

BELLE JOURNÉE POUR MOURIR

Au-dessus de l'Atlantique, un appel est émis :

– Vol Northwest Airlines, AMZ 6297 ; contact radio sur fréquence 127.98 ; en palier rectiligne à trente mille pieds, pour tour de contrôle. Avarie des appareils de navigation principaux et secondaires. Nous sommes actuellement en vol plané au-dessus de l'Atlantique. Redémarrage des moteurs impossible. Tous les circuits secondaires sont inopérants.

– Inutile d'insister, Jack, plus rien ne fonctionne. Tu n'arriveras pas à joindre qui que ce soit.

– Bon Dieu, Glen ! Il doit bien y avoir une solution. On ne va pas rester en l'air indéfiniment ; il va falloir poser cet oiseau !

– Tu parles d'un oiseau ! Un 747-400 de quatre cents tonnes avec plus de trois cent soixante passagers à bord ; sans compter que nous sommes à trente-trois mille pieds au-dessus du sol, et que l'avion file, à presque Mach un...

Quelques heures plus tôt :

Jack Cooper est commandant de bord depuis vingt-cinq ans. Il a piloté toutes sortes d'appareils, du Cessna au gros

porteur. À cinquante et un ans, il est considéré par ses collègues comme un électron libre.

Glen Jones, son copilote, travaille depuis six ans avec Jack. Quarante-trois ans, quinze de mariage avec la même femme. Aussi fidèle en amour qu'en amitié. Père de trois enfants, sa vie est calme, partagée entre sa famille et son boulot qui l'oblige cependant à des absences régulières et longues.

Les deux hommes se connaissent bien, tant sur le plan privé que professionnel. Ils aiment travailler ensemble et ont une totale confiance l'un en l'autre. Mais aujourd'hui, le ciel semble prêt à leur tomber sur la tête. Le temps est relativement mauvais, sans toutefois rien de dramatique pouvant clouer l'appareil au sol.

Le commandant effectue le roulage vers la piste d'envol. Arrivé en limite de voie, il contacte la tour de contrôle afin de demander l'autorisation de décollage. Tout se passe sans le moindre problème. Une fois les procédures terminées, et l'altitude initiale atteinte, Jack enclenche le pilotage automatique.

Belle invention que cette aide virtuelle ! Pendant que les ordinateurs gèrent l'intégralité des interfaces de vol, pilote et copilote peuvent se reposer et aborder les prochaines heures avec sérénité. Normalement... car la dégradation du temps les prend de court. La couverture nuageuse d'un gris sale, au départ de Montréal, se transforme depuis quelques minutes en une couche opaque d'une noirceur inquiétante.

L'écoute de la fréquence ATIS (*Automatic Terminal Information Service*) d'un aéroport assez proche ne se révèle toutefois pas alarmante. Il s'agit sûrement d'une perturbation passagère ; impressionnante, mais sans gravité.

Après un contact radio avec la tour de contrôle, la montée vers trente mille pieds s'achève normalement.

Le vol Northwest Airlines AMZ 6297 a quitté le sol canadien à treize heures, le dimanche deux juillet 1989, à destination de Paris. Il doit arriver dans l'espace aérien français neuf heures plus tard.

Un vol sans histoire... ou presque.

Au cours de la quatrième heure de vol, l'air semble saturé d'électricité. Des secousses se font sentir tout autour de la carlingue. Par mesure de sécurité, Jack enclenche le signal, sonore et visuel, demandant aux passagers de regagner leurs sièges et de boucler les ceintures.

– Mesdames et messieurs, c'est le commandant qui vous parle. Nous traversons actuellement une zone de turbulences. Aussi nous vous demandons de bien vouloir rester assis et de vérifier le bon fonctionnement de votre ceinture.

Sur l'interphone de communication du personnel de bord, la voix du chef d'équipage se fait entendre :

– Commandant à cabine ; veuillez procéder au rappel des procédures d'urgence auprès des passagers, vérifier que personne ne circule dans les couloirs et que les toilettes sont vides. Interdiction formelle de se déplacer tant que nous ne serons pas sortis de ces perturbations.

Habitée à travailler avec Jack et Glen, Tarja, la chef cabine croit percevoir dans la voix du commandant une certaine nervosité. Instinctivement, ses sens se mettent en alerte. Mais elle tient à garder son sang-froid, afin que personne n'ait conscience de son inquiétude inutilement. Un coup d'œil par le hublot la fait malgré tout frissonner ; la noirceur du ciel est étrange. Impossible de distinguer le

moindre élément au sol. Bien qu'il ne soit que dix-sept heures trente, on pourrait croire que la nuit est en train de tomber brusquement.

Lorsqu'elle frappe à la porte d'accès au cockpit, c'est un Glen aux traits tendus qui lui ouvre.

– Tout va bien, demande-t-elle ?

Jack, le regard allant du tableau de bord au ciel d'encre, ne lui répond pas. Il semble tellement absorbé qu'il ne porte pas la moindre attention à Tarja. Glen, quant à lui, explique que l'air est anormalement chargé en électricité et qu'ils ont hâte de sortir de cette dépression soudaine. Tarja est inquiète. Une telle nervosité chez ses collègues lui paraît inhabituelle.

Elle demande à son équipe, par le réseau de communication interne, de fixer toutes les structures repas, boissons, et de vérifier la bonne fermeture des placards en zones passagers et personnel. À la question d'un steward qui souhaite savoir s'il y a une raison de s'inquiéter, elle répond :

– Aucune ! Juste des précautions supplémentaires en cas de secousses un peu plus fortes. Si toutefois vous avez des questions de la part des passagers, souriez et surtout rassurez-les ! En cas d'orage violent, le Boeing est équipé d'un système parafoudre ; nous sommes plus à l'abri ici qu'au sol. Sans compter qu'il sort d'une révision complète ; il n'y a donc rien à craindre !

Effectivement, un contrôle général vient d'être effectué, avec en prime le remplacement de quelques pièces défectueuses ; le système de protection contre la foudre en fait partie...

Il y a cependant des éléments que personne ne connaît pour le moment, et ne saura probablement jamais ; la Northwest fait appel, depuis peu, à une société de sous-traitance pour la maintenance de ses appareils. Cette entreprise lance régulièrement des appels d'offres afin d'obtenir les marchés les plus économiques pour l'achat des pièces détachées. Mais meilleur prix rime rarement avec qualité supérieure...

L'équipe d'intervention au sol fait du bon boulot. Mais malgré la compétence de ses techniciens, il lui est quasiment impossible de reconnaître une pièce contrefaite. Ce genre de « détail » ne pardonne pas quand il s'agit justement de changer le système parafoudre et de protection contre les perturbations électromagnétiques.

C'est lorsque la foudre s'abat sur le Boeing AMZ 6297 que la différence devient nettement visible. Le cockpit se remplit subitement d'une lumière vive. Les voyants lumineux du tableau de bord s'allument et s'éteignent par alternance, comme s'ils étaient pris de folie. L'aiguille de l'altimètre indique des altitudes improbables. L'indicateur d'assiette et d'horizon artificiel montre un degré d'inclinaison très incertain. Quelques flammèches apparaissent à différents endroits des panneaux de contrôles.

Puis l'obscurité, tel un nuage d'encre noire, envahit l'espace, tant intérieur qu'extérieur.

Dans le même temps, Jack et Glen tentent de se ressaisir afin d'exécuter les *check-lists* d'urgence. Seulement aucune n'évoque de procédure pour une telle situation. Un avion foudroyé, c'est tout simplement impossible !

La conjoncture prend les deux hommes de court ; l'incredulité se lit dans leurs regards.

On a beau être expérimenté et piloter des avions depuis plus de vingt ans, on peut toujours se retrouver dans une situation nouvelle. C'est alors qu'un léger ronflement se fait entendre et que le système de secours s'enclenche, diffusant une lumière blafarde dans le cockpit.

Alors que Jack tente de joindre la tour de contrôle par radio, il entend Glen lui dire :

– Inutile d'insister Jack, tous les appareils sont hors d'usage. Tu n'arriveras à joindre personne. À croire que seule la lumière dispose d'un circuit qui a été préservé.

Tarja, qui a évité la chute en s'agrippant tant bien que mal, ne sait pas quoi penser. Se sentant inutile, elle se rapproche de la porte afin d'aller aider ses collègues à rassurer les passagers.

C'est à ce moment-là que survient l'impossible. Le cas qu'aucun concepteur en avionique n'a envisagé. La foudre tombe une deuxième fois sur le 747, illuminant à nouveau le ciel noir d'un éclair éblouissant. Les appareils de navigation explosent les uns après les autres. Des gerbes d'étincelles illuminent la cabine, projetant des débris dans toutes les directions. Se protégeant les yeux du mieux qu'ils le peuvent, Jack et Glen évitent de peu les impacts mortels.

Brutalement, le silence se fait, oppressant, tombant telle une chape de plomb.

On entend juste le vent qui glisse le long de la carlingue. Puis, comme un chœur uni, les passagers se mettent à hurler de terreur.

Le système de secours, quant à lui, vient de rendre irrémédiablement l'âme. Le *blackout* total à trente mille pieds au-dessus de l'océan.

Lorsque Tarja rejoint la cabine, l'appareil est désormais plongé dans l'obscurité, et ses passagers en proie à la panique. Seule source lumineuse, les lampes torches que possèdent les membres d'équipage. Un peu de lumière permet de contrôler les réactions violentes de certains voyageurs. Les faisceaux balayent les différentes rangées de sièges. Les gens crient, pleurent. Les mères serrent leurs enfants contre elles. Un vrai scénario catastrophe.

Si l'enfer existe, il est en ce moment en plein ciel.

Tarja tente de calmer la situation. Le microphone étant inutilisable, elle lève fortement la voix afin de se faire entendre par tous :

– Mesdames et messieurs, votre attention s'il vous plaît ! Notre avion vient d'être touché par la foudre. Néanmoins, l'appareil dispose d'un équipement de protection très performant afin de faire face à ce genre de situation ! Comme vous le constatez, nous sommes toujours en vol. Seule la lumière fait défaut.

Quelques passagers disposant d'un téléphone portable apostrophent le personnel navigant. La plupart des appareils ont explosé ou complètement grillé. Un homme d'une trentaine d'années a le côté droit du visage tout ensanglanté. Il était en train d'essayer de passer un appel au moment où la foudre a frappé. Une jeune femme, dans un coin, pleure en se tenant le ventre des deux mains.

Jack et Glen ne comprennent rien à la situation. Comment une telle chose peut-elle se produire à bord d'un avion si perfectionné ? Les procédures usuelles en cas d'avaries sont passées au crible, mais aucune d'elles ne leur permet de trouver une solution. Le froid commence à se faire sentir dans le cockpit. Ils réalisent tous deux que la température va chuter rapidement et provoquer des hypo-

thermies. Autre problème majeur, le circuit de renouvellement d'air ne fonctionne plus. L'usage des masques va être de rigueur.

Le ciel d'encre laisse place, au fil des minutes, à un temps qui se veut plus clément. L'océan, survolé maintenant depuis plusieurs heures, mêle son bleu profond à celui, azuré, du ciel. Seul signe positif pour le moment...

Jack sort le premier de l'état de choc. Il faut faire face à l'urgence, et tenir l'avion en l'air. Il sait qu'un 747 est lent à réagir. Sans instruments de contrôles, il est impossible de connaître l'altitude, entre autres, ni le degré d'inclinaison de l'appareil. Un rapide calcul lui donne cependant une première estimation. En recoupant les derniers paramètres connus de vitesse et d'altitude, il arrive à la conclusion qu'il reste environ quatre-vingt-dix milles à parcourir avant de devoir se poser. Alors que Jack est en pleine réflexion, Glen lui signale que l'indicateur de vitesse de secours fonctionne. L'avion file pour le moment à deux-cent-quatre-vingts nœuds. Ce qui ne signifie qu'une chose : il va forcément bien moins vite, et par conséquent perd de l'altitude.

– Glen, il nous faut baisser le nez de l'appareil de quelques degrés ! Nous devons dans tous les cas de figure, rester à deux-cent-cinquante nœuds minimum. À mon signal, nous allons pousser en même temps le palonnier. Vérifie la vitesse, je me charge du maintien de l'inclinaison et de l'altitude. Par chance, le temps est plus clair, je peux au moins me baser sur la ligne d'horizon.

– Tu as raison, Jack. Baisser le nez de l'avion va nous donner davantage de vitesse. Ainsi il nous sera plus facile de nous stabiliser. Je n'aurais jamais pensé pouvoir planer dans un 747 ! Pourvu qu'on y parvienne... sinon je ne

donne pas cher de notre peau. La moindre erreur d'inattention et nous risquons de tomber comme une pierre.

Alors qu'ils entament les procédures pour permettre au Boeing de planer, Tarja entre brusquement dans le cockpit :

– Nous avons un autre problème, et de taille ! Une femme enceinte dont le travail s'est déclenché durant l'orage. Elle a des contractions qui se rapprochent rapidement. D'autre part, certains passagers se plaignent que leurs téléphones cellulaires sont inutilisables.

Ce à quoi Glen réagit aussitôt :

– Mais là voilà notre radio de secours ! Tarja, trouve à tout prix un portable en état de marche. Ceux qui sont éteints doivent encore fonctionner normalement. C'est notre seule chance de pouvoir joindre un aéroport et les secours !

Cinq minutes s'écoulent avant que Tarja ne revienne, triomphale, avec un mobile dans les mains.

– Tu as raison, Glen. Celui-ci n'était pas allumé et s'est connecté au réseau sans difficulté.

Jack, le visage crispé, demande à son copilote de regarder sur le plan de vol les numéros qui y figurent. Ce vol étant un long-courrier sans escale, il n'y trouve que les indicatifs des aéroports de départ et d'arrivée. Comme il est hors de question de faire machine arrière, Glen compose le numéro de la tour de contrôle de l'aéroport Roissy Charles-De-Gaulle à Paris. Quelques sonneries plus tard, il entre enfin en contact avec le superviseur du trafic, Martin Lescaut. Il lui explique brièvement la situation :

– Glen Jones, copilote de l'appareil Northwest Airlines AMZ 6297, en provenance de Montréal et à destination de

Paris. Notre avion a été frappé à deux reprises par la foudre et tous nos circuits sont hors service ; nous sommes actuellement au-dessus de l'Atlantique. Seul notre indicateur de vitesse de secours semble fonctionner encore normalement. Pouvez-vous tenter de nous repérer grâce à l'émission du téléphone portable avec lequel nous appelons ? Il appartient à un de nos passagers, monsieur Charles Berger. Son opérateur est la société Althéa. Joignez leur service réquisition afin qu'ils repèrent la provenance du signal, c'est ce qui peut vous permettre de nous localiser rapidement. C'est notre unique porte de sortie.

Jack regarde son copilote, totalement éberlué :

– Mais comment connais-tu ces méthodes ?

Amusé malgré la situation Glen répond :

– Mon frère travaille dans un de ces services, et il m'a raconté pas mal de choses. Les flics s'en servent pour situer des personnes disparues ; un peu comme une balise, dans une certaine mesure.

Quelques minutes plus tard, la voix du superviseur se fait de nouveau entendre dans le petit haut-parleur du téléphone :

– Messieurs, nous avons vérifié la liste des passagers de votre vol. Monsieur Berger a bien embarqué au Canada. Nous venons, dans la foulée, de joindre son opérateur téléphonique. Après certaines difficultés, nous sommes en mesure de connaître votre position actuelle. Vous êtes à sept cent quarante-cinq nautiques à l'ouest de la piste qui doit vous accueillir, à un palier de vingt mille pieds...