

Chapitre 1

Vol CA1356

Le tintement des tasses dans le chariot dans l'allée centrale annonça l'arrivée de la collation:

- "Café, thé, chocolat ?

- "café s'il vous plaît" répondit James Palwick en souriant

C'était son cinquième café de cette traversée qui semblait ne pas en finir. Un peu plus tôt, le pilote avait annoncé qu'en raison d'un orage, le vol subirait une légère modification de trajectoire et qu'il faudrait prévoir environ 20 minutes de retard. James se pencha vers le hublot à sa gauche, le ciel était gris, et, malgré l'altitude à laquelle volait le Boeing, il n'avait pas réussi à sortir de ces nuages pour gagner le soleil. Toulouse était encore à une heure de vol et la descente n'était pas pour tout de suite.

Après lui avoir remis un plateau avec une viennoiserie et son café, l'hôtesse rendit son sourire à James et poursuivit sa distribution en avançant au rang suivant.

- "attention, il est très chaud" prévint sa voisine de siège.

- "merci Audrey, vous êtes comme une mère pour moi" dit-il en la regardant malicieusement.

Mais sa jeune et jolie secrétaire, apprécia moyennement la boutade et se replongea dans sa lecture en haussant légèrement ses épaules. Et quelles épaules! James avait beau connaître Audrey depuis trois ans déjà et ne pas s'être limité à ne connaître d'elle que ses épaules, il en aurait renversé son café de distraction si elle n'avait pas esquissé un regard furtif dans sa direction pour le ramener à l'ordre. James Palwick se dit que dans quelques heures ils seraient tous deux à l'hôtel et que là, plus rien ne les empêcherait de se laisser aller à leur ébats amoureux. Il était de ces patrons qui profitaient des

voyages d'affaires pour assouvir sa passion pour son amante de collaboratrice. Et Audrey y trouvait son compte, car elle savait bien qu'un jour ou l'autre il la laisserait tomber, mais entre-temps, elle aurait fait ses armes dans le métier et beaucoup voyagé. Et puis, finalement, James était bel homme et lui apportait beaucoup de plaisir.

Le rituel de distribution de café se poursuivait au rang 24 où David, Helen et leurs deux enfants avaient tous les quatre demandé un chocolat. Mielew le cadet n'avait d'yeux que pour le petit gâteau qui était à sa portée sur le chariot et Marie-Agnès, gentiment, le lui tendit quand elle s'aperçut qu'il lorgnait dessus. Clark son aîné eut aussi droit au même cadeau et en fut ravi. Lorsque Marie-Agnès progressa vers le rang suivant, et que l'allée fut dégagée, madame Florentine Gerwald se tourna vers Helen:

- "vous avez deux beaux enfants"

- "Sorry ?" fit Helen qui ne comprenait pas le français

- "Elle dit qu'on a de beaux enfants" traduisit David pour elle, puis il se pencha vers la vieille dame et la remercia:

- "merci, chère madame... vous voyagez seule ?" dit-il pour meubler un peu ses remerciements.

- "oh ! non, je suis avec mon gendre et ma fille, ils sont assis juste derrière".

- "mmm" acquiesça David poliment avant de se replacer sur son siège.

On sentait la fatigue envahir progressivement les passagers qui profitaient du passage de l'hôtesse pour entamer une discussion, qui avec son voisin, qui avec sa famille, secrétaire, ou à défaut avec Marie-Agnès elle-même. Elle était en quelque sorte la confidente de circonstance à qui on pouvait adresser quelques mots afin de rompre la monotonie de ce long voyage. Elle portait un magnifique tailleur

rose aux couleurs de la compagnie et réveillait les fantômes des jeunes et moins jeunes hommes voyageant dans cet avion. Pourtant, bien qu'elle répondait toujours avec courtoisie aux clients les plus avenants, elle ne cessait de penser à son gentil Patrick qu'elle avait épousé quelques mois auparavant à Marseille. Et, ce soir, après que l'avion eut fait un dernier saut de puce entre Toulouse Blagnac et Marseille, elle serait dans ses bras.

Marie-Agnès Sinths était la plus jeune des trois hôtesses du vol CA1356 et elle terminait bientôt sa cinquième traversée de l'Atlantique depuis quatre semaines. Auparavant, elle travaillait à Canadian Airlines, mais depuis qu'elle avait rencontré Patrick Armandier, elle avait choisi de changer d'employeur pour être plus souvent à Marseille. Ses deux autres collègues, elles, voyageaient depuis bien plus longtemps sur le "New-York – Toulouse" et Sandra Kelkow, la chef de cabine, ainsi que Jackie Lamborell avaient plusieurs dizaines de traversées à leur actif.

L'avion survolait à présent la côte Atlantique, et descendit dans un couloir aérien inférieur, conformément à son plan de vol. La météo n'était guère plus agréable en France que durant les dernières heures, la pluie faisait ruisseler des filets d'eau horizontaux le long des hublots et cela masquait la vue. Pourtant après la monotonie des nuages et de l'océan, tous auraient bien voulu apercevoir le sol avec ses nuances de couleurs. Il est amusant de constater qu'une vue aérienne transforme en univers lilliputien notre environnement naturel et artificiel: les villes sont identifiables par les grosses taches reliées par des traits où circulent de minuscules fourmis montées sur roues. De temps à autre, le survol d'un lieu connu nous fait découvrir avec émerveillement une vision nouvelle d'un monument, d'un lac, d'un pont ou de tout autre chose. Malheureusement, pour l'heure, le panorama était plutôt flou et gris.

Au même instant, l'opérateur de la tour de contrôle de Toulouse Blagnac annonça au pilote qu'il prenait en charge son signal. Courtoisement, il salua les canadiens en leur souhaitant la bienvenue en France. Et sa sympathie fut récompensée en retour par

une petite réponse en français, agrémenté de cet inimitable accent québécois.

Edwin Howking s'adressa à son copilote:

- "je te laisse deux minutes, je vais rechercher du café chez les miss"

- "Ok !" et Alberto Maroucci bascula la commande micro sur son casque.

Dans le sas qui séparait le poste de pilotage de la cabine passagers, Edwin croisa le regard de Sandra. Il s'approcha d'elle et, la serrant dans ses bras, l'embrassa avec passion. Chaque voyage était le prétexte pour permettre à leur relation illégitime de s'extérioriser. Ils s'aimaient en secret, mais seulement de leurs conjoints respectifs. En réalité, leurs collègues et pour certains, amis, faisaient semblant de ne pas être au courant. Le cliquetis des anneaux du rideau les extirpa de leur moment d'intimité:

- "pardon !" fit Marie-Agnès gênée, "vous voulez du café ?" ajouta t'elle comme pour s'excuser d'avoir interrompu le langoureux baiser.

- "merci, j'étais justement venu en chercher" et Edwin attrapa la bouteille thermos que lui tendait Marie-Agnès. Puis il tourna les talons en clignant de l'œil vers Sandra au passage.

Sandra quitta elle aussi le petit réduit évitant ainsi les silences explicites, elle préféra remplir son rôle en vérifiant de proche en proche que chaque passager avait été servi et qu'il était satisfait du service. En professionnelle qu'elle était, elle s'était re-concentrée sur sa mission, laissant en arrière et pour plus tard ses passions amoureuses. Elle ramassa consciencieusement une revue tombée dans l'allée et la glissa dans l'aumônière devant les jambes du passager endormi qui l'avait laissée tomber.

Une déflagration assourdissante pulvérisa le réacteur extrême droit de l'avion, tout le fuselage en fut ébranlé et une énorme boule de feu lécha les hublots, illuminant tout l'intérieur de la cabine passagers. Aussitôt les veilleuses firent place à l'éclairage normal et les instructions de sécurité s'affichèrent. Entre les passagers qui hurlaient, les bagages tombés des coffres du plafond, les plateaux repas qui glissaient sur le sol, tout n'était que chaos et panique. Dans le poste de pilotage, Marrouchi s'affairait aux commandes pour garder l'avion stable, mais il perdait rapidement de l'altitude et pivotait sur son aile gauche en décrivant un lent virage incontrôlé. Au tableau de bord, les voyants d'alerte étaient au rouge et des signaux sonores retentissaient. Edwin qui venait de le rejoindre déclencha les extincteurs d'aile pour étouffer les flammes qui s'étiraient le long de l'extrados de l'aile droite. C'était peine perdue, il ne restait plus à l'emplacement qu'occupait le réacteur numéro un que le bâti de fixation avec des tuyaux et des câbles qui fouettaient le vide comme des serpents fous. Il manquait aussi un morceau de l'extrémité de l'aile droite. Les deux pilotes se regardèrent sans mot dire, comme s'ils se préparaient à vivre leurs derniers instants. Une goutte de sang perla au front d'Edwin qui s'était coupé au montant de la porte. Parmi les voyageurs, il n'y avait heureusement que peu de blessés, seuls ceux qui avaient reçu des projectiles en tous genres se plaignaient de coupures et d'hématomes dus notamment à la chute des bagages des coffres.

Les vols en simulation comportaient tous des scénarios catastrophes tel que celui qu'ils vivaient à l'instant, mais Edwin et Alberto, comme tous les pilotes, redoutaient ce cas précis, où, privé d'un propulseur, ils devaient faire face à une poussée asymétrique qu'il fallait ré-équilibrer. De plus, le début d'incendie pouvait n'être qu'une alerte, car l'avion disposait encore d'une réserve suffisante de carburant qui, exposée aux flammes pouvait embraser les réservoirs d'ailes. C'est donc toute l'expérience des hommes entraînés qui était mise à l'épreuve. Et là, ils n'avaient nul recours autre qu'un atterrissage en catastrophe si possible en préservant au mieux la vie des passagers. L'instant était critique et les deux pilotes le savaient.

Dehors, la pluie cinglait la carlingue et le vent qui s'engouffrait dans les interstices laissés par l'arrachement sifflait d'un son lugubre, à peine masqué par le bruit des réacteurs qui luttèrent pour maintenir l'appareil en vol. Le souffle avait eu raison des flammes qui n'avaient laissé que quelques traînées noires sur le dessus de l'aile. Une partie du volet droit ne tenait que par deux des trois vérins et menaçait de se séparer du bord de fuite à la moindre secousse un peu forte.

Une heure plus tôt, le vol Paris-Madrid avait quitté Orly avec à son bord 113 passagers et 7 membres d'équipage. L'Airbus A340B volait paisiblement vers sa destination et personne ne soupçonnait le drame qui allait se jouer à l'approche de Toulouse. D'ailleurs, pendant qu'on servait le repas dans le Boeing de Canadian Airlines, les hôtes d'Air France faisaient de même pour les passagers en vol pour la capitale espagnole. Ce n'est qu'à moins de cinquante mètres du Boeing que Jacques Tisserand et Patrick Gensen l'aperçurent par les vitres du poste de pilotage. Sans qu'à aucun moment nul n'ait compris d'où surgissait cet obstacle et qu'une collision était inévitable, la catastrophe se produisit. Le choc fut effroyable, et pourtant, l'espace d'un instant, les pilotes de l'Airbus crurent en un miracle, car les carlingues se frôlèrent jusqu'à ce que l'empennage de l'Airbus n'arrache l'un des réacteurs du Boeing.

Privé de l'un de ses quatre réacteurs, le Boeing avait entamé une vertigineuse descente vers la ville et, aidé maintenant par son pilote, Alberto mettait tout en œuvre pour redresser l'appareil. Inexorablement, l'altimètre égrainait les paliers decrescendo qui conduisaient au crash final. Il y avait plus de deux cent personnes à bord, juste derrière Edwin et Alberto et tous deux refusaient cette fatalité. Traversant les couches nuageuses, l'avion se présenta avec un angle de près de trente degrés au-dessus des zones habitées au nord de Toulouse. Au sol, spectateurs impuissants, les aiguilleurs du ciel toulousains tentaient de communiquer au pilote des instructions afin de limiter les dégâts en conduisant la trajectoire le plus loin possible des habitations et, si possible, en se posant entier.

Tout le monde avait fort à faire, car la situation n'était guère plus favorable à bord de l'autre appareil. Sous l'effet du choc, il avait changé de trajectoire et pointait à présent au cap 130 vers Carcassonne. Amputé des deux tiers de son empennage, l'Airbus maintenait un cap relativement rectiligne, mais perdait lui aussi de la hauteur. Les contrôleurs aériens se coordonnaient pour choisir avec le pilote un tracé en dehors des couloirs fréquentés, une seconde collision étant tout à fait proscrite. En quelques seconde, et compte tenu des paramètres qu'imposaient les dégâts matériels, on décida de poser l'appareil sur une surface plane et rectiligne. L'autoroute A61 s'imposa rapidement comme tant la seule possibilité techniquement plausible comme piste d'atterrissage improvisée. Tous les services furent mis en état d'alerte maximale, les péages d'autoroute furent rapidement informés de la décision et reçurent l'ordre d'interrompre aussitôt le flux de véhicules.

A près de 70 kilomètres d'un de l'autre, les deux avions s'apprêtaient à retourner au "plancher des vaches" d'une façon quelque peu brutale. L'inquiétude régnait parmi les passagers, les membres d'équipage ainsi qu'au sol. Sur l'aile droite du Boeing, les coups répétés qu'assénaient les raccords métalliques sur l'aile, faisaient jaillir des gerbes d'étincelles. Pendant qu'Edwin tentait des manœuvres désespérées pour redresser l'avion, Alberto s'affairait à inhiber les alarmes non urgentes tout en indiquant l'altitude, la vitesse de descente et l'inclinaison à son pilote. Soudain, tout s'éteignit dans le poste de pilotage, puis se ralluma subrepticement pour à nouveau s'éteindre.

- "coupe le principal, on passe sur l'auxiliaire" commanda Edwin.

Mais la manœuvre resta inefficace, l'installation électrique, soumise à rude épreuve par l'arrachage du réacteur et ses conséquences sur les faisceaux de câbles avait provoqué une panne généralisée dans tout le système d'énergie. Plus rien n'était sous contrôle et c'est dans le noir absolu que l'appareil plongeait à présent vers la ville.



Chapitre 2

Le choc

Benoît et Ramia regardaient paisiblement la télévision assis dans leur canapé quand ils aperçurent soudain une masse gigantesque qui arrivait sur eux au travers de la baie vitrée du salon. L'effroyable fracas avec lequel le Boeing s'écrasa sur l'immeuble réveilla tout le quartier. Les locataires des appartements éventrés par l'énorme intrus, n'eurent aucune chance d'en réchapper, car tout se passa en une poignée de secondes, surprenant les uns en plein repas, les autres déjà couchés ou devant leur téléviseur.

Il y eut d'abord un premier contact avec l'immeuble voisin séparé d'à peine quelques enjambées par une petite cour-patio arborée en contrebas. Le nez du Boeing en percuta la toiture en écrasant le plafond de deux appartements situés au sommet. Edwin et Alberto, aux premières loges, n'eurent que le temps de se protéger le visage de leurs bras en criant, mais ce fut leur dernière vision. L'instant d'après, le cockpit terminait sa course folle dans la façade opposée. Quatre étages du second immeuble furent dévastés par le choc du fuselage qui s'immobilisa, coincé entre les deux bâtiments en vis à vis. La queue de l'appareil s'était encastrée dans l'autre building, l'avion se retrouvant ainsi pris en sandwich, dans une posture très inclinée, le nez et l'empennage, ou du moins ce qu'il en restait, reposant sur des restes de structure et de gravats, de part et d'autre du patio maintenant envahi par des débris de toute sorte.

Ainsi suspendu dans le vide à quelques 40 mètres du sol, le Boeing menaçait de s'écraser à tout moment, d'autant que l'un des trois réacteurs restant brûlait ses dernières minutes de carburant, dont une partie s'était échappée par les brèches dans les ailes. Les dégâts étaient considérables, tant sur l'avion que sur les deux immeubles. Il y avait des cris de partout, on eût dit une scène de guerre où se mêlaient des pans entiers de murs défoncés, des morceaux de ferraille tordue, des cadavres ou des blessés. Et puis, il y avait des crépitements d'étincelles d'origine électrique, des jets d'eau jaillissant des conduits de l'immeuble côté nez de l'avion, le premier ayant été

moins touché, sauf pour quelques appartements dont les deux du sommet et ceux qui avaient servi d'appui à la queue de l'appareil.

Gilles Poscari sursauta: le bruit sourd qui venait de le tirer de sa torpeur avait été si fort qu'il n'eut pas besoin d'attendre la sonnerie de son récepteur d'alerte pour bondir du canapé où il s'était endormi devant la télévision. En moins de temps qu'il n'en faille pour le dire, il enfila sa tenue de pompier. Il attrapa le petit récepteur qui affichait encore le motif de l'appel: "chute d'avion". Tout comme lui, plusieurs dizaines de soldats du feu des différentes casernes alentours furent appelés à rejoindre leurs quartiers pour se rendre ensuite avec leurs engins sur les lieux du drame. Sirènes hurlantes et tous feux allumés, ce sont ainsi neuf véhicules de secours qui convergeaient maintenant vers le quartier nord de Toulouse.

A bord du Boeing, les rescapés ne comprenaient pas la situation: l'avion était immobile, presque entier vu de l'intérieur, il penchait dangereusement vers l'avant et pourtant tout semblait s'être arrêté. De nombreuses rangées de sièges avaient été précipitées vers l'avant, masquant ainsi la partie du cockpit encastrée dans la façade de l'immeuble. Tout n'était que chaos dans la carlingue plongée dans une semi-obscurité. James Palwick cherchait Audrey parmi les amas de valises et de sièges, quand son regard tomba sur Mielew, le fils cadet des Coslanders. Les yeux remplis de larmes, l'enfant appelait ses parents, mais James les avait déjà aperçus parmi les sièges enchevêtrés, probablement morts. Alors qu'il escaladait la rampe inclinée de l'allée centrale il découvrit le corps inanimé de sa secrétaire. Pétrifié d'horreur, James sentit ses jambes flageoler et il s'évanouit.

Dans la cage d'ascenseur, Pierre et Huguette s'égosillaient à appeler des secours. Persuadés que seule leur cabine d'ascenseur était en panne et que le bruit qu'ils avaient entendu était une casse mécanique de l'appareil, ils cherchaient à manifester leur présence en tambourinant aux parois et en criant à qui les entendrait. En réalité, il n'y avait plus de cage d'ascenseur quelques mètres seulement en dessous de la cabine: tout avait été détruit et le blocage salvateur était dû aux rails tordus qui avaient resserré le goulot. Heureusement, car

plus rien ne retenait la cabine, câbles, contrepoids, tout était descendu au pied de l'immeuble dans une chute vertigineuse et très bruyante. A présent, des quantités impressionnantes d'eau se jetaient dans le vide et remplissaient le fond de la cage quelques 30 mètres en contrebas.

Le sinistre craquement de ferrailles emplissait la cabine passagers de l'avion chaque fois qu'il vacillait au gré du vent ou des chutes d'objets. Une atmosphère de mort régnait dans la carlingue éventrée, et pourtant au milieu de cette carcasse meurtrie, il y avait encore des survivants. Marie-Agnès était de ceux-là et, coincée entre deux rangées de sièges elle reprenait peu à peu connaissance. Elle ouvrit les yeux, mais eut du mal à discerner ce qui l'entourait. Après quelques efforts, elle réussit à dégager son bras droit et s'essuya le visage. La blessure qu'elle avait au cuir chevelu avait maculé son joli visage et elle eut un haut-le-cœur en découvrant sa main ensanglanté. Elle évalua ses possibilités de s'extraire de sa fâcheuse posture et déchantait rapidement lorsqu'elle vit qu'elle était prise entre plusieurs amas de sièges et de bagages enchevêtrés. Par chance, elle n'était que légèrement blessée.

Julie et Cassandra s'appuyaient sur le mur du fond de leur chambre. Elles regardaient hébétée le gouffre qui s'était ouvert à leurs pieds au moment où la queue de l'appareil avait écrasé la façade de leur appartement. Dans la chambre voisine de la leur, leurs parents martelaient le mur dans l'espoir d'entendre leurs deux filles répondre à leurs appels. Mais le bruit et la peur paralysaient les deux enfants. Pieds nus, elles se tenaient debout sur une corniche qui faisait environ trente centimètres de large et qui surplombait l'appartement du dessous, et encore celui de l'étage inférieur. Presque à leur hauteur, le haut de la dérive de l'avion scindait la pièce en deux, juste là où il y avait encore leur lit quelques instants plus tôt. Leur bataille de polochons les avait sauvées car elles n'étaient pas dans leur lit quand celui-ci descendit trois étages en même temps que l'empennage du Boeing. La pièce était illuminée au rythme du flash du feu de position de la dérive et dans l'ombre portée, les deux fillettes se regardèrent, les visages transfigurés par la peur. Les mains à plat sur le mur, elles grelottaient autant de froid que de terreur.

Partagés entre frayeur, soulagement d'être encore en vie et curiosité, les locataires des nombreux appartements situés en dessous des décombres avaient quitté leur logis pour se regrouper dans la rue d'où ils observaient l'impressionnant spectacle. Bravant la bruine qui arrosait toute la région depuis le milieu de la journée, ils étaient aux premières loges, impuissants spectateurs de cette catastrophe. Certains avaient choisi de monter dans les deux tours pour porter secours aux victimes accessibles. Mais l'instabilité de l'avion pouvait rendre ces actes héroïques extrêmement dangereux. Robert était ce ceux qui n'avaient pas hésité à gravir douze étages pour se retrouver juste à hauteur des appartement détruits par le nez de l'avion. Il y retrouva quelques autres habitants qui tentaient de se frayer un chemin parmi les cloisons éventrées et les meubles broyés. Il fallait se méfier des canalisations qui déversaient des litres d'eau dans les couloirs, au milieu de câbles électriques encore sous tension et de conduite de gaz dont certaines pouvaient être à l'air libre. C'est justement à l'occasion d'un dégagement hasardeux d'une cloison d'une explosion de gaz ajouta plusieurs sauveteurs improvisés à la longue liste des victimes. Le feu se mêla au drame et cette explosion fit dangereusement vaciller le fuselage.

Quand le capitaine Francis Mulat arriva au pied des tours, il prit aussitôt conscience de la nature de l'intervention qu'il allait commander, il se tourna vers Benoît Samille et lui dit :

- "on est parti pour un sacré moment !"

Samille acquiesça et sortit l'appareil photo de la voiture de commandement.

A l'aide d'une paire de jumelles, Francis scruta le haut de l'immeuble pour mieux évaluer l'ampleur des dégâts. Ce qu'il vit ne le rassura pas: l'avion reposait sur deux socles instables. Si lui-même ou l'un des deux bâtiments venait à lâcher, non seulement tout espoir de sauver quelque hypothétique survivant de l'appareil serait compromis, mais la carcasse pouvait entraîner d'autres parties des structures dans sa chute. Il s'abrita sous une avancée car la pluie mouillait les lentilles de ses jumelles. A nouveau, il fouilla l'obscurité

à la recherche de victimes ou de toute autre information susceptible d'établir un premier plan stratégique. Il suivit une ligne imaginaire qui descendait de la queue de l'avion jusqu'au sol, puis, tout en faisant signe à Benoît de le suivre, il traversa prudemment l'espace qui les séparait du second immeuble et réajusta ses jumelles pour réitérer sa quête d'information cette fois depuis le nez jusqu'en bas de la tour.

Les deux pompiers s'écartèrent alors de la zone dangereuse et le Capitaine fit un premier bilan:

- "il faut faire vite. Pour commencer, on fait évacuer ces deux immeubles dans leur totalité. Il faut envoyer des équipes dans les étages pour s'assurer du bon déroulement de cette phase. Ensuite, on s'occupera du reste: le gaz, le feu, l'eau et enfin l'avion et toutes les victimes. Je vais demander un PC, ainsi qu'un PMA (*)."

(*) PC: Poste de Commandement - PMA: Poste Médical Avancé



Jacques Tisserand ferma les yeux: le train d'atterrissage de l'Airbus passa de justesse au-dessus des arches de péage de l'autoroute et frôla quelques véhicules immobilisés par les services de secours et de l'autoroute. Le pilote se tourna brièvement vers son voisin en poussant un "ouf !" de soulagement. Le plan d'alerte avait bien fonctionné pour ceux-là, mais beaucoup étaient encore en train de rouler dans les deux sens et il serait difficile d'empêcher un carambolage.

Lorsque le train toucha le bitume, il y avait moins d'un kilomètre jusqu'au prochain pont enjambant l'autoroute. Aussitôt les roues avant avaient-elles touché le sol que les freins entrèrent en action. Tisserand bascula les commandes des réacteurs sur "reverse" pour inverser la poussée de ceux-ci et ralentir la masse imposante de l'Airbus. Soulevant des gerbes d'eau, l'appareil filait droit en occupant la presque totalité de la voie d'autoroute. Les ailes, débordant de part et d'autre des barrières de sécurité, étaient secouées par les imperfections de la chaussée.



Sans dire un mot, Patrick Gensen, le copilote pointa du doigt une passerelle que tout le monde avait oubliée et qui servait au franchissement des animaux sauvages. Sa silhouette se détachait à présent à cent mètres devant l'avion, lui barrant le passage. Brusquant le système de freinage plus que de raisonnable, Jacques augmenta encore le flux des inverseurs de poussée. Tout l'appareil se mit à trembler à se rompre, créant une panique générale parmi les passagers qui croyaient leur dernière heure arrivée. Cinquante mètres avant la passerelle, le pilote décida de virer brusquement à gauche, projetant ainsi les roues avant contre la glissière de sécurité centrale. L'aile gauche empiéta alors davantage sur l'autre voie, et, alors que de nombreuses voitures avaient échappé jusque là à la collision, une camionnette fut percutée de plein fouet par le réacteur extrême gauche.

Dans un bruit de ferrailles épouvantable, les ailettes du réacteur furent projetées en tous sens et la camionnette ainsi que le propulseur s'embrasèrent simultanément. L'avion entama une embardée et se mit en glissade de travers. La jambe de train avant se rompit et le nez s'affaissa brutalement quatre mètres plus bas, glissant sur la rambarde d'acier en produisant des étincelles. Le pneu extérieur droit éclata, entraînant la rupture du puissant vérin du train droit qui céda sous la torture que lui infligeait la contrainte mécanique et l'aile droite toucha lourdement le sol juste avant de buter sur la pile droite de la passerelle. La glissade incontrôlée fut stoppée net par la butée providentielle et l'avion s'immobilisa, le nez et l'aile droite coincés sous la passerelle, la gauche embrasée et pointant vers le haut. Sur la piste improvisée, l'avion avait laissé derrière lui un incroyable chaos de débris en tout genre et, de l'autre côté, les automobilistes zigaguaient pour éviter le carambolage.

Il fallut moins d'une minute aux engins de secours pour arriver sur les lieux, car ils avaient emboîté le pas à l'Airbus dès qu'il s'était posé, en gardant une distance suffisante tout en attendant qu'il s'arrête. On procéda aussitôt à l'extinction du feu et à l'évacuation des passagers qui n'en revenaient pas d'être encore en vie. On déplorait seulement quelques blessés, la seule victime étant le chauffeur de la camionnette dont on n'avait encore rien retrouvé. Des journalistes en

voiture qui avaient emprunté l'autre voie et qui en avait réchappé, furent aux premières loges pour réaliser le scoop en direct. Réfugiés sur les hauteurs des buttes délimitant l'autoroute, les rescapés regardaient incrédules la carcasse fumante de l'Airbus qui les avait emmenés depuis Paris. A l'abri de couvertures ou de parapluies de fortune, ils s'étonnaient encore d'avoir pu se sortir de ce crash. Beaucoup étaient spontanément allés féliciter l'équipage et en particulier le pilote et son copilote.

Sur place, les moyens de secours, la police et la gendarmerie étaient en liaison permanente avec leurs sièges respectifs, et, une grande confusion régnait. En effet, si au sol on continuait à secourir les passagers et à éteindre l'avion, les instances de la direction des vols, s'appuyant sur des informations des aiguilleurs du ciel avaient perdu toute trace de l'avion juste après sa collision avec le Boeing. En réalité, il avait disparu aussi soudainement qu'il était apparu sur écrans radars. Pour l'instant on ne s'inquiétait pas outre mesure de cette anomalie qu'on attribua sans plus à une déficience des transpondeurs de l'appareil qui permettent son signalement dans l'espace aérien.

Chapitre 3

La fillette fantôme

Anna Crémonia se dépêchait de rentrer chez elle, il pleuvait et elle avait encore un bon kilomètre à faire à vélo pour rentrer. La fillette avait passé la soirée chez Julie sa meilleure amie, pour faire leurs devoirs. Maintenant, il était tard et l'orage l'avait surprise en plein trajet. Malgré le coupe vent dont elle était protégée, l'eau rentrait de partout et elle avait froid. Le visage arrosé par la pluie, elle fronçait les sourcils pour mieux distinguer l'horizon. Luttant contre le vent qui la freinait, elle redoublait ses efforts pour pédaler.

Une voiture arrivait dans l'autre sens et Anna aperçut les phares encore loin sur la route. Charles Meurrot, au volant de son antique Peugeot 403 essayait de voir la route au travers du pare-brise mal balayé par des essuie glaces d'époque et dont l'efficacité laissait à désirer. Pourtant, il vit bientôt la silhouette de la cycliste se détacher dans le décor brouillé par l'eau qui déferlait devant ses yeux. Jetant son regard à droite, il s'assura que sa trajectoire suivait bien le bord droit de la chaussée. Quand il se concentra à nouveau sur la route devant lui, le vélo et la fillette n'étaient plus là. Il freina brutalement, si bien que la voiture dérapa avant de s'arrêter. Dans la panique, le conducteur oublia de débrayer et le moteur cala. Charles s'extirpa de sa voiture en marmonnant des :

- "mon Dieu, mon Dieu"

Puis, tout en ramenant les deux pans de son imperméable pour mieux se protéger, il appela :

- "Ohé ! où êtes-vous ? , vous m'entendez ? Ho !" et il parcourut la chaussée d'abord dans un sens, puis dans l'autre en cherchant aussi dans les bas-côtés, mais, rien ! Alors il retourna à son véhicule pour y prendre une lampe de poche avec laquelle il poursuivit ses recherches sans plus de succès. Un autre automobiliste arriva bientôt et Charles lui expliqua rapidement la situation. Après quelques minutes de recherche infructueuse, Charles dut admettre

qu'il avait peut-être eut une vision et que la cycliste qu'il allait croiser n'avait sans doute pas existé.



Le second conducteur s'assura qu'il était en mesure de reprendre le volant, mais Charles, qui n'était pas encore totalement convaincu semblait incapable de conduire en toute sérénité. Aussi, d'un commun accord, Hervé et lui convinrent qu'il laisserait sa voiture à cet endroit et qu'il serait raccompagné à la maison. Charles s'assit dans la magnifique Audi d'Hervé Pasquola qui referma très courtoisement la portière. Au moment où il allait prendre place au volant, un bruit de réacteurs lui fit lever la tête. Dans le ciel chaotique, juste au-dessus, un avion passa à très basse altitude, puis disparut dans la nuit en s'éloignant.

Hervé s'interrogea en souriant:

- "il veut se poser sur l'autoroute celui-là ou quoi ?"...il ne croyait pas si bien penser.

Charles avait à peine remarqué le passage de l'avion, tout agité par l'événement qui était survenu. Pendant les longues minutes

qui avaient précédé l'arrivée de son conducteur, il était convaincu d'avoir renversé la fillette et s'était évertué à retrouver la cycliste. Aussi, les questionnements complétés des propos rassurants d'Hervé n'avaient que partiellement réussi à lui faire retrouver ses esprits. A près de 80 ans, cet homme avait souvent des absences qu'il ne voulait admettre, mais qui affectaient sa mémoire.

L'Audi démarra et Charles entama à nouveau le dialogue, persuadé de pouvoir trouver dans les paroles de son interlocuteur, les mots qui apaiseraient son anxiété. Se refusant à s'écarter du sujet, il rusa pourtant pour l'aborder par une voie détournée:

- "vous avez là une jolie voiture, ça a bien évolué depuis ma 403"

Hervé ne répondit pas tout de suite, mais il esquissa un sourire. Effectivement, plus de 50 ans séparaient les deux générations de voitures et il eût été moqueur de comparer l'Audi à la pièce de musée roulante que conduisait encore le vieil homme. Tout au plus ajouta t'il avec admiration:

- "je ne suis pas sûr que ma voiture roulera encore dans cinq décennies".

- "j'espère que la mienne n'a rien, car j'ai du freiner fort tout à l'heure, j'ai eu tellement peur"

- "rassurez-vous, reprit Hervé, elle vous conduira encore loin"

- "vous savez, je n'ai plus mes réflexes de jeunesse quand je conduis, cette petite, j'aurai bien pu la tuer, je n'y aurai pas survécu, 58 ans sans accident, je n'aurai pas accepté de blesser quelqu'un"

Patient, le jeune conducteur réitéra son réconfort et assura son passager qu'il n'y avait ni vélo, ni fille sur les lieux du prétendu accident et qu'il n'avait aucun soucis à se faire.

"quand même, pensa Charles, je sais bien ce que j'ai vu".

Tout en raccompagnant son infortuné passager, Hervé s'efforça de lui être sympathique et lui proposa gentiment:

- "un peu de musique ?"

- "si vous voulez"

Hervé remit le disque compact qu'il avait écouté juste avant d'arriver à la hauteur de la voiture de Charles. Il se remémora alors qu'en pleine écoute, la lecture s'était brutalement interrompue, faisant place à un mélange anarchique de sons indistincts. Croyant à une défaillance du matériel, il avait alors éjecté le disque du lecteur, la dernière station de radio se substituant automatiquement à celui-ci. Mais rien ne fonctionnait plus normalement: même la radio était ainsi brouillée. Cela avait duré plusieurs minutes mais, finalement tout était rentré dans l'ordre aussi curieusement que la panne était survenue.

Et pendant qu'il repensait à cela, le disque de jazz en fond sonore, il eut un froncement des plis du front que Charles remarqua:

- "quelque chose ne va pas ?" fit-il en regardant Hervé.

- "quand, avez-vous dit que vous avez croisé ce vélo ?"

- "euh ! je ne sais pas moi, environ cinq ou dix minutes avant votre arrivée"

- "c'est curieux" dit simplement le conducteur tout en regardant droit devant lui.

Charles resta sur sa fin alors que son chauffeur de circonstance ne cessait de ressasser cette réflexion "curieux".

Paul et Valérie avaient déjà dîné et, bien que ce ne fut pas la première fois que leur fille aînée faisait ses devoirs chez Julie, ils attendaient impatiemment son retour. La pluie qui s'était mise à tomber les inquiétait.

- "elle va être trempée, tu devrais peut-être aller à sa rencontre et la ramener en voiture" suggéra Valérie.

- "J'ai appelé Paula, elle m'a dit qu'elle est partie depuis une demi-heure, elle ne va pas tarder. Si dans un quart d'heure elle n'est pas là, je prends la voiture"

A ce moment, le bébé se mit à pleurer. Partagée entre l'angoisse pour sa fille Anna, et les pleurs de son petit dernier, Valérie resta un moment sans rien faire.

- "tu ne vas pas voir pourquoi il pleure ?" dit Paul, tout en enfilant un pull, au cas où il aurait à sortir. Il avait anticipé sur le désir qu'avait sa femme de le voir chercher Anna en commençant à s'habiller.

- "si, tu as raison"

Quand elle ouvrit la porte de la chambre, même si les pleurs cessèrent aussitôt, elle resta quelques instants sur le pas de porte. Elle s'assura que le bébé s'était endormi et allait refermer la porte lorsqu'elle décela quelque chose de bizarre: au-dessus du lit du bébé, il y avait un petit manège musical suspendu qui servait à relaxer l'enfant pour qu'il puisse s'endormir. C'était une boîte à musique que l'on remontait avec une clé et qui faisait tourner des figurines suspendues aux branches d'un mobile. L'appareil diffusait la douce berceuse alors que cela faisait plusieurs heures que Valérie l'avait remonté pour la dernière fois. Normalement, le ressort permettait au mobile de fonctionner quelques minutes seulement. Mais après réflexion, elle se dit que le mécanisme s'était peut-être bloqué puis remis en marche quelques heures plus tard au bénéfice d'un léger mouvement de l'enfant. Elle referma la porte et n'y pensa plus.

Quand elle rejoignit Paul dans le salon, il tapotait sur le caisson de la télévision, marmonnant et grommelant.

- "il s'est endormi" dit Valérie "la télé ne fonctionne plus ?"

- "je ne sais pas, ça s'est brouillé d'un seul coup, toutes les chaînes en même temps"

Valérie espérait qu'il oublie la télé pour se consacrer à plus urgent, car Anna n'était toujours pas là.

La même pensée venant de lui traverser l'esprit, Paul se redressa et se dirigea droit vers l'entrée.

- "je pars à sa rencontre, ... où est le portable ?"

Valérie pointa du doigt le téléphone portable posé sur la table du salon. Paul enfila son imperméable, saisit les clés de la voiture et le téléphone puis sortit sous la pluie. A peine eut-il refermé la porte d'entrée, que le bébé se remit à pleurer, et, en même temps, la télévision se remit à fonctionner. Valérie se dirigea vers la chambre d'enfants.

Passant sous la porte, un rai de lumière envahissait le couloir, incitant Valérie à se précipiter dans la chambre du bébé, mais en entrant, la lumière l'aveugla, un magnifique soleil traversait le vitrage de la fenêtre dont le volet était grand ouvert. Atterrée, la jeune femme avait instinctivement mis sa main devant les yeux et s'approchait du petit lit. La boîte à musique diffusait toujours une douce mélodie, mais ce n'était pas celle que Valérie avait entendu juste cinq minutes avant. De plus, elle en était sûre: il pleuvait dehors et il faisait nuit !

Les phares qu'Anna avait vus à l'horizon étaient ceux de la voiture de Paul. Il venait d'arriver à sa hauteur et était rassuré de trouver sa fille en bonne santé. Après quelques explications sommaires, il chargea le vélo dans le coffre. Au moment de monter dans la voiture il entendit le rugissement des réacteurs d'un avion qui les survola. Il n'y avait pas d'aéroport dans les environs, seulement l'autoroute à quelques kilomètres et Paul s'étonna de l'altitude à laquelle cet avion venait de passer. A croire, pensa t'il, qu'il allait se poser sur l'autoroute. Il s'assit au volant et démarra.

La petite départementale qui mène jusqu'à Maravals où habitent Paul, Valérie et leurs enfants traverse l'autoroute à une dizaine de kilomètres du lieu où Paul avait retrouvé sa fille. Alors qu'il engageait sa voiture sur le pont, il stoppa net en voyant le spectacle en contrebas. Des flammes s'élevaient de derrière une passerelle à gibier quelques centaines de mètres sur leur droite. Dans la lumière on distinguait vaguement les formes d'un avion et, à l'arrière plan, les gyrophares bleus des véhicules de pompiers. Paul sortit de la voiture, il remonta son col et s'approcha du bord du pont. Sous ses pieds, un bouchon de véhicules s'était formé sur l'autoroute et les gens sortaient de leurs voitures. Un couple s'était précipité en haut de la butte pour se mettre en sécurité, arrivant ainsi à la hauteur du pont où se trouvaient Paul et Anna. Leur regard croisa celui de Paul qui s'approcha vers eux. Arrivé à quelques mètres, il se rendit compte qu'un grillage anti-gibier les séparait et il cria:

- "ça va ?"

- "oui, on n'a rien"

- "que s'est-il passé ?" reprit Paul

- "un accident on dirait, mais on ne voit pas beaucoup, je crois qu'il y a un avion sur l'autre voie"

Le téléphone sonna et Paul le sortit de sa poche. Il s'abrita dans la voiture et répondit à l'appel. C'était Valérie, elle semblait affolée:

- "il se passe des choses bizarres ici, as-tu retrouvé Anna ?"

- "oui, elle est avec moi, on est sur le pont de l'autoroute, il y a un avion qui est tombé dessus, il y a des flammes et plein de voitures, je ne sais pas ce qui se passe exactement."

- "quoi ? un avion ? ..."

- "je rentre, je ne peux rien faire ici, et puis, il fait froid, je suis trempé"

- "je crois qu'ils en parlent à la télé, je vois des images"

- "la télé remarque ?"

- "oui, tout de suite après que tu sois parti, elle s'est remise à fonctionner"

- "j'arrive" termina son mari.

Il se remit au volant, démarra en trombe et alluma la radio. Déjà les informations se bousculaient sur les différentes stations. Paul ajusta la fréquence pour se caler sur sa radio d'information habituelle: Radio Sud Ouest . En direct, depuis leur fourgonnette émettrice, les journalistes relataient ce qu'ils vivaient en temps réel. Leur reportage était suivi par des dizaines d'auditeurs et de téléspectateurs qui n'avaient pas l'image car les équipes de terrain s'affairaient à installer le matériel vidéo. Pourtant, Valérie, elle, regardait en direct du site l'avion qui brûlait, les gens interviewés, les pompiers qui éteignaient l'incendie. Elle ne se posait aucune question, la télé montrait chez elle des images que personne d'autre ne pouvait voir, tout simplement parce qu'aucune caméra ne les prenait !

Pendant ce temps, Charles s'était endormi, bercé par la musique. Le disque de jazz étant fini, la radio diffusait à présent de la musique classique qui avait eu raison des angoisses du vieil homme encore traumatisé par son supposé accident. Mais sur Radio Sud Ouest, tout était calme, Beethoven était admirablement interprété par le philharmonique de Berlin et Hervé conduisait prudemment pour ramener son protégé à son domicile à Maravals.

Chapitre 4

Sauvetage périlleux

Le jour se levait, la pluie avait cessé et le soleil naissant se reflétait dans les vitres des immeubles. Epuisés, les hommes du feu poursuivaient sans relâche leur périlleuse mission de sauvetage.

- "mon capitaine" demanda avec respect le lieutenant Firmin

- "oui ?"

- "la tour nord a été évacuée en totalité, les deux fillettes du douzième sont tirées d'affaire. Une équipe est en train de sécuriser l'empennage à l'aide de câbles qui seront attachés à même le bâtiment"

- "merci, allez vous reposer"

Le capitaine Francis Mulat commençait lui aussi à ressentir la fatigue. Depuis plus de 8 heures, quatre-vingt pompiers, médecins et ambulanciers s'affairaient sur le site de cette banlieue nord de Toulouse. La situation avait évolué, mais les risques pour les victimes comme pour les sauveteurs étaient tels que tout cela prenait beaucoup de temps.

Au siège du PC de l'Etat Major établi sur les lieux mêmes du crash, on s'efforçait de trouver une solution à un épineux problème: il restait encore des victimes dans l'avion et toutes les tentatives pour y pénétrer s'étaient avérées trop dangereuses. L'instabilité du fuselage était la principale cause du problème. Il fallait pourtant faire vite. Suspendus à de longs filins, des secouristes avaient pu entrer en contact avec des prisonniers du fuselage en s'approchant des hublots. Mais les déplacements des passagers à l'intérieur de l'avion risquaient à tout moment de provoquer sa chute. Plus tôt dans la nuit, des solutions utilisant des grues, des échelles, des hélicoptères pour atteindre l'avion s'étaient toutes soldées par des échecs. L'accès était quasi impossible aux engins lourds et les hélicoptères

déséquilibraient les ailes du Boeing avec leur souffle. Il ne restait qu'une seule possibilité: enlever l'énorme masse par les airs avec des moyens qu'on n'avait pas sur place.

Le Colonel Thulianeau prit la décision vers quatre heures du matin, il fit appeler le haut-commandement militaire qui se chargea de contacter les instances civiles ou militaires où l'on pouvait trouver de tels moyens. Il n'existait que trois hélicoptères au monde capables de soulever des charges supérieures à 40 tonnes, et par chance, ils étaient en Europe. Ces énormes engins étaient d'origine américaine pour l'un d'entre eux et russe pour les deux autres. L'appareil américain était affecté à une entreprise de travaux spécialisée dans la réalisation d'ouvrages suspendus, des ponts notamment. Il se trouvait en Espagne, au nord de Madrid où il était utilisé à la réfection d'une tour hertzienne. Quant-aux hélicoptères russes, l'un était à Baïkonour en mission militaire et l'autre en Italie en réparation.

Le Bell Hurricane Giant HC133 décolla d'Espagne à 6h30, il serait à Toulouse en moins de trois heures. Quant-à l'appareil russe, c'était plus compliqué, il fallait obtenir des dérogations pour pénétrer dans l'espace aérien slovaque. Le gouvernement russe n'avait eu aucune hésitation à coopérer pour ce sauvetage, l'hélicoptère ayant tout de suite été réquisitionné pour cette mission d'urgence. Mais les affaires diplomatiques étaient bien plus complexes à résoudre. Lorsque l'énorme engin empiéta sur la frontière, il volait déjà depuis deux heures et ce fut le délai nécessaire pour la France et la Russie pour obtenir une autorisation exceptionnelle de survol du territoire slovaque. L'accord avait été donné à la seule condition que le CR Kirman se pose sur une base militaire située en bordure de la frontière, qu'il puisse être inspecté pour vérifier qu'il n'était pas armé, puis qu'il traverse le pays sous bonne escorte. Ce qui fut respecté, bien que les russes n'apprécient pas cette inspection d'un appareil de leur armée de l'air. Il fallait 13 heures à l'équipage russe avec deux escales de ravitaillement pour atteindre le sud de la France.

Entre-temps, des élingues spécialement conçues pour soulever les sous-marins pour les mettre en cale-sèche avaient été affrétées sur le site. Un plan minutieux fut élaboré avec des

ingénieurs de chez Boeing venu apporter leur concours pour ce levage hors du commun. Il s'agissait de passer les quatre élingues sous la carlingue en les hissant depuis le sol avec les treuils des deux hélicoptères positionnés en vol stationnaire de part et d'autre de l'avion. Lorsque les larges bandes de toile synthétique renforcées avec des câbles d'acier seraient en contact avec le fuselage, des équipes seraient prêtes pour découper les parties avant et arrière du fuselage qui resteraient harnachées aux tours. Le centre de l'avion serait alors évacué vers un terrain de football tout proche où les secours s'organisaient déjà. La manœuvre était risquée, mais face à l'urgence de la situation, c'était la seule qu'on eut trouvée.

Les deux machines se présentèrent à quelques heures d'intervalle sur le tarmac de Airbus Industries et, aussitôt ils furent ravitaillés et préparés pour leur mission très particulière. Le Colonel Thulianeau en personne s'était rendu sur place pour vérifier tous les préparatifs. Il s'adressa à ses accompagnateurs, et, en parlant des deux énormes hélicoptères:

- "magnifiques machines n'est-ce pas"

Très impressionnés par le spectacle qu'offraient les gigantesques engins, nul n'aurait pu contredire ses propos. Il ajouta pour commenter:

- "Chacun d'eux a une autonomie lui permettant de relayer n'importe quel continent avec une charge utile de plusieurs dizaines de tonnes. Le Kirman est la plus grosse machine volante à voilures tournante jamais réalisée, ses rotors font plus de trente mètres de diamètre chacun et il peut embarquer 4 semi-remorques. Quant au Bell, lui-aussi un bi-rotor, il peut soulever une maison préfabriquée et la poser en douceur au beau milieu d'un quartier résidentiel. Des américains sont ainsi partis au travail le matin avec un terrain vide jouxtant leur maison et revenus le soir avec une maison dressée sur ce même terrain."

Comme il parlait encore, les turbines se mirent en marche, couvrant toute conversation par un sifflement très puissant et tous

regardèrent fascinés les rotors des deux appareils commencer à brasser l'air.

Les préparatifs de l'opération se déroulèrent simultanément en trois endroits. Sur le site même tout d'abord où l'on plaça les élingues à la verticale de l'avion, puis deux équipes installèrent leur matériel de découpage dans les tours, tout en assurant les parties devant rester en place avec des câbles solidement arrimés. Pendant ce temps, non loin de là, les deux équipages des hélicoptères reçurent équipement et consignes et leurs appareils spécialement préparés, tandis que cinq autres plus petits destinés à piloter l'opération depuis le ciel étaient eux aussi soigneusement vérifiés. Enfin, au stade de football, les secours s'organisèrent, un PMA (Poste Médical Avancé) ainsi qu'une NORIA (terme technique désignant l'infrastructure et l'organisation d'une navette avec les hôpitaux) furent mis en place. Tout fut prêt pour le milieu de l'après-midi, et le Colonel Thulianeau commanda le lancement de l'opération.

A ce moment précis, alors que l'ordre était retransmis aux différents endroits, une formidable machine de secours s'ébranla, avec d'une part les moyens techniques, et d'autre part, une organisation dont tous les éléments avaient été consciencieusement pesés et structurés. Dans les tours, l'arrimage du nez et de la queue de l'appareil étaient déjà en cours, au sol, les équipes se tenaient prêtes à accrocher les charcots, ces bandes de manutention en toile spéciale, et à bord des hélicoptères, les pilotes élevaient leurs lourdes machines vers le ciel. Par chance, la météo était plus clémente que la veille, et même si le ciel était gris, le vent était faible et il ne pleuvait pas. Il était environ 15 heures lorsque les puissants rotors se firent entendre au dessus du quartier.

Comme prévu, les deux hélicoptères se placèrent de part et d'autre de la carlingue suspendues. A bord, un rapide check confirma que tout était "OK" pour continuer, alors on fit descendre les câbles des treuils. Par sécurité, les ingénieurs avaient prévu de doubler les points d'ancrage. Les deux hélicoptères étaient pourvus de différents systèmes leur permettant de s'adapter de manière quasi-universelle aux variantes d'accroches auxquelles pouvaient être confrontés leurs

pilotes. Le Bell possédait en outre d'un pont coulissant pouvant supporter jusqu'à 5 tonnes. Ce sont donc quatre câbles qui descendaient de chaque machine et tombaient délicatement vers les équipes au sol. Sans perdre une seconde, des câbles de plus grosse section y furent accrochés pour qu'une fois remontés, ils se substituent aux câbles de treuils. Ainsi, la mécanique des treuils serait soulagée et le risque de rupture minimisé. Les charcots furent accrochés à ces câbles et lentement remontés.

Pendant ce temps, le découpage des extrémités du fuselage avait déjà commencé. A l'aide de puissantes torches à plasma, les pompiers entamaient la structure de l'avion avec des repères précis que leur délivraient les techniciens spécialistes qui les assistaient. Avec un système de tyrolienne suspendue juste au dessus et dans l'alignement du fuselage, deux hommes étaient chargés de réceptionner et de positionner précisément les charcots. Lorsque ceux-ci entrèrent en contact avec le dessous de l'avion, tout se passa très vite: les deux pompiers guidèrent les bandes vers leur emplacement prévu, les équipes de découpage terminèrent leur travail alors qu'en même temps, les câbles étaient solidement attachés aux deux hélicoptères. En moins de dix minutes, tout fut prêt pour la deuxième phase: soulever le fuselage et le sortir de sa fâcheuse posture.

Depuis le PC opérationnel, on surveillait chaque étape avec anxiété, c'était une première qui n'avait jamais été testée, mais elle était le seul recours pour lutter contre le temps. Inexorablement en effet, il jouait contre l'espoir de sauver des vies dans la carlingue et peut-être d'autres encore coincées dans les décombres des appartements détruits. Plusieurs écrans vidéo retransmettaient les images prises sous différents angles. Le pilotage de l'opération étant assuré depuis cet endroit, tout convergeait vers les cinq berces aménagées qui servaient de bureaux de terrain pour les grandes interventions. Jacques Ostendi était opérateur de contrôle sur la console principale. Avec d'autres collègues, il avait pour mission de surveiller en direct l'évolution de paramètres tels que la charge sur les élingues, la puissance moteur du Bell, le seul des deux hélicoptères à pouvoir transmettre toutes les données de vol en temps réel, ainsi que

de nombreux autres indicateurs qui pouvaient déclencher des alertes. La poursuite de la manœuvre dépendait principalement de ces facteurs.

A 15h16 très précisément, la phase deux fut ordonnée, Jahnn Abacalow et Ivan Rebekov respectivement pilotes du Bell et du Kirman se tournèrent instinctivement l'un vers l'autre en se regardant au travers de leurs cockpits et des quelques trente mètres qui les séparaient. Ils communiquaient par radio sur une fréquence spécialement allouée pour l'occasion, ce fut donc avec une synchronisation parfaite qu'ils augmentèrent la poussée des turbines et commencèrent à élever le fuselage. Celui-ci s'arracha aux parois qui le maintenaient prisonnier en envoyant des tonnes de gravats se fracasser dans la cour au pied des immeubles. Les quelques câbles électriques qui avaient échappé aux torches plasma lors de la découpe cédèrent dès la première traction. Lentement, le cylindre dont le flanc droit était partiellement carbonisé s'éleva au dessus des toits et fut dégagé d'entre les deux immeubles. De sinistres bruits de craquement se propageaient le long des câbles élingues, les équipages des deux hélicoptères retenaient leur souffle et la sueur perlait à leurs fronts.

Malgré tout, la manœuvre se déroulait très bien et les centaines de spectateurs de cet incroyable hélitreuillage pouvaient en attester. Par ailleurs, tous les instruments qui retransmettaient les paramètres spécialement surveillés indiquaient que l'opération était conforme aux prévisions. Les personnels chargés des opérations de l'opération suivante commencèrent à relâcher prudemment les élingues arrières de façon à redresser le fuselage en position horizontale. Cette phase s'accomplit alors que le convoi aérien se déplaça doucement vers le stade où il devait déposer sa cargaison. Encadré par cinq appareils plus petits, l'ensemble volait à présent vers la phase trois du sauvetage. Dans les tours, on commençait à fouiller les appartements dévastés pour y chercher d'éventuels occupants. Le bilan s'était malheureusement déjà alourdi avec le décès de personnes pendant leur transfert ou dans les hôpitaux d'accueil.

La courte distance qui séparait les tours du stade de football devait être parcourue en vingt minutes environ, car tout se passait avec la plus extrême prudence, et par conséquent avec lenteur. Mais un bruit suspect alerta les équipages des hélicoptères: Une des élingues qui reposait de manière croisée sous les ailes était lentement cisailée par le bord de fuite de l'aile juste à son emplanture. Il fallait accélérer le processus. Sans plus attendre, et après s'être coordonnés, Jahnn et Ivan augmentèrent leur vitesse. Un léger balan fit redouter le pire lorsqu'il entraîna la rupture d'un toron de câble heureusement doublé par sécurité. Mais le choc fut perceptible jusque dans le manche du Bell et Jahnn eut un instant de frayeur lorsqu'il vit passer le câble cassé à quelques centimètres du rotor en fouettant les airs. A peine remis de leurs émotions, les deux pilotes durent faire face à la rupture d'un second toron, celui-ci vint frapper avec violence le dessous du Bell, entaillant la carlingue aussi sûrement qu'un ouvre boîte découpe la tôle d'une boîte de conserves. La secousse fut terrible, mais le pilote sût retenir sa machine pour éviter la catastrophe.

Enfin, l'étrange convoi se présenta à la verticale du stade. Lentement, avec toute la maîtrise requise pour la circonstance, les deux pilotes amenèrent le fuselage au centre de la pelouse et y déposèrent délicatement leur encombrant fardeau. Il était temps, car les câbles endommagés se démantelaient peu à peu et auraient fini par céder complètement.

Aussitôt, les secours au sol s'empressèrent de dégager les charcots et les élingues, puis de libérer les accès au fuselage en découpant le reste des cloisons extrêmes et en ouvrant les portes latérales. Ce qu'il découvrirent à l'intérieur leur fit horreur: dans un enchevêtrement de sièges et de bagages, plusieurs corps gisaient inanimés. Roger Ebron, médecin urgentiste au Samu 31 se pencha sur le corps d'une jeune hôtesse qui lui murmura à l'oreille:

- "dites à Patrick que je l'aime"

Sylvie Obret urgentiste elle aussi saisit entre ses doigts le badge à l'effigie de Canadian Airlines que l'hôtesse portait sur son tailleur et lut:

- "elle s'appelait Marie-Agnès Sinths".

Sur les 217 passagers et membres d'équipage que comptait le vol 1356, seuls 151 survécurent, et parmi ceux-là, 32 étaient dans un état critique.

Cinq heures durant, et dans un sinistre manège, les ambulances faisaient la navette entre le stade et les hôpitaux alentours. A quatre heures du matin, toutes les victimes avaient été évacuées et, un à un les véhicules de secours commencèrent à se replier vers leurs quartiers. De retour à sa caserne, Gilles Poscari s'assit sur le banc devant son casier personnel et posa son casque à ses côtés. Une voix le reconforta:

- "ça va mon gars ? sacré soirée hein ?"

- "oui, merci mon capitaine" répondit Gilles à Francis Mulat.

Ce dernier but une gorgée d'eau et tendit la bouteille au Caporal.

Les sans logis des tours furent hébergés dans des logements provisoires, des salles de sport et tous s'apprêtaient à passer une terrible nuit. Dans la ville, les sirènes se turent et le calme revint progressivement.

Au centre du stade, la carcasse du fuselage du Boeing gisait sur la pelouse défoncée par les sillons des engins de secours qui l'avaient parcouru des heures durant. Quelques sapeurs pompiers étaient restés en poste pour la sécurité ainsi qu'une poignée de personnel des forces de l'ordre. Tous veillaient sur le corps éventré de l'avion et revoyaient les images des victimes que l'on en extrayait. Pour beaucoup, cette intervention resterait marquée dans leur esprit et ils en garderaient un souvenir particulier. Pour l'heure, la fatigue aidant, ils évacuaient le stress accumulé en partageant leurs expériences individuelles.