

CHRIS HADFIELD

Auteur du best-seller *Guide d'un astronaute pour la vie sur Terre*

APOLLO



MISSION

MEURTRIÈRE

ROMAN

APOLLO
MISSION
MEURTRIÈRE

DU MÊME AUTEUR

Plus noir que la nuit, Scholastic, 2016.

Vous êtes ici, Flammarion, 2015.

Guide d'un astronaute pour la vie sur Terre, Libre Expression,
2014.

CHRIS HADFIELD

APOLLO
MISSION
MEURTRIÈRE

ROMAN

Traduit de l'anglais (Canada) par Laurence Blais et Fanny Houle

 Libre
Expression

*À Helene,
qui fabriqua de ses mains le bureau
multicolore sur lequel j'ai écrit ce livre,
tout comme l'entière de notre vie commune.*

Plusieurs personnages dépeints
dans ce roman sont tirés de la vraie vie.

Plusieurs incidents narrés ici
ont réellement eu lieu.

PROLOGUE

Baie de Chesapeake, 1968

C'est lors d'une magnifique matinée d'automne que j'ai perdu mon œil gauche. Il n'y avait pas un nuage dans le ciel.

Je pilotais un F-4 Phantom, un avion de chasse lourd et imposant surnommé le *Double Ugly*, dont le nez conique venait d'être modifié pour y loger des caméras de reconnaissance. Comme l'air s'écoulait de manière différente autour de sa forme nouvellement renflée, j'effectuais un vol d'essai au-dessus de la baie de Chesapeake pour recalibrer son système de détection de la vitesse.

J'adorais piloter le Phantom. La puissante propulsion instantanée ressentie dans mon dos quand je poussais les manettes des gaz vers l'avant, l'arc que décrivait le nez de l'appareil vers l'azur infini lorsque je tirais avec fermeté le manche de commande... J'avais l'impression de piloter un vénérable oiseau préhistorique, s'esclaffant avec grâce et liberté dans l'espace en trois dimensions.

Ce matin-là, je rasais la surface de l'eau dans le but de mesurer ma vitesse. En comparant les valeurs affichées sur les cadrans de l'habitacle avec les données mesurées par les techniciens postés sur la rive, nous pouvions mettre à

jour les instruments de l'aéronef pour constater les effets réels de la nouvelle forme du nez.

Alors que je passais en rase-mottes, j'enfonçai le petit bouton sous mon pouce gauche et annonçai dans le micro de mon masque à oxygène :

— Préparation au dernier passage, à 550 nœuds.

J'entendis tout de suite la voix de l'ingénieur principal grésiller dans les écouteurs de mon casque :

— *Roger, Kaz*, on est prêt.

Je tournai complètement la tête pour distinguer les balises, de grands triangles réfléchissants orangés juchés au sommet de tiges qui émergeaient de l'océan. Je fis rouler le Phantom vers la gauche, puis tirai pour le virer et l'aligner avec la route-sol appropriée. Je poussai ensuite les manettes vers l'avant jusqu'au point qui précède la post-combustion, réglant ma vitesse à 550 nœuds. Je filais à près de 15 kilomètres par minute, soit 305 mètres à chaque tic de l'aiguille des secondes sur ma montre.

À ma droite, les arbres qui longeaient la baie n'étaient qu'une bande floue alors que je descendais l'avion en douceur. Il fallait que je traverse l'axe des caméras de mesure à exactement 15,24 mètres de la surface de l'eau. Un très rapide coup d'œil sur les instruments du tableau de bord m'indiqua une vitesse à 540 et une altitude de 22,9 mètres. J'augmentai la puissance d'un poil et repoussai à peine le manche avant de stabiliser l'appareil. Je vis la première balise disparaître sous le nez du Phantom, puis j'enfonçai le bouton radio pour annoncer :

— Paré.

— *Roger, Kaz*.

Alors que j'étais sur le point de franchir la deuxième tour de signalisation, j'aperçus le goéland.

Une simple tache gris-blanc... droit devant. Mon premier réflexe aurait été de caler le manche vers l'avant pour éviter l'oiseau, mais à seulement 15 mètres au-dessus de

l'eau, ce n'était pas une bonne idée. J'ai plutôt crispé mon poing de toutes mes forces sur le manche pour l'immobiliser.

Percevant l'imminence de la catastrophe, le goéland invoqua les millions d'années d'évolution qui guidaient son instinct et plongea pour éviter le danger... seulement il était trop tard. Je volais plus vite que n'importe quel oiseau, et de loin.

La collision fut inévitable.

Les techniciens à bord de la tour de mesure étaient si concentrés sur leur matériel d'observation qu'ils n'ont rien remarqué. Ils se demandèrent sans doute un bref moment pourquoi je n'avais pas dit « Paré » une seconde fois, puis « Marqué » après avoir dépassé la troisième tour, mais ils n'en firent pas de cas. Ils détachèrent simplement leur regard des instruments lorsque l'ingénieur principal communiqua d'une voix calme :

— C'était la dernière donnée mesurée, Kaz. Bien piloté. On se rejoint au débrefage.

Dans l'habitacle, l'impact fut dévastateur. L'oiseau percuta l'avion un peu à ma gauche, fracassant la verrière telle une grenade. Le vent déferlant à 885 kilomètres-heure, emportant des tripes de goéland et des tessons de plexiglas, heurta mon torse et mon visage de plein fouet. Je sentis sa force déchaînée m'écraser contre le siège éjectable, puis me secouer d'un côté et de l'autre, malgré mon harnais, comme une poupée de chiffon. Je tirai le manche vers moi à l'aveuglette pour gagner de l'altitude et m'éloigner de la surface de l'eau. Je ne voyais absolument rien.

Ma tête retentissait d'une douleur lancinante, comme si j'avais reçu un solide coup de poing dans l'œil gauche. Je clignai des yeux pour tenter de m'éclaircir la vue, sans succès. Comme l'appareil montait toujours, je reculai les manettes des gaz à mi-chemin pour ralentir puis me penchai en avant contre mes sangles pour me soustraire au

vent qui me flagellait. Je portai une main à ma figure pour enlever la substance visqueuse de mes yeux, frottant vigoureusement, à gauche, à droite, m'efforçant de nettoyer mon œil droit assez pour apercevoir l'horizon. Continuant son ascension, le Phantom dérivait lentement vers la droite. Je ramenai le manche de commande pour le stabiliser. Je m'essuyai de nouveau les yeux et les baissai vers mon gant... Le cuir brun clair était imbibé de carmin.

Je parie que le sang ne vient pas seulement du goéland.

Ôtant brusquement le gant souillé, je luttais contre le vent tambourinant pour tâter mon visage de ma main dénudée. Mon œil droit paraissait normal, mais ma joue gauche engourdie me semblait lacérée, et l'œil de ce côté ne percevait rien du tout et me faisait maintenant souffrir le martyre.

Mon masque à oxygène en épais caoutchouc vert, retenu par les robustes attaches jugulaires de mon casque, était toujours en place sur ma bouche et mon nez. En revanche, ma visière vert forêt s'était envolée, emportée par le choc et le vent. J'attrapai l'arrière de mon casque pour le ramener vers l'avant et le recentrer. Il fallait que je contacte quelqu'un, et vite.

— *Mayday, mayday, mayday!* hurlai-je en pressant le bouton radio de mon pouce ensanglanté. Ici Phantom 665, j'ai subi un impact d'oiseau. Ma verrière a éclaté.

Ma vision n'était pas assez bonne pour me permettre de changer de radiofréquence et j'espérais vraiment que l'équipage à bord de la tour d'observation était toujours à l'écoute. Le grondement du vent dans l'habitacle était si assourdissant que je n'entendis aucune réponse.

J'essuyai le sang qui ne cessait d'envahir mon orbite droite et appuyai fermement la base de ma paume contre mon œil gauche mutilé. En alternant ces gestes, je réalisai que je parvenais à voir suffisamment pour piloter. Je baissai

la tête vers la baie de Chesapeake pour m'orienter : l'embouchure de la rivière Potomac se définissait avec netteté sous mon aile gauche. Je suivis la côte du Maryland pour atteindre un lieu sûr : les pistes familières de la base aéronavale de Patuxent River.

Puisque l'oiseau s'était écrasé sur la gauche du Phantom, je savais que le moteur de ce côté risquait d'être endommagé après avoir aspiré des débris. J'essayai de lire mes instruments et constatai avec soulagement qu'aucun voyant jaune de mise en garde n'était allumé. *De toute façon, un seul moteur suffit*, pensai-je, avant de me préparer à atterrir.

Je m'inclinai carrément à gauche et sentis le souffle de la turbine me balayer le visage, empêchant le sang de s'écouler dans mon seul œil fonctionnel. Je lançai un nouvel appel à l'aide :

— *Mayday, mayday, mayday* ! Ici Phantom 665 en approche directe, atterrissage d'urgence avec arrêt complet, sur piste 31.

Je priais pour que quelqu'un m'entende et que les autres appareils me laissent la voie libre.

Voyant Pax River s'approcher, j'enlevai la main de mon œil sanguinolent pour régler les manettes des gaz au ralenti, afin de libérer le train d'atterrissage. L'anémomètre, comme tout le reste, était brouillé, mais lorsque je parvins à deviner que l'aiguille affichait une vitesse inférieure à 250 nœuds, je saisis la grosse poignée rouge du train et l'abaissai violemment. Le Phantom émit les bruits sourds et les vibrations habituels, tandis que ses roues descendaient de ses entrailles métalliques et se verrouillaient en position.

J'étirai ensuite ma main loin à gauche et claquai brusquement la poignée des volets et des becs, combattant le vent tournoyant dans l'habitacle qui formait toujours une mini-tornade localisée. Toujours penché à gauche, j'essayai une dernière fois mon œil droit et ramenai les manettes

approximativement aux deux tiers. Puis je pressai une fois de plus ma paume contre mon orbite gauche maculée de sang, pour enfin aligner l'avion sur la piste.

Le F-4 est doté, près du pare-brise, de petits voyants rouges qui s'illuminent lorsque l'angle est approprié pour atterrir. Il émet aussi un timbre sonore régulier et rassurant qui confirme que l'avion conserve un régime constant. En me préparant de manière maladroite à atterrir, je louai en silence les ingénieurs de McDonnell Aircraft pour leur prévenance. Étant donné que ma perception de profondeur était complètement dérégulée, je visai un atterrissage approximatif au tiers de la piste et jugeai ma vitesse verticale de descente au mieux de mes capacités. Le sol approcha, puis bang ! Je me posai en plissant les yeux au maximum pour tenter de voir et de maintenir le Phantom au milieu de la piste. Je réglai la manette des gaz au ralenti et agrippai la poignée de libération du parachute de freinage, qui ralentit ma course aveugle.

Je tirai à fond le manche vers moi pour ajouter à la friction de l'air et contribuer à l'arrêt de l'avion à réaction de 17 tonnes, enfonçant les freins et essayant d'aligner l'extrémité lointaine de la piste au centre de mon champ de vision. Comme je semblais m'en rapprocher à trop grande vitesse, j'écrasai la pédale des freins de tout mon poids tout en tirant le manche à corps perdu.

Puis, d'un coup, mon calvaire se termina. L'avion finit par s'arrêter, ses turboréacteurs au ralenti. Je vis les camions de pompiers jaunes s'engager sur la piste et foncer vers moi. Quelqu'un avait dû entendre mes appels radio. Tandis que les véhicules d'urgence s'approchaient, je changeai de main pour couvrir mon œil blessé, relevai la tirette de manette des gaz et coupai les deux turboréacteurs.

Soulagé, je m'adossai contre le siège éjectable et fermai mon œil épargné. L'adrénaline quittait peu à peu mon corps, remplacée par une insupportable douleur qui

rongeait mon orbite gauche comme un incendie insatiable. Le reste de mon corps était engourdi, nauséeux, trempé à l'os et tout à fait amorphe.

J'entendis le chef des pompiers dresser son échelle contre le flanc du Phantom puis lancer :

— Seigneur, Jésus...

VERS LA LUNE

Houston, janvier 1973

Le paysage était plat.

Plat à perte de vue.

L'avion venait tout juste de descendre sous les nuages, et l'air brumeux et humide du sud du Texas semblait écourter les distances. Kaz se pencha vers l'avant pour bien voir son nouveau lieu d'affectation. Assis dans le Boeing 727 depuis près de quatre heures, son cou ankylosé craqua lorsqu'il le tendit. Sous lui, une voie navigable se faufilait à travers un labyrinthe industriel de raffineries de pétrole et de grues installées sur ses rives. Son front toucha la fenêtre lorsqu'il inclina la tête pour suivre le trajet du cours d'eau vers la baie de Galveston, une étendue d'eau brunâtre huileuse qu'il distinguait, floue à travers le smog, se déversant dans le golfe du Mexique à l'horizon.

Pas tout à fait le paradis sur terre.

À mesure que l'avion s'approchait de la piste, il nota chaque petite correction des pilotes, évaluant machinalement leur technique d'atterrissage sous le crissement des pneus au contact de la piste de l'aéroport intercontinental de Houston. *Pas mal.*

La voiture de location d'Avis l'attendait. Il lança sa valise trop pleine et son porte-documents dans le coffre, puis déposa délicatement sa guitare par-dessus. «J'ai trop de bagages», marmonna-t-il. Cependant, comme son séjour à Houston allait durer quelques mois, il avait essayé de tout prévoir en conséquence.

Kaz consulta sa montre, désormais réglée à l'heure du Centre, et monta dans la voiture. Il ne devrait pas y avoir trop de trafic en ce dimanche midi. En démarrant, il remarqua le nom du modèle sur le porte-clés. Kaz sourit. On lui avait loué une Plymouth Satellite argent.

*

L'accident n'avait pas seulement coûté un œil à Kaz. À cause de la perte de sa vision binoculaire, on lui avait retiré son certificat médical comme pilote d'essai et aspirant astronaute sélectionné pour le MOL ou Manned Orbital Laboratory, le futur laboratoire orbital habité de l'armée conçu à des fins d'espionnage. Son travail et ses rêves avaient été emportés dans un tourbillon de plumes sanglantes.

Pendant sa convalescence, la US Navy l'avait envoyé suivre une formation en électro-optique spatioportée à l'école d'études supérieures, puis avait mis son expertise analytique au profit de la NSA, la National Security Agency, et de la CIA. La complexité du travail, qui avait consisté à participer à l'élaboration de politiques, lui avait plu, mais il avait tout de même observé avec une sourde envie d'anciens pilotes de l'armée prendre part à des missions Apollo et marcher sur la Lune.

Pourtant, la politique changeante de Washington l'avait amené ici, à Houston. Le président Nixon sentait la soupe chaude en cette année électorale; certains districts croyaient avoir déjà remporté la course à l'espace, et

on observait une augmentation de l'inflation et du taux de chômage. Nixon avait sur le dos le département de la Défense dont la direction demeurerait incertaine alors que la guerre du Vietnam tirait à sa fin. De plus, on continuait de lui reprocher l'annulation du programme MOL : le National Reconnaissance Office l'avait convaincu que les nouveaux satellites Key Hole Gambit-3 pouvaient prendre de meilleures photos d'espionnage et à moindre coût que les astronautes d'une station spatiale.

Toutefois, Nixon, un politicien de carrière, avait facilement trouvé un juste milieu avantageux : offrir aux Américains un dernier vol vers la Lune aux frais du département de la Défense, qui disposait de ressources budgétaires considérables.

Financée par la Défense, la mission Apollo 18 devint le premier vol spatial américain avec un équipage entièrement militaire, et la US Air Force devait décider de son objectif classifié. Fort d'une rare expérience combinant les vols d'essai, une formation dans le programme MOL ainsi qu'un travail au sein d'agences de renseignement à Washington, Kaz avait été envoyé par la US Navy au Texas comme agent de liaison militaire avec l'équipage.

Son rôle était de veiller à ce que tout se passe bien.

Pendant qu'il roulait sur la I-45 vers le sud, Kaz fut tenté de se rendre directement au MSC ou Manned Spacecraft Center de la NASA pour avoir un aperçu, mais il décida finalement de continuer un peu plus à l'ouest. Avant de quitter Washington, il avait fait quelques appels et trouvé un logement qui semblait tout à fait acceptable près d'une petite ville nommée Pearland. Il suivit les indications vers Galveston, puis quitta l'autoroute à la sortie vers la FM 528.

Le relief était aussi plat que ce qu'il avait vu des airs. La route à deux voies était entourée de pâturages vert brunâtre des deux côtés. Pas de stations-service, pas de circulation. Le panneau indiquant la bretelle de sortie était si

minuscule que Kaz faillit ne pas le voir. Bienvenue à Polly Ranch Estates.

Il s'engagea sur le chemin en terre, les pneus de la voiture faisant craquer les morceaux de coquillages parsemés sur la chaussée. La Plymouth gronda quelques secondes en roulant sur le grillage à bétail, bordé de part et d'autre d'une clôture en fil barbelé rouillé s'étendant jusqu'à l'horizon. Kaz vit, au loin, deux maisons isolées sur de petits promontoires. Une camionnette était immobilisée devant l'habitation la plus proche. Il se stationna dans l'autre entrée, vérifia dans le rétroviseur que son œil de verre était bien en place, puis ouvrit la portière. En se levant, il arqua son dos courbaturé et s'étira en comptant jusqu'à trois. Trop d'années passées dans des sièges éjectables inconfortables.

De construction récente, les deux bungalows de style ranch étaient flanqués de garages étrangement hauts et larges. Kaz porta son regard à gauche, puis à droite ; la route continuait tout droit sur plusieurs milliers de mètres. *Parfait.*

Il s'avança vers la maison où était garée la camionnette. La porte s'ouvrit pendant qu'il gravissait le perron. Un homme de petite taille, mais musclé, vêtu d'un polo de golf Ban-Lon vert délavé, d'un jean et de bottes brunes à bout pointu, sortit à l'extérieur. Il arborait des cheveux en brosse grisonnants et son visage était déjà sillonné de rides même s'il n'avait guère plus que la mi-cinquantaine. Il s'agissait sans doute de Frank Thompson, le propriétaire. Au téléphone, il avait parlé de son ancienne vie de pilote d'Avenger. Aujourd'hui, il était commandant de bord pour la Continental Airlines.

— Kaz Zemeckis ?

Kaz opina de la tête.

— Moi, c'est Frank, dit-il en tendant la main. Bienvenue à Polly Ranch ! Pas eu trop de difficulté à trouver l'endroit ?

— Non, merci. Vos indications étaient claires, répondit Kaz en lui serrant la main.

— Attendez une minute, dit Frank en rentrant dans la maison.

Il en ressortit avec une clé toute neuve, guida Kaz vers le bas des marches et le fit traverser la pelouse fraîchement installée entre les deux demeures. Il déverrouilla la porte d'entrée, s'effaça pour laisser pénétrer son nouveau locataire puis lui tendit la clé.

Un long plafond en pente reliait le salon, la salle à manger et la cuisine. Les planchers étaient couverts de carrelage Saltillo et l'espace, tout lambrissé de bois sombre, était fenestré en abondance à l'avant comme à l'arrière. Un couloir menait vers la gauche, sans doute vers les chambres. Une légère odeur de vernis flottait encore dans l'air. La maison était toute meublée, exactement ce qu'il fallait à Kaz. L'endroit lui plut et il le fit savoir à Frank.

— Allons voir la pièce de résistance de cette maison, invita Frank.

Il se dirigea au fond du salon, ouvrit une porte de bois surdimensionnée et alluma les lumières.

Les deux hommes entrèrent dans un hangar de taille impressionnante : 15 mètres de largeur et 18 de profondeur, avec un plafond à 4 mètres. Il y avait des portes de garage à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'un sol de béton tout à fait lisse. Au centre du bâtiment, scintillant sous les rangées de tubes fluorescents, trônait un Cessna 170B orange et blanc entièrement métallique, posé avec délicatesse sur son train avant en porte-à-faux et sa roulette de queue.

— Frank, cet appareil est magnifique. T'es sûr que tu me fais assez confiance pour me laisser le piloter ?

— Avec ton expérience, aucun doute. Ça te dirait de le sortir maintenant pour un vol d'essai ?

La seule réponse possible à cette question : oui.

Frank appuya sur le bouton pour ouvrir les portes du hangar et Kaz rangea son auto de location à l'intérieur, sur le côté. Ils poussèrent ensuite le Cessna à l'extérieur jusqu'à la route.

Ils firent ensemble une rapide inspection de l'engin. Kaz vérifia le niveau d'huile, préleva une petite quantité de carburant dans un tube transparent pour détecter la présence d'eau, puis la versa avec soin sur une mauvaise herbe qui poussait sur l'accotement. Tous deux grimperent à bord, et Frank passa en revue avec Kaz la liste de vérification élémentaire : mettre le moteur en marche, surveiller les jauges de pression et de température, contrôler les commandes. Kaz remonta la route jusqu'à son extrémité, qui disparaissait dans un bouquet d'arbres. Avec un effleurement du frein gauche et un surcroît de puissance, Kaz fit adroitement virer l'avion pour l'aligner avec la piste longue et étroite.

Il vérifia les magnétos et haussa les sourcils en regardant Frank, qui pencha la tête en signe d'approbation. En poussant doucement la manette des gaz jusqu'à l'arrêt complet, Kaz testa les jauges, les pieds qui dansaient sur les pédales de direction pour maintenir le positionnement de l'avion exactement au centre de la piste, large de 6 mètres. Il devait sans cesse tourner le torse à gauche et à droite afin de voir avec son bon œil les deux bords de la piste. Il tint le volant de gauchissement à la position avant maximale pour soulever la queue, puis le relâcha tranquillement. Le Cessna s'éleva sans effort à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure. Ils volaient.

— On va où ? demanda Kaz en haussant la voix pour couvrir le bruit du moteur.

D'un geste, Frank indiqua l'avant et la droite, et Kaz inclina l'appareil vers l'est, dans la direction opposée aux deux maisons. Il suivit la route FM 528 et survola l'auto-route 45, puis vit à l'horizon, pour la deuxième fois cette journée-là, les eaux brunâtres de la baie de Galveston.

— C'est là que tu vas travailler ! cria Frank en pointant légèrement à gauche.

Kaz regarda par le hublot latéral et découvrit le Manned Spacecraft Center de la NASA, à la fois quartier général du programme Apollo, de la formation des astronautes et du centre de contrôle de mission. C'était bien plus vaste que ce qu'il avait imaginé : des centaines d'hectares de pâturages inoccupés qui s'étendaient vers l'ouest et des dizaines de bâtiments blancs et bleu pâle cernés de parcs de stationnement, vides pour la plupart puisqu'on était la fin de semaine. Au centre se trouvait un long parc vert ponctué d'étangs circulaires et sillonné de sentiers pédestres reliant tous les édifices environnants.

— On dirait un campus d'université, lança Kaz à Frank.

— Ils l'ont conçu comme ça pour pouvoir le rendre à l'Université Rice quand ils en auront fini avec les missions sur la Lune.

Pas si vite, pensa Kaz. S'il faisait bien son travail et que la mission Apollo 18 se déroulait comme prévu, l'armée de l'air pourrait convaincre Nixon de poursuivre l'exploration spatiale avec Apollo 19.

*

Une fois l'appareil posé au sol, Kaz régla la manette des gaz au ralenti et coupa le mélange. Le moteur du Cessna toussa puis s'arrêta, l'hélice de bois devenant tout à coup visible sous leurs yeux. Le cliquètement des interrupteurs était anormalement bruyant quand Kaz éteignit les circuits électriques.

— Génial, ton avion, Frank.

— Tu le pilotes mieux que moi. Même si c'est une piste étroite, tu donnes l'impression que c'est facile du premier coup. Content de voir qu'il va servir davantage. Bien mieux pour le moteur. Je suis trop souvent absent.

Frank montra à Kaz l'emplacement du cylindre de carburant sur le côté du hangar. Ils traînèrent le long tuyau à l'intérieur et firent le plein des réservoirs d'aile. Tout près de la porte, une planchette à pince pendait d'un crochet. Kaz y inscrivit la date, le temps de vol et la quantité de carburant utilisée. Les deux hommes se retournèrent pour contempler l'avion immobile, partageant en silence la joie de voler. Depuis qu'il était pilote, Kaz avait le sentiment de ne pas vraiment comprendre la disposition d'un endroit avant de l'avoir vu du haut des airs, telle une carte vivante se dessinant sous lui. C'était comme si la troisième dimension ajoutait une pièce manquante et formait dans sa tête un sens intuitif des proportions.

— Je vais te laisser t'installer, lui lança Frank avant de rentrer chez lui.

Kaz referma la porte du hangar et déchargea la voiture.

Il trimbala sa lourde valise le long du couloir en L, puis la posa sur le lit de la plus grande chambre, ravi de constater que c'était un format *king*. À gauche se trouvait une vaste salle de bains attenante.

Avec l'étrange impression de s'installer dans une chambre d'hôtel, Kaz ouvrit sa valise trop pleine et commença à ranger ses effets. Il suspendit dans le placard ses deux complets, l'un gris, l'autre noir, ainsi qu'un veston sport à carreaux, une demi-douzaine de chemises polo, blanches et bleu pâle, des pantalons et deux cravates. Une paire de souliers propres et une paire d'Adidas. Il mit les vêtements décontractés et d'entraînement dans la commode, avec les chaussettes et les sous-vêtements. Il posa deux romans et son réveil de voyage sur la table de chevet et plaça ses troussees de rasage et de soins oculaires sur le comptoir de la salle de bains.

Au fond de sa valise, il ne restait plus que sa combinaison de vol orange décoloré de la US Navy et ses bottillons lacés en cuir. Il effleura l'insigne d'épaule noir et

blanc : le crâne souriant et les os en croix emblématiques du VF-84 *Jolly Rogers*, souvenir de l'époque où il faisait décoller des F-4 du porte-avions *USS Independence*. Juste en dessous était cousu l'emblème beaucoup plus formel de la USN Test Pilot School où il avait obtenu son diplôme et fini premier de classe. Il caressa du pouce les ailes dorées de son insigne de pilote aéronautique – un témoignage permanent et durement gagné de ses compétences –, puis retira la combinaison de la valise, l'accrocha sur un cintre dans le placard et glissa ses bottes de vol brunes en dessous.

*

Kaz fut tiré de son sommeil par l'assourdissante sonnerie du réveille-matin. Son œil de verre lui sembla rugueux contre ses paupières lorsqu'il cligna des yeux en regardant le lever du soleil. Son premier matin sur la côte du golfe du Texas.

Il sortit du lit mollement et se rendit à la salle de bains d'un pas feutré, pieds nus sur le carrelage froid. Après avoir uriné, il examina son reflet dans le miroir : 1,83 mètre, 78 kilos (*faut vraiment que j'achète un pèse-personne*), poils foncés sur le torse, teint pâle. Ses parents, des Juifs originaires de Lituanie, avaient émigré à New York quand Kaz était bébé pour fuir la menace grandissante du nazisme en Allemagne. De son père, il avait hérité un front large, de grandes oreilles, une large mâchoire et un menton creusé d'un léger sillon vertical. D'épais sourcils surmontaient ses yeux bleu pâle, dont l'un était artificiel. Difficile de distinguer le vrai du faux : l'oculariste avait réussi à bien reproduire la couleur de son œil véritable. Il tourna la tête vers la droite et se pencha en direction du miroir, en tirant un peu la peau de ses joues vers le bas. Les cicatrices étaient toujours là, mais s'étaient presque complètement

estompées. Au bout de plusieurs interventions (*cinq ou six ?*), le chirurgien avait reconstruit presque à l'identique l'orbite et la pommette.

Du beau travail pour un hôpital public.

Kaz suivit méthodiquement sa routine matinale – cinq minutes d'étirements, de redressements assis, d'extensions du buste et de pompes –, faisant travailler son corps jusqu'à ce que ses muscles s'en plaignent. On récolte ce que l'on sème.

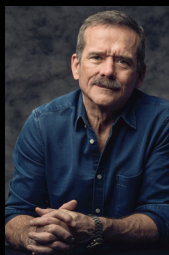
Détendu, il prit une douche, se rasa, puis se brossa les dents. Il farfouilla dans sa trousse et en sortit un flacon. Kaz fit basculer sa tête vers l'arrière et versa quelques gouttes de larmes artificielles dans sa prothèse oculaire. Il cligna rapidement des yeux devant son reflet. Son bon œil avait une acuité visuelle de 20/12, ce qui en avait impressionné plus d'un lors de la sélection de l'équipage.

Un œil de faucon.

Nous sommes en 1973, en pleine guerre froide, et la NASA est sur le point de lancer Apollo 18, mission censée être scientifique. Pourtant, le contrôleur de vol Kazimieras « Kaz » Zemeckis sait qu'elle poursuit d'autres objectifs. Les services de renseignement américains ont découvert une station spatiale soviétique espionnant l'Amérique, et la nouvelle mission représente la seule occasion de la mettre hors-jeu. Alors que Kaz s'efforce de préserver la longueur d'avance de la NASA sur les Russes, un accident mortel révèle que tous les acteurs ne sont pas ceux qu'ils prétendent être.

Sur Terre, les enjeux politiques s'enveniment : la Maison-Blanche et le Kremlin ne peuvent qu'assister au spectacle qui se déroule sur la surface lunaire, bien au-delà des secours et des lois terrestres.

Bourré d'informations techniques fascinantes, ce thriller ne ressemble à aucun autre. À partir de personnages ayant existé et d'événements s'étant produits, Chris Hadfield a osé imaginer une histoire dont seul un astronaute maîtriserait les détails.



Astronaute des plus chevronnés, Chris Hadfield a été CAPCOM (contrôleur de vol) pour vingt-cinq missions de navette et directeur des opérations de la NASA en Russie. Il a acquis une renommée mondiale en tant que commandant de la Station spatiale internationale lors de son troisième vol dans l'espace. Outre le livre à succès *Guide d'un astronaute pour la vie sur Terre* (Libre Expression, 2014), il a signé le beau-livre *Vous êtes ici* et l'album jeunesse *Plus noir que la nuit*.

chrishadfield.ca

 Twitter @Cmdr_Hadfield

 Facebook AstronautChrisHadfield

 Instagram @ColChrisHadfield

 YouTube [Youtube.com/ChrisHadfieldAstronaut](https://www.youtube.com/ChrisHadfieldAstronaut)

ISBN 978-2-7648-1524-3

 Libre
EXPRESSION
QUÉBECOR

