

*6 000 mètres au-dessus de York, Pennsylvanie*

À l'instant où le vol 937 fut pris pour cible, alors que les trois cents et quelques personnes qu'il comptait à son bord allaient être confrontées à un péril dont elles ne soupçonnaient pas l'ampleur, l'homme assis à la place 2B envisageait de piquer un somme. Carré dans son siège légèrement incliné, ce grand brun musclé d'allure chic et virile respirait profondément. Au-delà de ces indéniables atouts physiques, il disposait d'un tel charme – ineffable charisme ou simple magnétisme naturel – que les hôtesses lui accordaient toujours plus d'attention que nécessaire.

Sous son épaisse crinière, qu'il avait choisi de coiffer avec la raie sur le côté, selon la tendance actuelle, son visage était bronzé, ou plutôt brûlé par le vent, car il rentrait d'un séjour d'alpinisme de plusieurs semaines en Suisse. Pour clore ce périple, il avait effectué l'ascension en solo de la face nord de l'Eiger en un peu moins de quatre heures, ce qui n'avait rien d'un exploit, mais demeurait tout de même une belle performance pour un amateur. Au départ de Zurich, il avait gardé ses chaussures de marche aux pieds et rangé son vieux sac à dos dans le coffre à bagages au-dessus de sa tête tandis que le reste de son matériel voyageait en soute. Après sa paisible traversée du ciel, le Boeing 767-300 entamait sa longue

et lente descente vers l'aéroport international de Dulles, et l'occupant de la place 2B se réjouissait à l'avance de passer la soirée en compagnie de son père, qu'il avait prévu d'emmener à un match des Orioles. Cela faisait deux mois qu'ils ne s'étaient pas vus et ils avaient des tas de choses à se raconter.

Le 767 vira légèrement vers la droite, puis se redressa. Il s'agissait d'un solide appareil, et le vol s'était déroulé sans heurts puisque l'avion n'avait subi qu'une très légère turbulence au franchissement de la couche nuageuse quelques instants auparavant. Le passager de la place 2B avait les yeux fermés, mais il ne dormait pas tout à fait. Il se trouvait dans cette phase intermédiaire pendant laquelle la partie consciente du cerveau cède peu à peu les commandes au subconscient. Il se produisit alors un fort grincement métallique.

Aussitôt, le passager ouvrit les yeux. Ce n'était certainement pas le genre de bruit qu'on souhaitait entendre à bord d'un avion. Des plaintes et des voix affolées s'élevèrent alors derrière lui, sur la gauche de l'appareil. Au-dessus de sa tête, un signal sonore retentit pour indiquer qu'il fallait attacher sa ceinture. L'avion ne volait plus droit du tout.

Pris de secousses, il plongeait vers la gauche, selon un angle d'inclinaison d'environ dix degrés. En physiologie, il a été établi que le danger suscite chez l'homme deux réactions possibles : la résistance ou la fuite. En réalité, il s'agit de simples réflexes hérités de nos ancêtres les singes.

Se croyant membre d'une espèce plus évoluée, l'*Homo sapiens* a appris à surmonter ces bas instincts grossiers. Il est poli, civilisé, surtout en présence de ses congénères. Il se soucie des convenances, parfois même au prix de sa survie.

En situation d'urgence, la réaction de la plupart des gens est donc de ne rien faire. Toutefois, l'occupant du siège 2B n'était pas comme le commun des mortels.

Tandis que les autres passagers de première classe échangeaient des regards nerveux, il détacha sa ceinture et remonta le couloir vers le milieu de la cabine. Totalement en alerte, il avait le pouls accéléré, les pupilles dilatées et les

muscles gorgés de globules rouges qui caractérisent la montée d'adrénaline et que, grâce à l'entraînement, il savait depuis longtemps canaliser de manière productive. Il était donc prêt à passer à l'action.

Une fois sorti de la classe affaires, il gagna les rangées de la classe économique situées près de la sortie de secours. Sans s'adresser aux passagers, qui tendaient tous le cou vers les hublots pour regarder dehors, il se baissa et jeta à son tour un coup d'œil. Il lui fallut à peine une seconde et demie pour saisir la situation et peut-être deux de plus pour décider quoi faire. Il repartit en première classe, où il alla trouver une hôtesse, une jolie blonde prénommée Peggy, comme l'indiquait son badge. Elle se retenait au fuselage de l'appareil.

— Il faut que je voie le pilote, annonça-t-il sans élever la voix.

— Monsieur, veuillez retourner à votre place et boucler votre ceinture.

— Il faut que je parle au pilote immédiatement.

— Désolée, monsieur, ce n'est...

Sans se départir de son calme, il l'interrompit de nouveau.

— Avec tout le respect que je vous dois, Peggy, ce n'est vraiment pas le moment de discuter. Que vous soyez prête ou non à l'admettre, nous sommes en train de décrocher. L'avion va partir en vrille, et le pilote ne pourra rien faire pour empêcher le pire. Si vous ne me laissez pas lui venir en aide, voilà ce qui va se produire : on va être entraînés dans une spirale de la mort et on finira par s'écraser à pleine vitesse. Croyez-moi, personne n'y trouvera son compte, ceinture ou pas.

Enfin, il eut toute l'attention (et la coopération) de Peggy. L'hôtesse se dirigea en titubant vers un téléphone, dont elle décrocha le combiné.

— Allez-y, dit-elle en indiquant d'un hochement de tête la porte du cockpit. C'est ouvert.

Le pilote avait les cheveux gris et les pattes-d'oie d'un navigateur chevronné. Malgré ses milliers d'heures de vol, il

n'avait jamais été confronté à pareille situation. Les muscles des bras bandés, il pesait de tout son poids sur le manche. L'avion répondait aux commandes, mais de manière totalement insuffisante.

L'homme du 2B ne s'embarrassa pas des présentations.

— Vous avez perdu l'un de vos ailerons gauches et un autre tient à peine, déclara-t-il.

— J'ai beau mettre les gaz à gauche et donner du palonnier à droite, je n'arrive pas à redresser, répondit le pilote.

— Et vous n'y parviendrez pas, confirma son interlocuteur. Je ne pense pas pouvoir faire fonctionner l'aileron, mais je dois pouvoir au moins le remettre en place.

— Et comment comptez-vous faire ça ? demanda le pilote.

L'homme du 2B ignora la question.

— Vous avez du scotch alu quelque part ?

— Oui, dans le compartiment derrière moi.

— Bien, dit l'homme, s'affairant déjà.

— On n'est pas les seuls, dit le pilote.

— Que voulez-vous dire ?

— Trois avions se sont déjà écrasés. Personne ne comprend ce qui se passe. Les contrôleurs du ciel parlent d'un nouveau 11 septembre. Les avions tombent comme des mouches, les uns après les autres.

L'homme du 2B réfléchit un instant à cette nouvelle, puis la chassa de son esprit. Cela n'apportait rien à la situation présente, laquelle requérait toute son attention.

— Quelle est notre altitude ? s'enquit-il.

— Cinq mille six cents mètres et ça continue de descendre.

— OK. J'ai besoin que vous réduisiez votre vitesse à cent quarante nœuds, que vous descendiez à quatre mille mètres et que vous dépressurisiez. Ça vous est possible ?

— Je crois que oui.

— Comment vous appelez-vous, commandant ?

— Estes. Ben Estes.

— Commandant Estes, je vais vous redonner un peu de contrôle sur cet appareil. Assez, j'espère, pour le poser en toute sécurité. Maintenez-le aussi stable que possible pendant cinq minutes. Pas de mouvement brusque.

— Bien reçu. Comment vous appelez-vous, fiston ?

L'inconnu avait déjà quitté le cockpit. Il s'arrêta brièvement à sa place pour ouvrir le coffre à bagages. De son sac à dos, il sortit un baudrier Petzl Hirundos, plusieurs mousquetons et soixante-dix mètres de corde d'escalade Mammut Supersafe. L'avion avait ralenti sa course. Il ne penchait plus maintenant que d'une quinzaine de degrés vers la gauche. Le passager de la place 2B sentit ses oreilles se déboucher.

Sa voisine assise à la place 1B le mitraillait de questions :

— Que se passe-t-il ? On va s'écraser ? Que faites-vous ?

— Je voudrais juste éviter la phlébite, finit-il par répondre. Ça ne prévient pas, vous savez.

Sur ce, il repartit en direction de la classe économique et des rangées de l'issue de secours. Dans cette partie de l'avion, les passagers cédaient à la panique. Ils avaient vu l'aile, senti l'avion s'incliner. Certains pleuraient. D'autres serraient leur proche dans leurs bras. Ou priaient.

— Il va falloir me libérer la place, messieurs dames, si vous ne voulez pas vous faire aspirer dehors, annonça-t-il aux personnes assises près de l'issue de secours.

Ces mots et l'image qu'ils évoquèrent produisirent un effet immédiat. Les quatre passagers concernés, deux dans chaque rangée, s'éloignèrent tandis que l'homme du 2B enfilait son baudrier, à l'avant duquel il fixa l'une des extrémités de sa corde. Puis il enroula l'autre plusieurs fois autour de son siège et termina par le nœud le plus solide qu'il connaissait. Il tira fort pour le serrer. L'homme du 2B était capable de soulever cent cinquante kilos au développé couché et au moins deux fois autant en position assise. Cependant, il savait que cela n'était rien en comparaison des forces qui allaient bientôt s'exercer sur la corde. Restait à espérer qu'elle tienne bon. Le rouleau d'adhésif entre les dents, il déverrouilla la porte de secours,

l'empoigna à pleines mains et la jeta dans le vide. Sans tenir compte des cris de plusieurs passagers assis à proximité, il se concentra sur l'étape suivante.

Enfant, dans la Buick – toujours une Buick – de son père, l'homme du 2B aimait baisser la vitre pour faire résistance au vent avec sa main et mettre ainsi ses jeunes forces à l'épreuve. À cent kilomètres à l'heure, il avait du mal. Or l'avion allait plus de deux fois plus vite puisque cent quarante nœuds équivalent à deux cent soixante kilomètres à l'heure. Toutefois, il n'était plus un enfant. Il s'aplatit au sol et prit une profonde inspiration.

Un pied coincé à l'intérieur de la cabine par le trou béant de la porte, il entreprit de s'avancer sur l'aile.

C'est l'avant qu'il visait, le nez de l'avion. Le puissant souffle de l'air semblait s'évertuer à lui faire lâcher prise. Il lui fallait absolument rester plaqué sur la surface de métal s'il ne voulait pas se voir éjecté. Qui sait si la corde le retenant à l'avion supporterait son poids ? L'homme du 2B n'avait guère envie de le découvrir.

Son objectif était d'atteindre le bord d'attaque de l'aile. Il continua de ramper, lentement, en s'aidant de ses mains puissantes rendues calleuses par son séjour en montagne. Arrivé au but, il s'agrippa au bord pour s'y tenir, puis s'éloigna progressivement de la cabine en direction de l'extrémité de l'aile. Il glissa une main, puis l'autre, sans oser le moindre mouvement brusque, jusqu'à ce qu'il eût gagné la partie de l'aile où lui parvint enfin le bruit de l'aileron qui battait derrière lui. Restait à faire le plus difficile : se retourner.

Comme pour faire une traction, il se hissa vers le bord d'attaque qu'il enserra du bras droit, puis de la jambe droite. La force du vent le maintenait au moins en partie collé à l'avion. Tout en essayant de ne pas penser au reste de son corps qui se balançait à quatre mille mètres dans le vide, au-dessus du Sud rural de la Pennsylvanie, il allongea la main gauche derrière lui. Puis il tendit la droite afin de se retrouver face à l'arrière de l'avion. Alors, il se tortilla vers le bord

de fuite. Il fallait encore attraper l'aileron. La pièce de métal ne cessait de bouger et elle était de toute façon inaccessible. L'homme ne pouvait l'atteindre sans perdre le peu d'adhérence dont il disposait. Il saisit donc plutôt l'étroite bande de métal qui empêchait l'aileron de se détacher de l'aile. Une fois qu'il la tint dans la main droite, il entreprit de la tirer vers lui : main droite, main gauche, main droite, gauche... jusqu'à ce qu'il eût récupéré l'aileron.

Par chance, il portait ses chaussures de montagne, dont la semelle était en caoutchouc, car de simples mocassins ne lui auraient sans doute pas permis de se maintenir sur l'aile, surtout qu'elle continuait inexorablement de pencher. La spirale de la mort était amorcée. Si le tangage s'accroissait encore, il lui serait impossible de mener à bien son travail.

L'aileron enfin en mains, il envisagea la troisième étape de sa difficile mission : remettre la pièce en place.

D'abord, il coinça l'aileron sous son corps, puis il déroula une longueur d'adhésif. Il ne s'agissait évidemment pas d'une simple bande collante toilée, mais d'un adhésif en aluminium tel que celui qu'utilisaient les soldats américains pendant la guerre au Vietnam pour réparer provisoirement sur le terrain les hélicoptères endommagés par des tirs d'armes légères. Dans le jargon de l'armée de l'air, cela s'appelait du « cent vingt mille à l'heure ». L'homme du 2B espérait que ce nom n'exagérerait pas les mérites dudit adhésif tandis qu'il en appliquait une première bande sur l'aileron. Puis une autre. Et encore une autre. Certes, le matériau était épais, mais sa tâche n'était pas mince.

Lorsqu'il jugea en avoir appliqué une quantité suffisante, il replaça l'aileron dans sa position initiale. Du moins en gros, lui sembla-t-il. Il l'abaissa et le maintint sous ses poignets pendant qu'il déroulait encore une longueur de bande collante à l'aide de ses mains. Il en ajouta plusieurs morceaux jusqu'à ce qu'il fût à peu près satisfait de son bricolage.

Vint alors le moment critique, celui de retirer les mains de la pièce de métal. Si l'aileron ne tenait pas en place, il

n'avait plus qu'à sauter de l'avion, car il n'aurait pas le temps de recommencer avant qu'ils ne soient entraînés dans la spirale de la mort. C'était le moment de vérité pour lui, mais aussi pour chacun des hommes, des femmes et des enfants à bord. Il lâcha prise. L'aile tenait bon.

Tandis que l'appareil effectuait son approche finale de l'aéroport de Dulles, une armée de camions de pompiers et d'ambulances envahit la piste d'atterrissage. Grâce au peu de contrôle qu'il avait retrouvé, le vaillant commandant Estes avait réussi tant bien que mal à faire parcourir au Boeing les dernières centaines de kilomètres de trajet. Il fut par la suite souligné qu'il avait signé là un exploit digne de l'un des meilleurs pilotes d'Amérique. Il allait faire la une du *Time*, publier un livre et même faire une apparition dans une série policière très prisée sur la chaîne de télévision ABC.

L'homme qui avait rendu cela possible regagna le siège 2B comme si de rien n'était, comme s'il n'était qu'un passager parmi tant d'autres. Même lorsque ses compagnons de voyage voulurent le remercier, il secoua la tête et déclara en montrant d'un geste le cockpit :

— Ce n'est pas moi qui ai posé cet appareil.

L'avion atterrit sous de vives acclamations. À l'annonce de l'hôtesse, qui souhaita la bienvenue à l'aéroport de Dulles aux passagers, en songeant déjà à sa manière bien à elle de remercier le commandant Estes, un nouveau tonnerre d'applaudissements éclata dans la cabine. L'homme assis en 2B reçut des tapes dans le dos. Il n'éprouvait aucune euphorie particulière, aucun plaisir à être en vie, seulement de l'effroi. Les autres passagers ignoraient tout du drame qui les attendait de l'autre côté des portes de l'avion. Ils ne se doutaient pas que, s'ils avaient échappé à une mort certaine ce jour-là, des centaines d'autres voyageurs n'avaient pas eu cette chance.

Peggy annonça alors l'autorisation de rallumer les appareils électroniques portables, ce que la plupart des passagers avaient déjà fait. Ils bombardaient leur entourage de textos



et d'e-mails frénétiques, rivalisant de *Tu ne devineras jamais ce qui m'est arrivé* et de *Oui, oui, tout va bien, on est tous sains et saufs*.

L'occupant de la place 2B ne partageait pas leur joie. Il avait déjà deviné ce qui l'attendait quand il ralluma son téléphone. *Au cagibi. Illico*, indiquait laconiquement le SMS envoyé d'un numéro masqué. S'il était convoqué au cagibi, cela ne voulait dire qu'une seule chose : une mission l'attendait.

Il n'assisterait pas au match de base-ball. Sans prendre la peine de récupérer son sac à dos, ce qui n'aurait fait que le retarder, ni attendre l'ouverture de la porte principale au milieu de la cabine, le passager de la place 2B sauta de l'avion avant l'arrivée de la passerelle et réquisitionna au passage un chariot à bagages. En deux temps trois mouvements, il quitta l'enceinte de l'aéroport et se mit en route pour sa destination.

Le commandant Estes recevait les accolades, les poignées de main et les larmes de reconnaissance de tous les passagers qui descendaient de l'appareil par la voie habituelle. Au cours des semaines et des mois qui allaient suivre, il entendrait nombre de leurs témoignages et comprendrait mieux toutes les vies qu'il avait ainsi contribué à sauver : une femme enceinte de jumeaux, un petit garçon de sept ans qui se rendait chez sa grand-mère, un chercheur en médecine travaillant à un traitement contre le cancer, une religieuse qui avait consacré sa vie aux pauvres, un père avec six enfants adoptés – que des gens remarquables. Néanmoins, en cet instant, le commandant Estes n'avait qu'une seule personne en tête, un homme qui s'était déjà éclipsé.

— Il ne m'a même pas laissé son nom, se plaignit-il à l'hôtesse lorsque tous les passagers furent descendus.

— Siègne 2B, l'informa Peggy. Il suffit de consulter le manifeste de vol.

Le commandant retourna dans le cockpit et parcourut la liste des passagers.

L'homme du 2B s'appelait Derrick Storm.