

SCRAMBLE A LA 7 (1992)

M. AMBERG (66)

C'est au mois d'octobre 1992 que les premières rumeurs d'un départ d'éléments de la 7ème escadre de chasse arrivèrent à Saint-Dizier. Il s'agissait en effet de prépositionner à nouveau à N'Djaména, 4 Jaguar qui avaient dû être rapatriés en décembre 1990 en raison de la guerre du Golfe.

Que pensez-vous qu'il arriva ?

L'option choisie échoua et le jeudi 2 janvier à 18 h 15, le général adjoint chasse de la FATAc appella le commandant de la 7 :

— « vos valises sont prêtes ? OK, alors vous partez demain pour N'Djaména avec huit Jaguar. Les consignes sont

Le détachement est rapidement constitué par du personnel titulaire ou par des « spares » d'opportunité qui savent bien sûr qu'ils devront céder la place humblement, si les titulaires rentrent au dernier moment. Le marché est conclu comme cela et je suis encore désolé pour les « spares » qui ont vu régulièrement « leur plaquette tomber » au fil des arrivées des retardataires. Le commandant d'escadron arriva lui-même in extremis, remontant promptement de la côte méditerranéenne dans la nuit du 2 au 3.

Vendredi 3 janvier 1992, 1 heure du matin : au cours de cette longue nuit de labeur, les avions sortent, lentement mais sûrement les uns après les autres. Soudain, l'observateur météo me contacte avec l'information suivante :

— « Mon Colonel, le brouillard s'installe ; je crains fort que le C130 qui vient chercher mécaniciens et pilotes pour Istres ne puisse se poser ; le temps est trop mauvais ; à peine 600 mètres de visi et cela se dégrade ».

Instinctivement, je mets le nez à la fenêtre : rien ; il fait nuit évidemment. J'ouvre la fenêtre et effectivement, les lumières des « girafes » sur le parking ne forment plus déjà qu'un timide halo dans une épaisse purée de pois.

Et M...., c'est B.... !

— il fait beau à Nancy ? bon alors envoyez-y tout le monde en bus et faites dérouter le C130. Très bien, mais au fait, comment va-t-on décoller en Jaguar demain matin s'il fait ce temps-là ? je dois rendre compte à la FATAc de cette éventualité.

Qu'à cela ne tienne, l'état-major a bien évidemment une solution : le 4/11 va préparer 4 avions et, comme il fera beau à Bordeaux, eh bien ils partiront avec vos mécaniciens. Le tour est joué... !



Le Jaguar, en livrée africaine...

En fait, trois mois se passent ainsi, sans date de départ réellement précise, néanmoins pilotes et mécaniciens entretiennent un niveau de préparation qui leur permettra de répondre, le cas échéant, à un départ inopiné (sage précaution).

Fin décembre, la question cruciale se pose : doit-on maintenir un régime d'alerte durant les fêtes de fin d'année ou bien, compte tenu d'une situation apparemment calme en Afrique, peut-on laisser les gens se disperser à leur gré ?

Finalement, la deuxième option est retenue ; « il est décidé » qu'il ne se passera rien entre le 23 décembre et le 6 janvier ; les permissions sont signées.

simples : mise en place le plus rapidement possible selon un trajet Saint-Dizier-Istres-Dakar-N'Djaména ».

S'agissant de la position du personnel, il découle du choix qui avait été fait que seulement 30 % de l'effectif, y compris celui qui était initialement prévu, était prêt à partir.

Après avoir averti le commandement de base de cet ordre, je réunis immédiatement les commandants d'escadrons ou leurs représentants afin de lancer un « ramassage » d'opportunité, non seulement pour constituer le détachement mais aussi pour réunir le personnel nécessaire à la préparation des avions ; nous disposons royalement d'une nuit devant nous...

— et M.... ! à nouveau B.... Le dispositif est entrain de dégraisser ; là, méfiance, car les exemples ne manquent pas de longs et laborieux préparatifs qui n'aboutissent pas ; tant pis, on continue. En revanche je ne me vois pas du tout coincé ici pour une histoire de brouillard et en plus devoir céder la place. Peu importe, et au c.. la 11, il faut y croire.

Jamais la météo n'a autant été consultée en une nuit avec sans cesse la même question : « alors, ça va lever, ou pas » ?

Lorsque vers 3 h 30 du matin je prends ma 305 pour aller faire mes adieux et chercher ma valise à mon domicile, je manque de ne pas trouver mon chemin tant le brouillard est épais. En revanche, lorsque je reviens vers 5 h 45, le miracle s'est produit : nous avons un bon kilomètre de visi, en amélioration.

A 6 heures précises, mes 5 pilotes sont là, tout le monde est habillé, armé, rasé et coiffé. Dehors il fait un temps de curée et le C130 est bien posé à Istres avec l'équipe de convoyage ; tout va bien.

Un dernier coup de fil à l'OPO du COFATAC pour confirmer que c'est bien la 7 qui décolle, et c'est parti... Nous rentrons le train au petit matin et mettons « la manette dans le phare » au cap 180.

Après un briefing sérieux à Istres en compagnie de l'équipage du C135, nous nous envolons à midi et demi vers Dakar où nous atterrissons 6 heures plus tard après avoir attendu 30 minutes au-dessus du Club Med des Almadilles qu'un Fokker 27 qui avait eu la bonne idée de perdre une roue au décollage résorbe



... et son ravitailleur (photos SIRPA AIR).

son problème (c'est l'Afrique qui commence patron !).

Enfin, dernière ligne droite, les 4 Jaguar quittent Dakar le 4 janvier au matin pour atteindre N'Djaména 4 heures et demie plus tard.

Dès l'arrivée à N'Djaména, nous préparons les premières missions le jour même pour les exécuter le 5 au matin.

De tous mes séjours africains, ce fut celui au cours duquel je vis le plus de beau matériel : BMP, BRDM, porte-chars, T62, etc... un régal pour l'officier renseignement et les pilotes qui rapportent des films extraordinaires, dignes de ceux d'un « pilote intelligent »...

Certes nous avons eu de la chance et de la réussite tant au niveau du ramassage du personnel

que de celui de l'évolution de la météo, mais je crois que la chance n'est pas le seul facteur de réussite de ce trajet Saint-Dizier-N'Djaména exécuté en moins de 29 heures en pleine période de permission. Je suis en effet conscient que l'opiniâtreté des mécaniciens a joué beaucoup dans cette réussite et je profite de l'occasion qui m'est donnée pour souligner la rapidité et le sens de l'organisation dont ont fait preuve certes les gens qui sont partis mais aussi ceux qui sont restés, après avoir abattu un travail de titan durant une nuit entière.

Tout le personnel ayant participé à ce départ imprévu mérite d'être félicité car ce travail de qualité justifiait alors pleinement l'attribution officielle de la mission d'intervention extérieure à la 7^e escadre de chasse.

