosses poubelles métalliques en cabine pour récupérer les déchets aux escales... pointai-je. Ça pourra faire l'affaire pour votre réchaud. Pour le tuyau, je vais demander à Marcy, elle a quelque chose dans ce genre pour déboucher le lavabo... »

Finalement, notre atterrissage en catastrophe tournait au pique-nique/réveillon improvisé en pleine nature... Cela aurait pu être pire !

Le clou de ma carrière professionnelle avec la Navy, ça reste quand même le 11 septembre 2001... Et en deux parties, il faut bien le dire... Tout commence à la mi-août 2001. Je devais me rendre à San Diego depuis Washington pour le travail. Mon amiral m'attend sur place et je dois prendre l'avion. Comme j'ai été prévenue au dernier moment, j'ai réservé la seule place disponible en classe économique sur un vol qui part vers Los Angeles depuis Washington Dulles international, le vol American Airlines 77, pas encore connu à l'époque pour sa capacité à réduire un Pentagone en carré...

Ce genre de truc, ça n'arrive qu'à moi. Ce jour-là, je n'avais pas raté l'avion, il n'y avait pas de problèmes avec le FBI, le taxi pour l'aéroport, la correspondance ou quoi que ce soit d'autre. Simplement, comme toute bonne compagnie aérienne qui veut remplir ses avions le plus possible, American Airlines avait réservé plus de places que de sièges à bord de l'avion... Par chance, ce n'était vrai que pour la classe économique... Il restait des places en première classe, à l'avant de l'appareil, et l'employée de la compagnie chargée des enregistrements des passagers m'a fait une faveur, ainsi que pour les trois autres passagers de classe économique qui étaient venus ce jour-là :

« Mesdames, messieurs, il me reste quatre sièges en première classe sur ce vol, je peux vous y installer sans supplément. Nous n'avons pas d'autres réservations pour cette classe, je peux vous y installer... »

— Merci beaucoup ! répondis-je la première. Je me rends à San Diego pour le travail, je ne peux pas me permettre de rater ce vol... »

L'ambiance à bord du vol American Airlines 77 était particulièrement feutrée en première classe. Je découvrais les sièges grand confort de la compagnie et je me suis confortablement installée pour le décollage. J'étais assise à côté d'une dame élégante dans la cinquantaine, qui avait visiblement emporté avec elle de quoi travailler : ordinateur portable et pile de documents. L'équipage a fait l'annonce pour le décollage, comme d'habitude :

« Mesdames et messieurs, le commandant Norman Bates et son équipage vous souhaitent la bienvenue à bord de ce vol à destination de Los Angeles. Nous allons décoller dans quelques instants, veuillez regagner vos sièges, relever vos tablettes et attacher vos ceintures. Nous vous remercions d'avoir choisi American Airlines pour votre voyage et nous vous souhaitons un bon vol... »

Le décollage s'est passé de façon impeccable. Je n'ai pas osé déranger ma voisine de siège, visiblement fort occupée avec ce qui ressemblait à des plans d'architectes et des devis de travaux publics. J'ai remarqué de l'autre côté de l'allée un groupe de jeunes hommes dans les 20-30 ans,

qui consultaient attentivement divers documents que je n'ai pas pu identifier. Ma voisine de rangée a fait une pose dans l'examen de ses documents et elle m'a adressé la parole, alors que je me plongeais dans une revue que j'avais acheté à l'aéroport avant le décollage. Très sympathique, dotée d'un accent d'aristocrate anglaise très marqué, elle a vite fait connaissance :

« Mademoiselle, si vous voulez profiter de la vue, nous pouvons échanger nos places. J'ai du travail jusqu'à Los Angeles et je ne vais pas lever les yeux de mes papiers... Rosemary Waddington Berringsford, du groupe Waddington Properties International. Je suis le PDG de la compagnie... »

— Enchantée, second maître Sonia Kiranoshi, US Navy, je suis en poste au Pentagone... »

J'ai entendu la conversation à voix basse de nos quatre voisins de rangée, de l'autre côté de l'appareil, cesser subitement à l'énoncé de mon lieu de travail. Ça m'a intriguée mais je n'y ai pas prêté plus attention que ça, sur le moment. Miss Waddington, habituée de la compagnie, m'a alors demandé :

« Vous aussi, vous avez été reclassée en première classe. Ces sur-réservations, quelle plaie ! J'ai souvent le cas avec mes collaborateurs quand ils sont en mission, mais ça a l'air de se calmer un peu depuis quelques temps... »

— Je vous avoue que, jusqu'ici, j'ai eu la chance de ne pas rencontrer ce genre de problème. C'est la première fois que cela m'arrive... »

— Au moins, ils vous font voyager en première classe sans supplément ! Depuis qu'ils ont refusé la même faveur à un de mes employés qui se déplaçait, comme vous, pour le travail, je boycotte leur concurrent, Continental Airlines... Je vais appeler l'hôtesse pour me servir un café, si vous en voulez, je lui demande d'en prendre un pour vous... »

— Volontiers... Merci de votre attention... »

— Mais c'est tout naturel... Messieurs, un petit café ? »

— NON ! »

Sans même lever les yeux de leurs papiers, les quatre hommes ont répondu en chœur. Une drôle de façon d'agir... L'hôtesse est venue nous apporter un café, et, pendant qu'elle nous servait, je n'ai pas pu m'empêcher de jeter un coup d'œil sur nos voisins de rangée, toujours affairés dans leurs papiers. Madame Waddington a alors entamé la conversation avec moi :

« Vous travaillez donc au Pentagone ? Vous devez être dans le secret des Dieux, vous êtes dans la sécurité ? »

— Non, pas vraiment, je suis la secrétaire de l'amiral Sinkfaste, des services techniques de la Navy. Tout ce qui concerne les programmes de développement de nouveaux armements... »

— C'est quand même courageux à vous d'occuper ce genre de poste ! J'admirerai toujours les jeunes femmes qui ont le courage de choisir la carrière des armes ! »

— En vérité, pour ne rien vous cacher, c'est pour payer les études... Je veux être hôtesse de l'air et l'école qui assure la formation coûte \$50 000 par an pour deux ans de formation... La Navy me paye tout ça une fois fini mon temps de service... »

— C'est une bonne idée si vous n'avez pas une famille riche, les prêts d'études sont si cher... J'ai payé les études de mes trois enfants, mon aîné a fait carrière dans la communication, ma fille a fait son droit à Harvard et mon second fils... hem... est présentateur de journal télévisé... Vu son niveau de... d'études, c'est inespéré... Oh ! Vous aussi, vous vous référez au Gantler et Soames ? »

Madame Waddington Berringsford avait remarqué que l'un de nos voisins de rangée était plongé dans un ouvrage d'architecture bien connu de miss Waddington : *Technologies de base des constructions métalliques*, par Ira Gantler et Vernon Soames. Voyant quelqu'un qu'elle supposait être du métier, elle a tout de suite entrepris de faire connaissance :

« Moi aussi, je suis dans le secteur du bâtiment... Construction et gestion de locaux professionnels et d'infrastructures de travaux publics. Vous êtes dans quelle branche ?

— Moi, c'est plutôt la démolition... répondit froidement l'intéressé. Je suis patron d'une petite entreprise, je débute dans le métier...

— Nous ne sommes pas connus mais nous allons vite devenir célèbres, et vous entendrez parler de nous ! répondit un autre des membres de ce groupe plutôt singulier. Nous allons faire du bruit ! »

L'homme à l'ouvrage technique a dit quelques mots brefs en arabe à son compagnon, visiblement pour lui demander de se taire, vu le ton glacial sur lequel il a donné ce qui semblait être un ordre. Visiblement gênée, miss Berringsford a fort diplomatiquement entrepris de mettre un terme à la conversation, visiblement gênante pour ces gens-là :

« Hem... Je ne vais pas vous déranger plus longtemps messieurs, vous devez avoir beaucoup de travail... En tout cas, je vous souhaite de casser la baraque avec votre petite entreprise !

— C'est prévu, ne vous en faites pas... »

Ce furent les derniers mots, dits sur un ton glacial, de la part de celui qui semblait être le chef de ce groupe. J'ai passé le reste du vol à faire la conversation à madame Berringsford, entre deux lectures de mon magazine et deux séances de travail de la chef d'entreprise. Les quatre passagers bizarres sont restés entre eux, et j'ai aperçu entre leurs mains, à un moment, ce qui m'a semblé être un manuel technique concernant le Boeing 757. Quand le FBI a publié leurs portraits, j'ai reconnu Mohamed Atta, mon homme au manuel technique du bâtiment, Hani Hanjour et Khalid Al-Mihdhar, qui ont détourné le vol que j'ai pris ce jour-là, et Nawaf al-Hamzi, qui faisait partie du même groupe dans le rôle de l'homme qui avait été rappelé à l'ordre par Mohamed Atta. J'en fais encore des cauchemars sept ans après...

Nous avons pu passer la nuit sans trop avoir froid grâce à une idée d'un de nos passagers, un chauffagiste de Tacoma. Nous avons rassemblé tous les récipients pouvant contenir de l'eau et, grâce au kérosène restant dans les réservoirs de l'avion, nous avons fait bouillir de l'eau, obtenue à partir de neige fondu. Puis nous avons distribué les plus petits récipients aux passagers comme chauffe-cigarettes, et utilisé les plus gros pour réchauffer la cabine. Cela nous a permis de passer la nuit tranquille, sans trop souffrir du froid. Le lendemain à l'aube, je me suis réveillée la première et, en allant voir ce qui se passait dehors, j'ai eu une mauvaise surprise. J'ai réveillé le docteur Peyreblanque pour lui faire part de ma découverte :

« Docteur ! Venez voir !

— Mmmffff ?... Les secours sont déjà là ?

— Je pense qu'ils vont avoir des problèmes pour nous trouver... Le temps n'est pas fameux... »

Effectivement, il y avait de la brume qui masquait le sol. On ne voyait rien au-dessus d'une altitude d'environ une trentaine de pieds, et nous étions mal pour être détectés par les secours. Découvrant la situation, le docteur Peyreblanque a quand même eu une bonne idée :

« On va prendre tout ce qui est déchets plastiques dans l'avion, comme les gobelets, les emballages vides, et les rassembler dans un endroit plat de la rive du lac pas trop loin d'ici. Je vais siphonner une vingtaine de litres de kérosène de plus, on la renversera sur les déchets pour y mettre le feu dès qu'on entendra un avion ou un hélico approcher. Ça fera une fumée noire épaisse qui sera facilement repérable à travers le banc de brume. C'est une collègue de ma compagne, pilote de chasse, qui m'a filé le tuyau... »

— C'est logique... repris-je. Je m'occupe du plastique, je vous laisse faire pour le kérosène... »

Nous espérions tous qu'avec le jour, la brume se dissiperait, mais il n'en était rien. Une heure après le lever du soleil, un banc épais recouvrait toute la vallée. Par chance, on pouvait voir le soleil à travers l'épaisse couche cotonneuse. Le docteur Peyreblanque était malgré tout optimiste :

« Le banc ne couvre pas les sommets, seulement le fond de la vallée... m'a t-il dit. Une colonne de fumée noire sera visible depuis le ciel. J'ai posté deux volontaires près du feu, dès qu'on entend quelque chose, ils savent ce qu'il faut faire...

— Justement... fis-je remarquer. Je crois qu'il y a quelque chose pas loin d'ici... Écoutez !

— Vous trouvez... Oui, c'est un hélico du secours en montagne ! Un Bell 204 ou 212 avec un rotor principal bipale, je reconnais le "flop flop flop" typique que fait ce type d'appareil quand il est en vol. Il est au sud de notre position, là où on a disparu du radar avant de nous poser !... Au feu, vite ! »

Nous avons allumé le feu et une épaisse colonne de fumée s'est élevée du brasier improvisé. En moins de dix minutes, l'hélicoptère qui nous cherchait est arrivé au dessus de notre position. Ne voyant pas le sol, le pilote est descendu dans la brume et il s'est maintenu en vol stationnaire à une centaine de pieds au-dessus du sol. Un secouriste a été treuillé et le docteur Peyreblanque est allé l'accueillir :

« Bonjour... Secours en montagne du Wyoming, vous avez des blessés avec vous ?

— Quelques coupures et bosses sans gravité, déjà soignées sur place. Par contre, j'ai une personne qui a pris un coup à la tête lors du crash. A priori, rien de sérieux mais je voudrais quand même lui faire passer une radio du crâne. Vous pouvez nous envoyer du monde pour nous tirer de là ?

— Pas par voie aérienne, une tempête de neige est attendue pour ce soir, et les vallées sont noyés sous la brume. La Garde Nationale va pouvoir envoyer une colonne de chenillettes pour vous évacuer, mais il faudra bien attendre cinq ou six heures.

— *Crrrsh... Malcolm, ça se présente comment ?*

— Des blessés légers soignés sur place, et un trauma crâne suspecté à évacuer... Monsieur, est-ce que l'avion est intact ?

— Oui, j'ai pu le poser en un seul morceau. Atterrissage sur le ventre, la carlingue est toujours intacte, nous nous y sommes abrités pour passer la nuit...

— Restez-y, je relève votre position par GPS... Vous êtes sur le Bulcher Lake, à 120 miles au sud de Casper. Je prends votre blessé et je fais prévenir la Garde Nationale dès qu'on est en l'air...

— L'avion est à environ 300 mètres sur votre droite, si vous pouvez vous rapprocher...

— Je me fais treuiller et on y va... Tony, 350 yards sur la droite environ ! L'épave est là, intacte ! Tu me remonte et on y a, une civière à préparer !

— *Compris, on y va !*

Nous avons ensuite pu faire évacuer miss Donaldson, notre blessée à la tête. Sa bosse au front avait un peu diminué mais le docteur Peyreblanque voulait être sûr qu'elle n'avait rien de plus sérieux. L'hélicoptère a ensuite pris le chemin de Casper et nous avons patiemment attendu les secours. 87 passagers et cinq membres d'équipage restaient à sortir de là. Mais, au moins, nous savions où nous étions...

Vous vous doutez bien que mon 11 septembre 2001 a été quelque peu mouvementé. J'étais au travail ce jour-là, et mon amiral ne devait arriver au bureau que vers dix heures suite à un problème d'ordre privé. J'avais pas mal de travail de prévu, et je devais trouver une remplaçante pour la journée. J'étais de visite incendie avec les pompiers de Washington, l'équipe de sécurité du Pentagone et les pompiers d'Arlington. Il leur fallait quelqu'un pour leur ouvrir les zones sécurisées, et ce boulot était tombé sur moi. Manque de chance, je n'avais trouvé personne pour me remplacer. Le lieutenant de vaisseau Stanfridge, mon supérieur hiérarchique direct, m'a tout de suite rassurée :

« Ne vous en faites pas pour le vieux, il n'a pas de travail urgent à faire au bureau. Je passe le mot à l'entrée pour lui dire que vous êtes prise par cette visite incendie... Ils arrivent quand, les pompiers ?

— Neuf heures... Si on vous demande, que dois-je dire ? J'ai renvoyé les appels sur mon portable...

— Je suis en réunion d'État-Major avec la Garde Nationale de Virginie toute la journée. J'ai prévenu qu'il n'y aurait personne au bureau, vous ne devriez pas avoir d'appels...

— Merci lieutenant... Second maître Kiranoshi, j'écoute ?

— *Sonia ? C'est Rosalynd à l'accueil, les pompiers sont là...*

— J'arrive tout de suite !... Ils ont dix minutes d'avance mes pompiers, avec votre permission, j'y vais.

— Permission accordée, vos me ferez un petit topo à la fin de votre visite...

— Sans problème Monsieur... »

Chad Sanders, notre chef de notre brigade de sapeur-pompiers du Pentagone, a tout de suite fait les présentations. Il y avait son collègue d'Arlington et sa collègue de Washington :

« Le chef de brigade Ronald Brenner, des sapeurs-pompiers d'Arlington, et miss Rachel Zieztinski, chef de bataillon pour le Washington D. C. Fire Department, division sud. Ils viennent pour la visite... Le second maître Sonia Kiranoshi, qui travaille au bureau des évaluations techniques de la Navy comme secrétaire de l'amiral Sinkfaste... Ce cher Morton nous a délégué le membre le plus souriant de son personnel pour la visite. Il vient pas aujourd'hui, le vieux ?

— Il n'arrive qu'à dix heures, il n'y a pas d'urgence aujourd'hui, je lui ai laissé des instructions au cas où... On y va ? »

La visite incendie consistait en une revue des nouveaux dispositifs de sécurité qui étaient en train d'être installés dans tout le bâtiment. En effet, des travaux (pas encore achevés à l'heure où j'écris ces lignes, c'est prévu pour 2010) étaient en cours. Le Centre de Commandement Naval, où j'étais installée avec mon amiral, avait été refait à neuf depuis peu. Nous étions sortis, les pompiers et moi, pour voir l'étendue des travaux restant à faire et repérer les nouveaux chemins d'accès pour les camions de pompiers après avoir fait le tour de l'aile du Pentagone où je travaillais. Il était environ 9 heures et demie du matin. Le chef de bataillon Zieztinski parlait technique avec ses collègues, tout en prenant des notes sur les chemins d'accès pour les véhicules. Nous étions près de l'Interstate 395, à environ 1 000 pieds du bâtiment :

« Le problème en cas d'incendie, c'est la pelouse. Si elle est mouillée par la pluie, nos camions risquent de s'y enfoncer. J'ai vu qu'il y a un chemin d'accès bitumé pas loin, je pense qu'il faudrait le réservier pour notre matériel lourd en cas de pluie... »

— On a prévu le coup lors du rééquipement de l'année dernière... répondit son collègue du Pentagone. J'avais exigé des véhicules avec des pneus plus larges pour éviter ça... On a aussi prévu de refaire le soubassement de la pelouse avec les travaux, il me semble que le renforcement de cette dernière est aussi prévu pour faire face à cette éventualité. Sonia, si tu es au courant ?

— Moi, pas vraiment, répondis-je. Je sais qu'on a mis des vitres blindées anti-explosion et qu'on a installé des filets de kevlar sur tout ce qui est structure en béton pour éviter de se retrouver avec des projections de blocs en cas d'explosion, mais c'est tout. Je le sais à cause de l'instruction incendie que j'ai suivie en mars. Pour le reste des détails, faut voir avec l'intendance...

— C'est déjà bien de savoir ça, reprit le pompier d'Arlington. En tout cas, nous, on peut déjà venir avec nos camions pour les feux de forêt, ils sont tous terrains. On a huit unités, je peux les affecter sur le Pentagone, ça nous permettra d'avoir les camions de D. C. en réserve en cas de très gros pépin...

— On fait comme ça... pointa le chef de bataillon Zieztinski. De mon côté, j'ai des véhicules qui sont agréés pour l'intervention dans les parcs, avec les mêmes contraintes, je vais en demander un inventaire et voir lesquels je peux mettre en appui pour une première intervention. Il faut prévoir... Mazeltof ! »

À partir de ce moment-là, tout est allé très vite. Le chef de bataillon Zieztinski a désigné sur notre droite un avion qui fonçait droit sur nous, en passant par dessus le pont de l'Interstate 395, en renversant des lampadaires au passage. Elle nous a tous précipités dans une tranchée ouverte derrière nous. Alors que je tombais à la renverse au fond de cette ouverture, j'ai pu brièvement voir l'avion nous passer dessus à moins de vingt pieds de haut.

Puis il y a eu un bruit d'explosion et une pluie de débris. En sortant nos têtes de la tranchée, nous avons vu le bâtiment en flammes. Je me suis poussée sur le côté pour éviter qu'un gros truc noir qui venait droit sur moi ne me percutte. C'était une des roues de l'avion, qui est passée à cinq pouces de mon visage. Une rangée de sièges avait atterri à deux pieds du chef de bataillon Zieztinski. Très professionnelle, elle s'était jetée sur son téléphone portable et elle a immédiatement appelé un de ses collègues :

« Gary, c'est Rachel, je suis au Pentagone devant le Commandement Naval, l'aile ouest. Tu envoies tout ce que tu as comme ambulances et camions de lutte contre l'incendie ici, tout de suite, on a un crash d'aéronef sur le bâtiment... Non, je reste sur place pour coordonner les secours, dis à Travis de m'apporter ma tenue, terminé ! »

Les deux autres officiers de sapeurs-pompiers avaient lancé les secours, et les premiers éléments de la brigade du Pentagone arrivaient sur place. J'étais encore complètement médusée, je ne réalisais pas ce qui arrivait quand mon téléphone portable a sonné. C'était mon amiral :

« Oui... Allo ?

— Sonia ? Morton Sinkfaste à l'appareil... Je vous appelle pour mon problème urgent à régler chez moi. Mon épouse a de la fièvre, c'est plus sérieux que prévu et j'attends la venue du médecin. Je ne serais pas au travail avant cette après-midi, prévenez la sécurité qu'ils ne s'inquiètent pas...

— Oui Monsieur... Je... Je vais les prévenir...

— Sonia, qu'est-ce qui vous arrive, vous avez une drôle de voix... J'entends des sirènes autour de vous, qu'est-ce qui se passe ?

— Heu... Monsieur, il vaut mieux que vous voyez ça aux informations, si je vous le dis au téléphone, vous ne me croirez pas... »

L'amiral Morton Orville Sinkfaste a appris la bonne nouvelle sur CNN. Comme il me l'a dit plus tard, il avait bien fait d'attendre le lundi suivant pour remettre de l'ordre dans son bureau...

Mon aventure avec le crash du Pentagone ne s'est pas arrêtée là, et elle a changé ma vie. J'ai aidé aux secours dans la limite de mes capacités, en acceptant la lourde tâche de prévenir les familles des victimes. Le soir après l'accident, j'ai dû être relevée à cause de, disons, d'un sérieux coup de fatigue... J'ai été gardée en observation dans un hôpital de Washington pour me reposer un peu :

« Miss Kiranoshi, ne vous occupez plus de rien, le DoD se charge de prévenir votre famille, vous en avez fait suffisamment comme ça... Docteur Aymes, un autre choc post-traumatique, femme 21 ans, qui a été témoin en première ligne du crash du vol 77 et s'est portée volontaire pour prévenir les victimes. Le psy est là ?

— Je le préviens, on n'a plus de place, il va falloir lui trouver un lit pour la nuit... On a quoi ?

— Une place en traumato, c'est tout ce qui nous reste...

— On fait avec... Vous vous en chargez... »

Je me suis retrouvée dans la même chambre qu'une des victimes du crash, un jeune homme dans les 25 ans, hospitalisé avec un bras et une jambe dans le plâtre. J'étais déjà pas bien en arrivant à l'hôpital, et je me suis sentie encore plus mal en voyant mon compagnon de chambrée. Fort heureusement, il s'est tout de suite montré très aimable avec moi :

« Bonjour, vous étiez au Pentagone, vous aussi ?

— Oui... J'ai donné un coup de main aux secours en m'occupant de prévenir les familles des victimes... J'ai piqué une crise de larmes quand je suis arrivée à la 53e, et les médecins m'ont dit que je devais prendre un peu de repos... Vous savez, ils s'alarment pour un rien, dès que vous êtes un peu fatiguée...

— Ne le prenez pas à la légère. Je sais que c'est dur pour vous de l'admettre mais les chocs post-traumatiques, ça fait mal. Mon père était dans les Marines au Liban, en 1983. Un camion piégé a fait sauter l'immeuble où il était caserné. Il est resté quinze heures sous les décombres et il lui a fallu dix ans de thérapie pour s'en remettre. Alors, si vous avez besoin d'un coup de main, ce n'est pas une tare. Dire à 53 personnes que leur proche a été victime de cet attentat, c'est pas facile à faire...

— En plus, je n'ai eu droit qu'aux morts ! »

J'ai de nouveau fondu en larmes. Il m'a fallu dix minutes pour me calmer avant que mon compagnon de chambrée ne tente de nouveau de me rassurer :

« Ils font du travail sérieux en psychotraumatologie de nous jours. Mon frère aîné est infirmier dans un hôpital psychiatrique, il voit souvent des patients complètement détruits qui s'en sortent très bien... Vous êtes dans la Navy ?

— Oui... Sous officier, je suis la secrétaire d'un amiral... Vous êtes aussi dans la Navy ?

— Non, je suis technicien de maintenance pour Northrop Grumman. Je devais remettre un rapport avec mon patron sur les modifications apportées à des systèmes électroniques sur des navires pour faciliter la maintenance. J'attendais mon patron dans un bureau quand j'ai été projeté dehors par l'explosion de l'avion. Je me suis réveillé dans l'ambulance avec une fracture ouverte à la jambe droite, trois côtes cassées, le bras gauche en trois morceaux et le poignet droit de fracturé. Ça aurait pu être pire... Excuse-moi, je ne me suis pas présenté, Sean O'Grady...

— Irlandais ? Un grand brun aux traits latinos, je ne l'aurais pas cru...

— Mon père est irlandais, mais ma mère est de Saint Domingue, je tiens d'elle pour le physique. Mon frère, c'est le contraire. Toi, je dirais que tu es chinoise, je me trompe ?

— Pas trop... Japonaise par mon père, et je suis mexicaine par ma mère... Sonia Kiranoshi, de San Diego, Californie... »

J'ai ainsi fait la connaissance de celui qui allait devenir mon époux quatre ans plus tard... Je lui dois une dernière aventure avec les avions... Je suis retournée au travail deux semaines plus tard, et j'ai eu beaucoup de mal à reprendre une vie normale. Aussi incroyable que cela puisse paraître, Sean m'a beaucoup aidée en m'autorisant à aller le voir à l'hôpital. Malgré la chirurgie et la rééducation qu'il suivait, c'était lui qui me remontait le moral. Au Pentagone, nous avons été relogés dans des locaux provisoires et, début novembre, mon amiral avait clairement vu que je n'étais pas en grande forme. Il m'a convoquée un beau matin pour me faire part de sa décision de me donner un coup de main pour que je puisse me remettre en forme :

« Sonia, ne le prenez pas mal mais vous n'êtes pas au mieux de votre forme. Ne le niez pas, je le vois tous les jours.

— C'est juste un peu de fatigue monsieur, ça passera...

— Hors protocole Sonia, et entre nous, vous n'avez pas dormi depuis combien de temps, aujourd'hui ?

— Cela fait la troisième nuit, Monsieur...

— Ouille !... Second maître Kiranoshi, je pense qu'il va falloir vous retirer du service actif le temps que vous vous remettez de vos émotions. Je ne ferais rien sans avis médical justifié, je peux vous avoir un rendez-vous chez le médecin de l'hôpital militaire dans la semaine qui suit. Je sais que vous considérez que vous n'avez pas à faire preuve de faiblesse pendant le service, mais vous avez quand même failli prendre un avion de ligne sur la figure il y a de cela deux mois, ça secoue un peu. N'importe qui aurait eu les mêmes problèmes que vous. Je n'ai pas pour habitude de passer outre les problèmes de mes subordonnés, surtout s'ils sont aussi sérieux que les vôtres. Vous êtes une jeune femme raisonnable, je n'aurais pas à vous donner l'ordre d'y aller... Je vais prendre rendez-vous pour vous, je vous confirmerai par téléphone sur votre ligne personnelle. Rentrez chez vous pour vous reposer en attendant, je m'occupe du reste... »

J'ai suivi les conseils de mon patron. J'ai appris plus tard, par un de ses subordonnés, qu'il s'était occupé de sa belle-sœur, hôtesse de l'air, après que cette dernière a dû être arrêtée pour choc post-traumatique après un accident d'avion. Elle était à bord du vol Air Florida 90 quand ce dernier a raté son décollage de l'aéroport de Washington national pour plonger dans le Potomac, le 13 janvier 1982. Elle est l'une des cinq survivants de ce crash et sa pneumonie n'a pas été ce qu'il y avait de plus difficile à soigner... Mon amiral a lourdement insisté auprès du médecin militaire pour que je prenne un mois de repos et que j'aille me refaire une santé en famille. À la même époque, Sean sortait de l'hôpital, et il m'a proposé de faire un saut à Saint Domingue pour voir sa grand-mère maternelle, originaire de là-bas. Lui aussi, il avait droit à un congé maladie conséquent :

« Mon employeur m'a accordé trois semaines payées pour maladie. J'ai encore pas mal de rééducation et je vais continuer à me faire soigner chez moi, à San Francisco. Ça serait sympa qu'on fasse la route ensemble, si tu veux... »

— D'accord !... Après, si tu veux faire un saut à San Diego, on s'arrangera avec mes parents. Ma grand-mère maternelle est à San Francisco, je pourrais dormir chez elle si tu n'as pas la place chez toi...

— On verra... Pour l'avion, on réserve ensemble tout de suite ? »

Pour Saint Domingue, nous n'avons pas trouvé de places autres que sur un vol en partance de New York... Nous avons réservé quand même et pris le bus depuis Washington pour arriver à Kennedy Airport. Une fois sur place, il y a eu un problème d'intendance, qui nous a empêchés d'embarquer à bord du vol que nous devions prendre :

« Je suis vraiment désolé monsieur, mais nous avons atteint notre capacité maximale pour les personnes à mobilité réduite... nous expliqua l'employée du comptoir d'American Airlines, très

embarrassée. Il y a eu une erreur de réservation et nous ne pouvons pas vous embarquer sur ce vol pour des raisons de sécurité... Si vous le souhaitez, nous pouvons vous rembourser avec une indemnité...

— Nous avons prévu d'aller à Saint Domingue, vous devez avoir la possibilité de nous faire voyager sur un autre vol... demandai-je. Si vous nous trouvez un départ pour aujourd'hui, nous ferons avec...

— Je vais voir... En vol direct, nous avons rien mais je peux vous faire partir d'ici deux heures. Vous passerez par Miami, avec un changement vers Saint Domingue. Je vous fais une réservation en première classe sans supplément à titre de dédommagement, si vous acceptez ce changement... »

Nous avons conclu l'affaire, et eu droit à un vol en première classe au prix de la classe économique. Sean était toujours sur un fauteuil roulant et on ne pouvait guère faire autrement pour voyager. Alors que nous nous installions sur nos sièges dans le vol qui devait nous amener à Miami, il m'a demandé :

« Sonia, ça n'a pas l'air de te déranger plus que ça, ce contretemps...

— J'ai l'habitude, et c'est plutôt positif... Généralement, les avions que je rate ont un accident... »

Ce fut le cas, ce 12 novembre 2001, du vol American Airlines 587, que nous n'avons pas pu prendre pour des raisons de sécurité à cause du fauteuil roulant de Sean... Pas de doute, je porte la poisse...

Pour notre crash dans la montagne, nous nous en sommes sortis indemnes avec un peu de patience. En fin d'après-midi, des chenillettes de la Garde Nationale du Wyoming sont venues nous chercher. Nous nous sommes répartis dans les cinq véhicules et nous avons été conduits, à travers bois, vers la route la plus proche. De là, trois autobus nous ont conduits à l'hôtel à Casper. L'aventure était finie. Air Central aussi... Le NTSB a auditionné le docteur Peyreblanque, qui a posé l'avion, ainsi que les trois hôtesses de l'air présentes à bord, Dan, Marcy et moi. Les pilotes ont été inculpés de négligence criminelle et emprisonnés, et leurs licences ont été révoquées par la FAA.

L'enquête a révélé que notre 737 était inapte au vol dans des conditions normales de sécurité. Il en était de même pour les seize appareils d'Air Central, qui cumulaient une maintenance insuffisante, des pannes non réparées et des systèmes hors service laissés en l'état. La FAA a ordonné le maintien au sol des appareils et leur ferraillage. Air Central est entrée sous le chapitre 7 du code des faillites, et la liquidation judiciaire a été prononcée début mars 2005. J'ai dû changer de travail à ce moment-là, et je me suis retrouvée hôtesse d'accueil à l'US Bank Tower à Los Angeles, ex-Library Tower, le plus grand immeuble de bureau de la côte ouest avec une hauteur de 1 018 pieds (*310 mètres*).

J'ai appris, une année plus tard, qu'elle aurait dû être visée par une attaque de type 11 septembre 2001 dans le courant de l'année 2002... Sean et moi, c'était du sérieux et nous voulions nous marier. Le fait que je doive travailler à Los Angeles et lui à San Francisco était assez agaçant. Mais mon travail à l'accueil de l'US Bank Tower ne devait pas durer bien longtemps, comme me l'a expliqué Marcy, un matin où je prenais mon service comme d'habitude, début mai 2005 :

« T'es pas fatiguée de l'aviation civile comme moi, ma petite. J'ai 58 ans le mois prochain, et jouer les potiches derrière un bureau jusqu'à ma retraite, ça me convient. Toi, tu vas reprendre du service...

— J'aimerais bien Marcy, mais les compagnies aériennes n'embauchent toujours pas. J'ai encore eu une lettre de refus d'US Air et une autre de Southwest cette semaine...

— Ça va pas durer. Mon frère cadet, qui est steward pour Delta, m'a dit que l'activité reprenait. En plus, il y a pas mal de vieux navigants qui vont partir à la retraite. Laisse pas tomber, tu as mieux à faire que de t'emmerder ici pendant la semaine avant de rejoindre ton homme à Frisco pour le week-end... »

Finalement, j'ai eu de la chance. Deux semaines plus tard, une femme dans la trentaine, en tenue de pilote de ligne, est venue nous voir à l'accueil de la US Bank Tower. Elle venait pour moi :

« Bonjour, je m'appelle Siobhan Patterson et je viens voir miss Sonia Kiranoshi, je pense que c'est vous...

— Tout à fait miss Patterson, que puis-je pour vous ?

— J'ai un emploi d'hôtesse de l'air à vous proposer. La compagnie aérienne qui m'emploie recrute en ce moment. Je sais par quelqu'un qui vous connaît que vous avez de sérieuses compétences professionnelles et qu'on peut compter sur vous...

— Quelqu'un qui me connaît ?

— Mon beau-frère, le docteur Martin-Georges Peyreblanque. Il m'a dit du bien de vous, et m'a incité à vous rechercher. C'est votre famille qui m'a dit que vous travaillez ici... »

USA Express, la compagnie qui emploie Siobhan Patterson, avait conclu un accord de fusion avec une grosse compagnie régionale de Californie, Pacific Coast Airlines. Basée à Denver, Colorado, ce transporteur low-cost avait ainsi étendu un réseau sur tout le pays depuis sa fondation, en 1998. Avec la fusion avec Pacific Coast, le réseau était complet. Et les recrutements de personnel navigant avaient commencé. La fusion avec Pacific Coast devait être effective au premier juillet 2005, la compagnie aérienne devenant ainsi un transporteur majeur du pays avec une flotte de plus de 80 avions. Et du personnel était requis pour faire voler tout ça.

C'était la chance professionnelle de ma vie, leur hub pour la côte ouest devant être San Francisco. J'ai retrouvé Sean et notre petit appartement de San Francisco avec joie fin juin, et nous avons publié les bacs pour notre mariage à la même époque, en prévoyant la cérémonie pour début août. Et mes débuts à USA Express ont été un peu... mouvementés. Vers la mi-juillet, je devais assurer un vol direct vers Kennedy Airport. J'ai pris mon service comme d'habitude et je me suis retrouvée au travail dans la cabine passagers d'un des nouveaux Airbus A 320 de la compagnie. USA Express avait commandé une cinquantaine de ces appareils pour remplacer une flotte hétéroclite de Boeings 727, 737-400 et de Mac Donnell Douglas MD 81, tous hérités des fusions qui avaient permis à la compagnie de grandir depuis sa fondation en 1998.

J'étais de service à bord d'un des nouveaux A 320, mis en service le mois dernier. J'avais déjà voyagé à bord de ce type d'appareil et je connaissais bien mon métier. J'étais en cabine avec trois bonnes copines de San Francisco, Rosita Merendez, une latina ex-Pacific Coast, ma chef de cabine, Lily Cheng, une ex-US Air qui avait démissionné pour prendre un poste à USA Express pour des raisons d'ordre personnel, et Valerie Lindstrom, une petite nouvelle toute fluette, de deux ans ma cadette. Les ennuis ont commencé dès le décollage quand j'ai vu que l'avion ne prenait pas d'altitude au-dessus de la baie de San Francisco. J'ai fait signe à Rosita pour lui demander d'aller voir dans le cockpit ce qui se passait :

« Rosy, il y a quelque chose qui cloche. Tu appliques la procédure ?

— J'ai vu... Je vais voir le commandant... »

En cas de problème évident en vol, le chef de cabine doit prendre des instructions auprès du commandant de bord. Sur les A 320 de la compagnie, un sas de protection blindé barre l'accès au cockpit, pour des raisons de sécurité. Rosy est allée voir, et elle est vite revenue :

« Sonia, préviens les filles, on a un pépin, le commandant va faire une annonce, tu as cinq minutes... »

J'ai prévenu mes deux collègues puis le commandant Wilkes, qui pilotait l'appareil, nous a dit ce qui se passait :

« Mesdames et messieurs, suite à un problème mécanique, nous ne pouvons pas poursuivre notre vol vers New York Kennedy Airport. Nous allons devoir continuer à basse altitude en direction de Los Angeles international, où nous ferons un atterrissage d'urgence. Nous avons la situation bien en main et nous faisons tout notre possible pour assurer votre sécurité. Merci de bien vouloir garder votre calme... »

Avec l'autorisation de Rosita, j'ai pris sur moi l'initiative d'expliquer aux passagers ce qui se passait. Je me suis renseignée auprès de l'équipage et ce n'était pas si grave que ça : la roue de notre train d'atterrissage avant était bloquée à angle droit, et les pilotes ne pouvaient pas rentrer le train. Il allait falloir se poser avec cette roue perpendiculaire à la direction de vol de l'avion, et ça risquait de faire des étincelles. C'est ce que j'ai expliqué aux passagers :

« ...nous volons actuellement à basse altitude pour vider les réservoirs de carburant de l'avion le plus vite possible afin d'être les plus légers possibles à l'atterrissage, de façon à limiter les dégâts. C'est pour cela que nous nous rendons à Los Angeles au lieu de revenir à San Francisco. Le contrôle du trafic aérien est prévenu, ils savent ce qui se passe et ils prennent leurs dispositions. Avec l'autorisation de ma chef de cabine, et celle de mon commandant de bord, je suis autorisée à répondre à toutes vos questions. Si je n'ai pas les renseignements, je peux les demander... Madame, je vous écoute...

— Est-ce qu'on risque de prendre feu à l'atterrissage ?

— Non, ce risque est très limité. Le train avant sera endommagé, bien sûr, mais l'avion est conçu pour ce genre de manœuvres, et il ne prendra pas feu. Par contre, si la jambe avant casse, vous devrez évacuer par la procédure d'urgence. De toutes façons, des camions de pompiers vont nous attendre en bout de piste. Si tout va bien, ce qui a de fortes chances d'arriver, vous descendrez par des passerelles à l'arrière de l'appareil, comme si de rien n'était... »

Pendant les trois heures qu'a duré notre vol vers Los Angeles, j'ai soutenu le moral des passagers en répondant à leurs questions. Mes collègues ont pu préparer tranquillement la procédure pour un atterrissage d'urgence. J'ai eu aussi à soutenir le moral de ma plus jeune collègue, visiblement nerveuse :

« Valerie, ça n'a pas l'air d'aller... »

— Dis rien aux autres s'il te plaît... Je peux te voir en privé ?

— Oui, suis-moi... »

Nous avons pu nous isoler dans les toilettes de l'avion, à l'arrière, et Valerie m'a tout de suite expliqué ce qui n'allait pas. En fait, c'était très simple :

« Sonia, je ne sais pas comment tu fais mais moi, j'ai la trouille ! C'est mon premier jour de boulot, il y a une merde avec l'avion et j'ai envie de chialer tellement je suis mal ! Pourtant, j'ai eu la formation, je sais ce qui faut faire... Je suis pas faite pour ce boulot... Mets-moi de côté, je ne veux pas craquer devant les passagers... »

— Dis pas ça Valerie... On ne sait jamais comment on va réagir en situation de crise. Ta réaction est normale, et tu ne dois pas en avoir honte. Écoute, je vais te laisser seule pour que tu puisses reprendre tes esprits tranquillement. Si tu as besoin de pleurer, personne ne te verra. Je ne dis rien aux autres.

— Préviens simplement Rosy que je ne suis pas à la hauteur... »

— Dis pas ça, tu n'en sais rien. Tu débutes dans le métier, c'est normal que tu n'assures pas comme Rosy, qui a vingt-cinq ans de boulot derrière elle... Tu veux que je reste avec toi ?

— Oui, s'il te plaît... »

Je l'ai prise dans mes bras et je l'ai laissée pleurer. Cela a suffit pour la soulager. Pendant qu'elle se refaisait discrètement une beauté, je suis retournée voir Rosy :

« Sonia, on va avoir besoin de tout le monde, on est en approche de LAX, on se pose dans une demi-heure... Ça va mieux la petite ?

— Oui... Elle avait besoin que ça sorte, je l'ai aidée à assurer.

— Merci de t'être occupée d'elle. Pour son premier vol, c'est pas évident d'avoir à gérer une situation pareille... »

Alors que nous approchions l'aéroport de Los Angeles, tout le monde s'est mis en position pour un atterrissage d'urgence. J'avais un extincteur à la main au cas où, et mes collègues étaient prêtes. Le commandant Wilkes a passé un dernier message à l'attention des passagers :

« Mesdames messieurs, nous allons nous poser à Los Angeles. Veuillez suivre les instructions des hôtesses de l'air pour votre sécurité, mais j'espère malgré tout que vous n'en aurez pas besoin. Merci à vous tous... »

Nous avons fait mettre les passagers en position de crash et, avec un doigté extraordinaire, le commandant Wilkes et son premier officier Fergusson ont aligné l'appareil sur la piste et se sont posés en maintenant le nez en l'air le plus longtemps possible. Nous avons parcouru les deux tiers de la piste avant que l'avion ne soit obligé de poser au sol sa roue avant bloquée. Un bruit de ferraille crissant sur le béton, accompagné d'une odeur de brûlé, a accompagné notre atterrissage. Puis l'avion s'est immobilisé sans un heurt. Il n'y avait pas d'autres dégâts et personne n'était blessé.

Dès que les pompiers ont fini d'asperger de mousse anti-incendie le train avant de l'avion, nous avons pu sortir, sous les applaudissements des passagers, en employant les passerelles habituelles. Il n'y avait que le train d'atterrissement avant qui était endommagé, et les équipes techniques de USA Express basées à Los Angeles se sont occupées de réparer les dégâts. Mon comportement professionnel m'a valu de remporter le prix de l'employée de l'année, catégorie personnel navigant commercial, en classe exceptionnelle. Les passagers de l'avion et mes collègues, y compris les pilotes, ont écrit au Comité de Gestion de la compagnie pour signaler mon comportement qu'ils ont qualifié de hautement professionnel. La lettre la plus émouvante était celle de ma collègue Valerie Lindstrom, qui a dit qu'en me voyant ce jour-là, elle a compris ce qu'était le métier, et qu'elle me considérait comme un exemple à suivre...

Je suis un peu gênée de tous ces honneurs, car je n'ai pas l'impression d'avoir fait quelque chose d'exceptionnel ce jour-là. Et le chèque de \$5 000 que j'ai reçu avec le prix m'a faite rougir de confusion quand j'ai été invitée au siège de la compagnie pour recevoir mon prix, en mars 2006. D'un point de vue privé, je me suis enfin mariée avec Sean. Nous vivons tous les deux à San Francisco et nous devons avoir notre premier enfant début 2009 si tout va bien. Je n'ai plus eu de problème avec les avions depuis cet incident en juillet 2005. Par contre, j'ai encore une fois échappé à une catastrophe. L'agence de voyage qui devait s'occuper de notre voyage de noces a fait faillite, nous forçant à tout annuler et à reporter notre voyage à une date ultérieure. Bien nous en a pris, notre voyage de noces aurait du avoir lieu à la Nouvelle Orléans fin août/ début septembre 2005...

Si l'accident d'avion qui sert de trame à cette nouvelle est une fiction, les autres accidents mentionnés sont bien réels. Par ordre chronologique croissant, voici un résumé sommaire des accident d'avion évoqués dans cette nouvelle :

- *American Airlines 320, 3 février 1959 : un Lockheed L 188 Electra, en provenance de Chicago, s'écrase à l'atterrissement à l'aéroport de New York La Guardia. 65 morts et 8 blessés. Cause de l'accident : erreur du pilote, qui avait une expérience de vol limitée sur ce type d'appareil.*
- *United Airlines 266, 18 janvier 1969 : un Boeing 727-200 s'écrase en mer quatre minutes après son décollage de l'aéroport de Los Angeles International. Les 38 personnes à bord sont tuées. Cause de l'accident : panne électrique générale à bord de l'avion, et défaut des systèmes de secours à prendre le relais.*
- *Pacific Southwest Airlines 182, 25 septembre 1978 : Un Boeing 727-200, en approche de l'aéroport de San Diego Lindberg Field, entre en collision en plein air avec un Cessna 172, un petit monomoteur de tourisme avec un instructeur et un élève-pilote à bord. 144 morts et 9 blessés en tout : les 135 occupants du 727, les 2 occupants du Cessna et 7 personnes au sol. Les 9 blessés sont tous des habitants de San Diego. Cause de l'accident : faute de gestion du trafic aérien par le contrôle d'approche de l'aéroport de San Diego, et absence de système de prévention des collisions en vol à bord du Boeing 727.*
- *American Airlines 191, 25 mai 1979 : Un Mc Donnell Douglas DC 10 s'écrase au décollage de l'aéroport de Chicago O'Hare. 273 morts et 2 blessés : les 271 occupants de l'avion et 2 personnes au sol pour les morts, et 2 blessés au sol. Cause de l'accident : défaut de maintenance, un des réacteurs d'aile s'est détaché au décollage par rupture de ses points de fixation, fragilisés par l'emploi, par la compagnie, d'une procédure de maintenance prohibée par le constructeur de l'appareil.*
- *Air Florida 90, 13 janvier 1982 : Un Boeing 737-200 s'écrase au décollage de l'aéroport de Washington National, 78 morts (74 dans l'avion, 4 au sol), 10 blessés dont 5 survivants à bord de l'avion. Mal dégivré au sol, l'appareil a pris l'air surchargé de glace, et les pilotes n'ont pas su prendre les mesures nécessaires pour gérer la situation. L'avion a percuté un pont autoroutier, ce qui explique la présence de victimes au sol.*
- *Pacific Southwest Airlines 1771, 7 décembre 1987 : Un Bae 146 au départ de Los Angeles International est précipité au sol par un employé de la compagnie, en voie de licenciement pour des raisons disciplinaires, qui tue les deux pilotes*

avant de prendre les commandes de l'avion. Les 43 occupants de l'appareil sont tués lors du crash.

- *UTA 772, 19 septembre 1989 : Un Mac Donnell Douglas DC 10 en provenance de Brazzaville (Congo) et à destination de Paris explose en vol au dessus du désert du Ténéré (Niger). Les 170 occupants sont tués. Une bombe artisanale, introduite à bord de l'avion à Brazzaville, est à l'origine du drame. Les services secrets libyens sont officiellement accusés d'avoir perpétré cet attentat, mais ce point reste controversé.*
- *TWA 800, 17 juillet 1996 : Un Boeing 747-100, au décollage de New York Kennedy Airport et à destination de Paris Charles de Gaulle, explose en vol au large de Long Island, tuant ses 230 occupants. L'explosion est due, sans le moindre doute, à un court-circuit dans un réservoir de carburant qui, rempli de vapeurs de kérosène produites par les restants de carburant présents dans le réservoir chauffées par un groupe de climatisation installé au-dessus de ce dernier, s'est comporté comme une bombe quand un câble électrique défectueux a produit des étincelles. La vétusté de l'appareil (mis en service en 1971) et le défaut de conception (câblages électriques passant près du réservoir de kérosène central, celui qui a explosé) ont été mis en avant par les enquêteurs du NTSB comme facteurs aggravants. Les théories alternatives présentées à l'occasion de ce crash (tir de missile, explosion due à une attaque terroriste, collision avec une météorite...) relèvent toutes au mieux de la désinformation, au pire du troll de compétition bien poilu... Il est à noter qu'à l'époque, TWA était en pourparlers avec American Airlines pour une fusion (effective courant 2001), et que Boeing s'apprêtait à reprendre Mac Donnell Douglas (fusion effective en 1997), ce qui peut expliquer l'existence de certaines campagnes de désinformation...*
- *Swissair 111, 2 septembre 1998 : Un Mac Donnell Douglas MD 11, au départ de New York Kennedy Airport, et à destination de Genève, s'écrase en mer au large d'Halifax (Canada) alors qu'il allait procéder à un atterrissage d'urgence suite à un feu qui a pris derrière le cockpit. Les 229 occupants de l'appareil sont tués lors du crash. Un court-circuit, et l'emploi de matériaux inflammables dans la construction de l'appareil, sont la cause du drame : les pilotes, noyés dans la fumée dans leur cockpit, n'ont pas pu gérer la situation car ils ont probablement été asphyxiés par les fumées de l'incendie avant d'avoir pu agir efficacement. L'action des pilotes reste aujourd'hui sujette à controverses, leur formation et les procédures à suivre en cas d'incident de ce type au moment des faits font toujours l'objet de débats parmi les professionnels de l'aviation.*
- *Egyptair 990, 31 octobre 1999 : Un Boeing 767 en provenance de New York Kennedy Airport et à destination du Caire (Égypte) s'écrase en mer au large de*

Nantucket, tuant ses 217 occupants. La cause présumée de l'accident serait un comportement suicidaire d'un des pilotes de l'équipage, mais ce point, faute d'avoir pu être clairement établi par l'enquête du NTSB qui a suivi, reste sujet à controverse.

- *Alaska Airlines 261, 31 janvier 2000 : Un Mac Donnell MD 83, au départ de Puerto Vallarta (Mexique), à destination de San Francisco puis Seattle, est dérouté sur Los Angeles suite à une défaillance mécanique grave, tuant les 88 occupants de l'appareil. Le MD 83 s'écrase en mer dans la baie de Los Angeles suite à la rupture de la vis sans fin qui commandait l'inclinaison par rapport à l'horizontale (incidence, en terme technique) de la partie fixe horizontale de l'empennage. Cette défaillance a entraîné la perte de contrôle de l'appareil par son équipage. Un grave défaut de maintenance (procédure de lubrification et de remplacement sur potentiel en heures de vol de la pièce en question non conforme aux exigences du constructeur) a entraîné une usure prématurée de cette commande mécanique, qui a cassé en plein vol.*
- *American Airlines 587, 12 novembre 2001 : un Airbus A 300-600 à destination de Saint Domingue, République Dominicaine, au départ de New York Kennedy Airport, s'écrase sur une zone résidentielle du district du Queens, à New York City. Les 260 occupants de l'appareil, ainsi que 5 personnes au sol, sont tués. Un défaut d'entraînement des pilotes (mauvaise procédure de stabilisation de l'appareil en cas de turbulences) a entraîné la rupture de l'empennage vertical de l'avion, suite à des forces excessives qui lui ont été appliquées par les pilotes. Un défaut de conception du longeron, en matériaux composites, de l'empennage vertical arrière a facilité la rupture de ce dernier.*

L'incident en vol de l'Airbus A 320 de USA Express est basé sur un incident réel, celui du vol JetBlue 292, qui s'est produit le 21 septembre 2001. Si les détails ont été romancés pour les besoins du récit, la trajectoire de l'avion et la date de l'incident modifiées, le fond technique et la conclusion de cet incident sont authentiques. La rupture d'une goupille de fixation du diabolo de la jambe de train avant est à l'origine du problème mécanique qui est la cause de l'incident.

La partie concernant les pirates de l'air du 11 septembre 2001 est basée sur des faits réels, de même que le récit du crash du vol American Airlines 77 sur le Pentagone.

L'attentat contre l'USS Cole, mentionné dans ce récit, a fait 19 morts (17 marins et les 2 kamikazes) et 39 blessés quand, le 12 octobre 2000, un canot suicide rempli d'explosifs a été précipité, par deux terroristes liés à Al Qaïda, sur le navire à l'ancre dans le port d'Aden.

Enfin, le passage de l'ouragan Katrina sur la ville de La Nouvelle Orléans, entre le 29 et le 30 août 2005, a entièrement noyé la ville sous les eaux, les digues qui la protégeaient ayant cédé. L'ouragan a fait 1 836 morts et 705 disparus, l'équivalent d'un peu plus de la moitié du nombre de personnes tuées le 11 septembre 2001 (2 998 victimes). L'action erratique des secours, et l'emballage des médias sur cet événement, ont suscité de nombreuses critiques, tant de l'administration Bush que des médias, surtout audiovisuels, qui ont couvert les événements.



CC Olivier Gabin, novembre-décembre 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/>