

PROLOGUE

C'était la tombée du jour. Presque l'heure de charger l'Hercules C-130 et de gagner les cieux assombris. J'allai faire quelques pas sur la piste déserte histoire d'être un peu seul. Le soleil disparaissait sous la masse grise des montagnes qui se dressaient à plusieurs kilomètres à l'ouest. Au-delà se trouvait la vaste étendue d'un désert semi-aride.

La piste d'atterrissage était noyée dans les ténèbres d'une vallée encaissée et bien cachée, ce qui correspondait exactement à ce qu'on voulait. Loin au-dessus de ma tête, un aigle émit un cri strident.

Un tourbillon de poussière traversa la brousse, soulevant les herbes sèches et les débris de la piste. Les lieux étaient si déserts qu'on avait bien du mal à imaginer tous les hommes en armes qui, dans la fièvre des préparatifs de dernière minute, s'y dissimulaient.

On peut organiser une mission aérienne depuis à peu près n'importe quelle longueur de tarmac : que ce soit l'aéroport d'Heathrow à Londres ou l'aéroport estropié de Bagdad, ou encore un aérodrome désaffecté en pleine brousse. La plupart du temps, les opérations militaires conventionnelles partent des grandes bases militaires et ne nécessitent guère de rester secrètes. Pour des missions comme la nôtre, il fallait rester à

l'abri des regards du public et des objectifs inquisiteurs des médias.

Cette piste d'atterrissage nous avait offert exactement ce que nous cherchions. Elle était tellement vieille qu'elle ne possédait pas même une tour de contrôle en état de fonctionnement. Il n'y avait qu'une manche à air en lambeaux, qui pendouillait et dont le soleil avait délavé la couleur orange, ainsi que deux hangars à moitié délabrés. Il y avait aussi – depuis son arrivée, la veille, à la faveur de la nuit – la forme grasse et puissante d'un avion de transport Hercules C-130 tapie dans l'allée et jurant à côté de la piste criblée de trous et à moitié envahie par les mauvaises herbes.

L'un des deux hangars abritait nos véhicules, deux Land Rover coupées et hérissées de mitrailleuses, auxquelles on avait donné le surnom affectueux de « Pinkies¹ ». Le bâtiment datait des années 1950, avec ses murs en briques et son toit de tôle tombant. Le métal rouillé avait été rafistolé en maints endroits, avec du plastique gris et collant.

Malgré cela, il servait bien nos desseins. De là, nous pouvions charger les Pinkies à bord du C-130 pour des missions d'infiltration profonde, ou un hélicoptère Chinook pour des opérations de moindre envergure.

Au milieu du silence, je méditai un instant sur ce qui m'attendait. Il n'y avait que très peu de temps que j'étais passé commandant en second (2IC) de notre unité, les Pathfinders, et voilà que nous nous apprêtions à sauter dans les ténèbres et l'inconnu. Parmi les gars, un certain nombre avaient beaucoup plus d'années d'expérience que moi : c'était sûr, j'allais être mis à l'épreuve comme jamais auparavant.

On dit que la guerre, ce sont de longues périodes d'ennui interrompues par de longues périodes d'action. Nous avions attendu pas mal de jours pour que cette mission obtienne le feu vert. Mais, même à cet instant, deux heures avant le desserrement des freins (l'heure du décollage de l'avion), nous

1. Panthères roses. (NDT)

pouvions encore être déconsignés. En fait, nous pouvions être rappelés à tout moment tant que nous n'avions pas sauté par l'ouverture de l'Hercules, au-dessus du terrain de l'ennemi.

Une fois hors de la soute de l'avion, nous avons atteint un point de non-retour. Personne ne pouvait nous rappeler. Pas question d'utiliser de radios lors d'un saut HALO, saut par lequel nous devons débarquer. Il était impossible d'entendre un message radio ou de parler dans un micro quand on tombait en chute libre d'altitudes extrêmement élevées et à une vitesse excédant 160 km/h. Une oreillette ou un micro seraient immédiatement arrachés.

Nous serions injoignables pendant la chute. Une fois au sol, nous serions en plein terrain hostile. Le silence radio serait alors primordial. Nous n'aurions pas de communications avant notre premier *Sched* (notre rapport de situation), l'un des deux rapports radio journaliers que nous devons faire au QG.

Le premier interviendrait à 8 heures le lendemain matin. Comme à cette heure nous aurions atteint notre objectif et terminé notre reconnaissance rapprochée, il y avait peu de risques que nous soyons rappelés.

Il nous suffisait de lever notre cul de cet Hercules et de sauter. Après quoi, nous filerions librement vers la cible. C'était une perspective géniale, et je sentais mon pouls battre rien que d'y penser.

Je me dirigeai vers l'Herc. Tom, le pilote du C-130, servait dans le Squadron 47 de la RAF, leur escadre forces spéciales. Je le connaissais bien pour avoir travaillé avec lui sur d'autres missions et nous avons pris plusieurs cuites ensemble. C'était un gros buveur, un personnage hors du commun et un pilote exceptionnel : un roi dans sa partie, qui consistait à transporter des gars comme nous derrière les lignes ennemies.

En me voyant approcher, il fit coulisser la vitre latérale du cockpit de l'avion gigantesque et sortit la tête :

— Le dernier rapport météo est nickel, mon pote. Aucun changement de conditions climatiques au IP et aucun changement dans la trajectoire de vol qu'on va prendre.

L'IP, c'était le point d'impact, le lieu exact d'atterrissage que nous avons identifié au préalable sur les cartes et les photos satellites.

Je ne pus m'empêcher de sourire.

— On dirait que c'est bon, alors ?

Il regarda sa montre.

— *Wheels-up* dans moins de 90. Je pense que, cette fois, c'est la bonne.

Wheels-up signifie l'heure de décollage d'un avion. Je tâtai la poche gauche de mon smock et j'en tirai un CD. Il s'agissait de l'album d'AC/DC, *The Razors Edge*. Je le lui lançai.

— La troisième plage, mon pote...

Il leva les yeux au ciel.

— Oh non ! Pas ce foutu *Thunderstruck* encore ? Combien de fois je vais devoir écouter ce boucan pendant que vous sortez à la queue leu leu de mon arrière-train ? Est-ce qu'on peut pas avoir un truc un peu plus classe..., genre, peut-être, *La Chevauchée des Walkyries* de Wagner ?

— Branleur de la RAF, coupai-je. De toute façon, tu connais le protocole. On saute toujours sur *Thunderstruck*. C'est la tradition chez les Pathfinders.

Il haussa les épaules et se tourna vers le copilote.

— Pete, est-ce que tu peux me mettre cette merde dans le lecteur CD et tester le haut-parleur pour voir si ça marche ?

Je me hâtai vers le hangar. Il y avait encore un tas de choses à boucler avant le décollage. En approchant, j'entendis de la musique à plein volume. Selon toute vraisemblance, Tricky avait mis le gros rock des Foo Fighters à fond sur son lecteur CD. Là, au milieu de la brousse déserte, on pouvait faire autant de bruit qu'on voulait : les seuls trucs que nous étions susceptibles de déranger, c'étaient les autruches locales.

Cette région montagneuse et aride était connue pour ses troupeaux d'autruches. Nous les avons vues courir en tous sens dans les vallées, prenant leurs grosses pattes à leur cou, les plumes de leur queue battant l'air au passage de nos Chinook volant juste au-dessus des arbres. Au cours des dernières

semaines, notre quartier-maître était devenu très doué pour cuire des steaks d'autruche sur le barbecue de fortune que nous avons installé à l'arrière de la base aérienne. Ils étaient d'ailleurs savoureux.

J'entrai dans la demi-obscurité du hangar. Les gars étaient occupés aux préparatifs de dernière minute. Je vérifiai une dernière fois mes armes, mes chargeurs, les poches de mon smock et mon harnais. S'il y a bien une chose qu'on voulait éviter, c'était qu'un de ces trucs tombe pendant le saut et qu'une partie vitale de l'attirail parte en vrille vers le sol. Je fourrai ma ceinture et mon harnais dans mon sac à dos gonflé à bloc et rabattis le dessus, serrant les sangles au maximum.

À côté de moi, Jason Dickins, le commandant en second de ma patrouille de six hommes, coinça son énorme sac à dos dans un grand sac en toile. Il se retourna pour parler à un grand type empoté qui se tenait près de lui. On nous avait confié la tâche de parachuter un corps supplémentaire pendant cette mission. Il ne s'agissait pas d'un Pathfinder. C'était un type sournois et secret que nous avons surnommé le « Fantôme ».

— Ton sac est prêt, vieux ? demanda-t-il.

Aucun d'entre nous ne s'était vraiment pris d'affection pour le Fantôme. Depuis qu'il nous avait rejoints, quelques jours plus tôt, il avait traité Jason et les autres gradés comme s'ils ne valaient guère mieux que les souris et autres vermines qui infestaient le hangar. Il avait réussi à échanger avec moi quelques civilités, mais une fois seulement qu'il s'était aperçu que j'étais diplômé de Sandhurst et officier. Les Pathfinders ne portant aucune marque d'unité ou de rang, il lui avait fallu un certain temps avant de s'en rendre compte.

Il s'était montré de plus en plus désagréable. Chez les Pathfinders, chaque homme est traité sur un pied d'égalité, quels que soient son éducation, sa classe, son milieu ou son rang. Personne ne peut entrer chez les Pathfinders sans réussir le cours brutal de sélection, qui rivalise avec celui des SAS. La sélection est le premier grand niveleur. Une fois dans les

Pathfinders, la commande de patrouille revient au soldat le plus expérimenté et le plus capable pour la mission en cours.

Jason faisait partie d'un tout petit nombre d'opérateurs de la British Army à avoir obtenu son diplôme d'expert en tandem militaire. À ce titre, il pouvait emmener un autre être humain en chute libre depuis une altitude extrêmement élevée jusqu'à la cible. Je ne suis pas autorisé à révéler de quelle hauteur exactement nous sautons, mais il suffit de savoir que c'est d'une altitude bien plus élevée que n'importe quel parachutiste civil. Lors de cette mission, Jason accomplirait cette descente avec le Fantôme attaché contre son torse.

Jason était la dernière personne que le type aurait dû traiter avec dédain ou irrespect. Sa vie n'allait guère tarder à être à 100 % entre les mains de Jason lorsqu'ils sauteraient ensemble dans le vide.

— Euh, j'imagine que j'ai tout ce qu'il me faut, fit le Fantôme en indiquant son sac bien rempli.

Ce qu'il contenait ne nous regardait pas, ni l'usage qu'il en ferait. Notre mission consistait uniquement à nous transporter et à le transporter, lui, jusqu'à la cible.

— Alors, passe-le-moi, vieux, dit Jason avec impatience.

Jason fourra le sac à dos du gars dans le sac en toile, avec le sien, et serra le tout par un nœud solide. Il sauterait avec le Fantôme attaché devant lui et le sac de toile suspendu à une sangle sous lui. Sans compter le poids de son propre corps, il aurait à diriger quelque 130 kg sur le point d'impact, lieu précis sur lequel nous devons atterrir. C'était un sacré boulot.

Étant le parachutiste le plus expérimenté de nous six, Jase conduirait notre stick hors du C-130. En ma qualité de commandant en second des Pathfinders et de chuteur expérimenté, je suivrais.

Jase se tourna vers moi.

— *Wheels-up* moins 60, grogna-t-il. On ferait mieux de charger les sacs.

Nous dûmes nous y mettre à trois (moi, Jase et le Fantôme) pour transporter le sac en toile contenant leurs deux

sacs à dos sur les 200 mètres environ qui nous séparaient de l'avion. Nous montâmes par la rampe d'accès arrière et laissâmes tomber notre fardeau à la place de Jason, la plus près de l'arrière.

Nous allâmes chercher le reste des sacs, le mien allant à côté de celui de Jase, suivi de celui de Dez, de Steve et de Joe, avec celui de Tricky en tout dernier. On mettait toujours l'un des opérateurs les plus expérimentés en queue de file, car il n'aurait personne pour surveiller ses arrières.

On plaçait ceux qui étaient les moins expérimentés entre les meilleurs gars. Ainsi, Dez Vincent viendrait après moi, car il était un peu abruti et depuis peu dans les Pathfinders. Steve Knight, l'armurier des Pathfinders, arrivait après, si bien que Dez était pris en sandwich entre nous deux. Entre Steve et Will « Tricky » Arnold (un opérateur Pathfinder imbattable) se trouvait Joe Hamilton qui, à 23 ans, était le gamin de la patrouille. Personne ne pouvait tout à fait dire si Joe avait été militaire suffisamment longtemps pour remplir les conditions requises par les Pathfinders, mais il avait réussi la sélection et ça faisait de lui l'un des nôtres.

Après avoir chargé les sacs, nous gagnâmes le second hangar. Nous fîmes une pause pour pisser, non sans nervosité, avant d'enfiler notre attirail HALO.

À l'intérieur, le dispatcheur PARA principal nous accueillit les yeux plissés :

— Vous êtes prêts, les gars ? demanda-t-il. Vous avez vos parachutes ?

Alfie était un adjudant de la RAF. Son seul et unique rôle dans la vie, c'était de servir en qualité de dispatcheur PARA, assisté par deux autres dispatcheurs compétents qui formaient son équipe. Nos parachutes de pointe BT 80 étaient alignés contre le mur dans l'ordre suivant lequel nous allions sauter.

Il y avait au fond du hangar deux des plieurs de parachutes de la RAF. Leur boulot consistait à s'assurer que nos parachutes étaient entreposés, réparés, vérifiés et documentés correctement. Ils les déplaient et les repliaient à intervalles

réguliers pour vérifier qu'ils étaient en bon état et sans nœuds. Ils restaient dans le hangar au cas où l'un de nous aurait un problème avec son parachute, ce qui ne s'était jamais produit.

Ces gars étaient des professionnels accomplis, et nous avions une confiance absolue dans leur travail, et heureusement, car notre vie en dépendait. Nous ne pouvions pas garder nos parachutes tout le temps avec nous, car nous nous déployions souvent loin derrière les lignes ennemies lors d'opérations à pied ou à bord de véhicules, et, dans ces moments-là, impossible de traîner nos BT 80. Ils restaient entre les mains des plieurs jusqu'au moment où l'un d'entre nous enfilait son harnais de parachute.

Le BT 80 est un énorme rectangle de soie subtilement conçu pour porter les 90 kg d'un type suspendu dessous, ainsi que la soixantaine de kilos de son attirail. Bien qu'extrêmement durable, c'est un équipement délicat et il faut le traiter comme tel. Chacun de nous ouvrit le sac à dos dans lequel était rangé son parachute.

À l'intérieur, il y avait deux câbles, chacun enveloppé dans du fil en coton rouge, et nous vérifiâmes qu'ils étaient en état. Jason tourna alors le dos à son BT 80, et Alfie monta à côté de lui. Son sac-harnais était sensiblement différent des nôtres, car il avait été spécialement configuré par les plieurs pour lui permettre d'attacher le Fantôme devant lui.

— Et voilà, dit Alfie en soulevant, non sans peine, le sac à dos.

Avec l'aide d'Alfie, il l'enfila sur son corps trapu et puissant. Il se redressa et assumait seul tout le poids, les sangles des épaules se serrant aussitôt. Il se pencha et se mit à attacher les boucles qui entourent le haut des cuisses.

Lorsqu'il eut terminé, Jason se redressa, avec sur le dos l'équivalent d'un sac de charbon, mais n'ayant aucunement l'air incommodé par son fardeau. Jase était toujours l'un des derniers aux courses d'entraînement des Pathfinders, mais, lors d'une marche avec sac sur du dénivelé, il était imbattable.

Alfie l'aida à serrer son sac-harnais pour qu'il soit inamo-

vible. À côté de nous, le Fantôme restait les bras ballants, l'air perdu. Il était tout à fait possible qu'il n'ait jamais fait de saut. Il n'avait certainement jamais fait de HALO. Il ne serait attaché à Jason qu'au tout dernier moment, car essayer de remuer dans un C-130 en altitude quand on est serré contre quelqu'un, ce n'était pas amusant. On aurait dit qu'il commençait à réaliser ce qu'il s'apprêtait à faire et qu'il chiait dans son froc.

C'était à mon tour d'être chargé. Il y avait seulement deux mois que nous avions les BT 80, et le harnais semblait encore rigide, comme s'il fallait encore qu'il se fasse au corps.

Avec 1 m 93, je ne suis pas petit, mais les sangles des épaules étaient suffisamment grandes pour me couvrir la moitié de la poitrine. En attachant la lourde boucle en titane, je sentis mon torse tiré vers l'avant sous la pression du harnais. Lorsque j'eus accroché les grosses boucles autour de mes jambes et serré les sangles, j'avais l'impression d'être dans une camisole de force.

Mon équipement s'était coincé lors d'un saut d'entraînement et je me rappelais bien la douleur ressentie. Même à présent, les sangles entourant mes jambes me coupaient au niveau de l'aîne. Mais il était vital que le BT 80 soit aussi serré qu'un étoupe. S'il y avait bien une chose dont on n'avait pas envie, c'était un harnais desserré.

Vous auriez à peine commencé à sauter qu'il se mettrait à bouger et à vous lacérer. Avant même d'atteindre le sol, la peau de vos épaules et de votre aîne serait à vif. Cela rendrait alors la phase suivante de la mission, c'est-à-dire la longue marche sur terrain ennemi et sous le poids écrasant d'un sac à dos, presque impossible.

Le BT 80 était exactement ce qu'il nous fallait pour remplacer notre matériel précédent, le GQ 360. Le GQ 360 était attaché sur le dos et l'autre sac dessous, ce qui signifiait qu'on avait le derrière lourd quand on sautait. Pour peu qu'on soit pris dans un violent courant d'air, on pouvait se retrouver à virevolter méchamment et perdre connaissance. L'altimètre déclencherait alors l'ouverture automatique du GQ 360, mais,

si l'on était allongé sur le dos, il s'ouvrait en dessous. On se retrouvait alors à tomber dedans, avec le parachute s'enveloppant autour de soi, et on était fini.

À l'inverse, avec le BT 80, on avait le sac suspendu côté poitrine, ce qui signifiait qu'il était presque impossible de ne pas tomber en premier. Même si on perdait connaissance, le parachute s'ouvrirait dans le dos et continuerait de fonctionner correctement.

Nous nous étions associés aux SAS afin d'obtenir les BT 80. Ensemble, nous avons réussi à contourner le laborieux système d'approvisionnement du ministère de la Défense et nous étions adressés directement au fabricant français de parachutes. Heureusement que nous avons procédé ainsi : c'était un équipement fantastique pour le combat.

Le système multissions BT 80 est fabriqué par Parachutes de France. À 50 000 euros l'exemplaire, ce n'est pas une affaire, mais c'est probablement le meilleur parachute militaire du monde. Il possède la meilleure finesse, ce qui signifie qu'il peut couvrir de grandes distances par rapport à sa vitesse de descente. Largués à très haute altitude, nous pouvions dériver sur des distances énormes, franchir les frontières et nous infiltrer en terrain ennemi. Il était également conçu pour s'ouvrir plus ou moins silencieusement quand on déclenchait la voile. Nous pouvions ainsi descendre sans être aperçus.

Une fois placé dans mon parachute, Alfie m'aida à fixer mon pack oxygène devant moi. L'opération se poursuivit par une série de sangles qu'Alfie fit passer sous et derrière le harnais du BT 80 avant de les serrer à m'écraser le ventre.

Il me tendit le masque à oxygène et vissa le tube noir à nervures dans l'embout du pack oxygène. Je plaçai le masque sur ma bouche et mon nez, et j'attachai les fermetures en métal de chaque côté de mon casque. Les Pathfinders utilisent des casques en fibre de verre, légers et open face, un peu comme ceux que portent les Hells Angels.

J'appuyai le masque à oxygène contre mon visage et respirai profondément. Si, appliqué contre ma peau, le masque

manquait d'étanchéité, j'aurais senti de l'air sur les côtés. J'indiquai à Alfie que c'était bon et il mit la valve du cylindre à oxygène sur ON. J'inspirai et je sentis une claire et froide rafale d'oxygène entrer dans mes poumons. Un instant après, cela me monta à la tête. Nous ne respirions pas de l'oxygène pur, mais cela y ressemblait beaucoup, et c'était fantastique. Il n'y avait pas mieux pour chasser une gueule de bois.

Avant de suivre le cours de HALO, chaque opérateur Pathfinder doit subir un test hypoxie afin de vérifier sa capacité à réagir dans des conditions où le cerveau manque d'oxygène. On est placé dans un caisson de recompression, qui commence par reproduire l'atmosphère du niveau de la mer.

Peu à peu, le caisson vous emmène à 3000 mètres d'altitude, où le niveau d'oxygène est sensiblement plus bas. On doit ensuite retirer son masque et hurler son nom, son rang et numéro d'identification, et frapper dans ses mains pour démontrer que sa coordination fonctionne toujours.

Le dispositif continuait de nous emmener plus haut jusqu'à être dans les vapes. Les êtres humains réagissent différemment aux conditions hypoxiques, tout comme les alpinistes à haute altitude. Le but du test en hypoxie est de prouver que l'on peut fonctionner pendant quelques minutes à des altitudes extrêmes avec peu ou pas d'oxygène, au cas où le masque ne marcherait pas.

Alfie ferma la valve et passa au gars suivant. Je pris mon arme principale (mon fusil d'assaut M16 cabossé) et la passai sur mon épaule gauche, canon pointé vers le sol. Mon Browning à 13 coups était dans mon sac à dos, car, si je l'attachais à ma cuisse, il risquait de m'encombrer pendant le saut. Mes grenades et la plupart de mes chargeurs étaient dedans aussi. Mais on sautait toujours avec son arme principale attachée au corps, au cas où l'on perdrait son sac pendant la descente.

Nous portions tous un couteau, en général dans un fourreau attaché à l'épaule gauche. Il fallait pouvoir l'atteindre facile-

ment au cas où l'un des nombreux fils du parachute se trouverait emmêlé et qu'on soit obligé de le couper.

Enfin, j'enfilai des gants fins en cuir. Quand on saute à une altitude élevée, il peut faire très froid, mais les gants servaient surtout à protéger les mains. Les poignées avec lesquelles on dirigeait la voile étaient faites en toile solide, et le parachute nécessitait souvent pas mal de manipulations pendant la descente.

Même des mains de forgeron pouvaient être déchiquetées, ce qui était la dernière chose dont on avait envie quand on démarrait une mission.

J'avais attaché mon altimètre autour de mon poignet gauche afin de connaître la distance me séparant du sol pendant la descente. Je l'avais réglé sur zéro avant le décollage, réajustant en fonction de la hauteur du terrain au-dessus duquel nous sautions. Si vous ne prenez pas en compte cette variation du terrain, votre altimètre pouvait indiquer qu'il vous restait encore pas mal de distance alors qu'en fait vous étiez sur le point de vous écraser au sol. À mesure que le C-130 prendrait de l'altitude, nous vérifierions tous nos altimètres pour être sûrs qu'ils fonctionnaient correctement.

Encombrés de notre attirail HALO, nous sortîmes tous les six du hangar, ressemblant à un groupe d'astronautes sur le point de monter à bord de la fusée.

Au même moment, j'entendis le ronflement des quatre turbines du C-130, suivi des à-coups du premier démarrage. Tom apprêtait le gros oiseau pour le décollage. Nous nous dirigeâmes vers l'Hercules pendant qu'il montait en régime et j'eus la chair de poule.

Je baissai mes grosses lunettes HALO qui étaient attachées autour de mon casque. Elles ressemblaient beaucoup à un masque de plongée sous-marine, avec leur oculaire en verre et les côtés en caoutchouc mou. Je m'assurai qu'elles formaient un joint bien étanche. Sinon, les lunettes seraient arrachées de mon visage pendant la chute libre. Notre vitesse finale approcherait les 240 km/h, et il serait impossible de voir sans

lunettes. Cela reviendrait à conduire une moto à cette même vitesse sans visière.

Devant nous, Alfie et les deux autres dispatcheurs attendaient. Nous étions si lourdement harnachés qu'il aurait été assez facile de tomber. Alors, ils aidèrent chacun de nous à monter la rampe d'accès du C-130 et à rejoindre nos places. Alfie me fit asseoir sur un strapontin rouge en toile, le troisième à partir de l'arrière, et boucla la sangle de sécurité autour de mes genoux. La dernière chose qu'il fit avant de passer à Dez fut de brancher mon masque au principal réservoir d'oxygène du C-130. Pendant l'ascension de l'avion, nous respirerions 100 % d'oxygène via le réservoir à bord pour économiser nos propres réserves.

À plus de 7000 mètres, une ascension ou une descente rapide peuvent conduire à un accident de décompression, communément appelé « mal des caissons ». En respirant de l'oxygène pur pendant la montée, nous réduisions ce risque.

Dans le C-130, c'était le noir complet, et nous volerions vers la cible à la lumière ultraviolette. Dehors, la piste aussi était dépourvue d'illuminations. Une faible lueur émanait du cockpit, et les dispatcheurs avaient rompu des bâtons lumineux pour pouvoir mieux nous conduire à nos sièges. Sinon, tout était noyé dans l'ombre ; mes collègues chuteurs, silhouettes sombres de chaque côté de moi.

Les dispatcheurs se branchèrent à l'interphone du C-130 afin de pouvoir communiquer avec l'équipage. Tom devait procéder à ses dernières vérifications, car les hélices à quatre pales tournaient à toute vitesse dans les ténèbres.

Il n'y avait pas d'isolation phonique dans l'Hercules, si bien que, contrairement à un avion de ligne, le bruit du dehors était assourdissant. Il y avait le rugissement des turbines qui me vibrait dans les oreilles, le couinement d'hydraulique lorsque l'équipage testa les volets et, enfin, le hurlement des injecteurs de carburant.

J'étais tout à fait conscient que, si nous devions être déconsignés, c'était très probablement à cet instant. Cela nous était

déjà arrivé : nous étions gonflés d'adrénaline et attendions le décollage lorsque les moteurs s'étaient arrêtés, et la mission avait été différée de 24 heures. Ne jamais vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, comme on dit.

Tout d'un coup, l'avion s'ébranla brusquement, et nous commençâmes à avancer vers l'extrémité de la piste. Je me tournai vers Dez et lui criai quelques mots d'encouragement, mais, avec son casque, je doutais qu'il m'ait entendu. Entre nous six, ce fut une rafale de poings gainés de cuir lorsque nous réalisaîmes que nous étions proches de l'heure H.

Au bout de la piste assombrie, je sentis l'Hercules tourner lorsque Tom le fit pivoter à 360 degrés. Il y eut une pause tandis que nous attendions le go final. Je sentis mon cœur battre dans ma poitrine lorsque les moteurs accélérèrent et que l'odeur familière des gaz d'échappement pénétra à l'intérieur du C-130.

Une pensée me traversa l'esprit. Je me souvenais d'avoir été coincé avec 90 hommes dans un C-130 à l'époque où j'étais avec 1 PARA, alors que nous nous dirigeons vers la Sierra Leone. Nous avons effectué cette infiltration à basse altitude, secoués par d'horribles turbulences, et des mecs gerbaient à ma gauche et à ma droite. Cette fois, nous étions six soldats (et le Fantôme) sur le point de monter pendant une heure ou plus vers des cieux tranquilles, d'où nous devons effectuer une épique chute libre derrière les lignes ennemies.

Inutile de dire que je n'aurais pas voulu être ailleurs que dans cet avion avec ces mecs. Le ronflement des moteurs prit une ampleur considérable, m'arrachant à mes pensées et, soudain, le C-130 s'élança en avant. Il avait franchi à peine plus de 500 mètres lorsque l'avion décolla et se mit à grimper sec. Je portai la main à mon menton et décrochai la sangle de mon casque. Je le retirai et mis des écouteurs interphone afin de pouvoir entendre la conversation.

J'entendis Tom faire un commentaire à son copilote et au navigateur derrière lui, ainsi qu'aux dispatcheurs qui se trouvaient dans la soute de l'appareil.

— Vitesse 700 nœuds. Altitude 457 mètres. Taux de montée...

Tom parlait avec un tel calme qu'il faisait penser à un pilote de British Airways s'adressant à ses passagers. Je m'attendais à ce qu'il dise : « Nous nous apprêtons à démarrer notre divertissement aérien, mais, d'abord, les hôtesse vous serviront quelques rafraîchissements et snacks gratuits. L'estimation de notre temps de vol jusqu'à New York est de 8 heures et 15 minutes... »

La seule menace pour la mission, désormais, serait un changement radical des conditions météo au point d'impact. Si des vents violents se mettaient à souffler, on pouvait encore annuler notre saut.

Peu importerait la vitesse des vents en altitude, car nous chuterions vers la terre comme des pierres. Mais, au point d'impact, tout ce qui dépassait 20 nœuds pouvait se révéler fatal. Le vent vous frapperait de côté comme un bélier et vous pourriez vous casser une jambe ou un bras, voire vous tuer en touchant le sol. Il ne nous restait plus qu'à prier pour que la météo reste bonne.

— Altitude maintenant à 3000 mètres, annonça la voix de Tom.

Je sentis monter l'adrénaline : nous étions à un tiers de la distance qui nous séparait de notre saut.

— Heure P moins 60.

Heure P (heure parachute) était le moment où nous sauterions de la soute du C-130. Soixante minutes à attendre et nous serions partis. Je me tournai vers Jason et lui dis :

— P moins 60.

Jason était un individu taciturne ; je n'eus donc en retour qu'un hochement de tête à peine perceptible. Pris en sandwich entre Jason et moi se trouvait le Fantôme. Apparemment hébété, il fixait des yeux le sol froid et métallique de l'Herc. Il réalisait pour de bon, pensai-je.

— P moins 40, psalmodia Tom. Conditions météo et trajectoire de vol inchangées.