



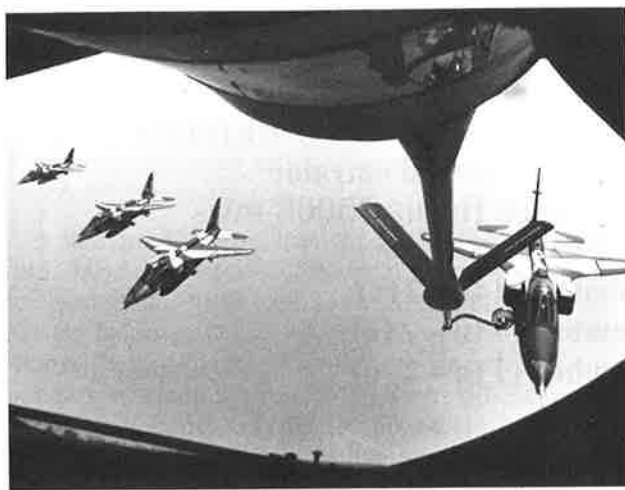
par Patrick FÉRON (67 – Péronne)

## OPÉRATION « TACAUD »

**Un de mes camarades, ancien pilote de chasse embarquée a publié en 2004 aux éditions Altipresse un livre intitulé « Pilotes de l'aéronavale » composé de douze récits, des origines au Rafale.**

**Pour son deuxième ouvrage consacré à l'Armée de l'air, qui vient de sortir sous le titre « Pilotes de chasse », il m'a demandé de lui conter quelques expériences. J'ai donc pris la plume et me suis essayé à cette narration. Bien qu'écrit dans un style romancé initialement destiné au grand public, ce récit s'efforce de rester fidèle à la réalité (sauf en ce qui concerne les noms des personnages).**

**A**u printemps 1978, le Frolinat (Front de libération nationale) menace le pouvoir en place au Tchad. L'Armée de terre française est présente sur le terrain pour aider les Tchadiens mais un appui de l'aviation de chasse est nécessaire, le Tchad le demande et l'obtient de la France. Alors que les missions en Mauritanie, au départ de Dakar, continuent à titre préventif car l'action du Polisario a virtuellement cessé, d'autres *Jaguar* sont donc envoyés à N'Djamena. Le très petit club des pilotes de chasse ravitailleurs, jadis ouverts à la seule 11<sup>e</sup> escadre croît rapidement et accueille bientôt, ô sacrilège, des pilotes de la 7<sup>e</sup> escadre.



Ravitaillement en vol

**Hôtel « La Tchadienne », N'Djamena, 23 mai 1978, 05 h 20 UTC (06 h 20 heure locale)**

Comme tous les matins depuis notre arrivée il y a deux semaines, je rejoins les autres pilotes de *Jaguar*

dans la salle à manger de l'hôtel, heureux de bénéficier d'un régime de faveur dû au Président Malloum dont nous sommes les hôtes, et à la publicité donnée à l'action déterminante des pilotes de *Jaguar* contre le Polisario en Mauritanie. Nous apprécions ce confort, mais ce régime particulier nous met mal à l'aise vis-à-vis de nos mécaniciens et de nos camarades de l'Armée de terre, installés de façon beaucoup plus spartiate au camp militaire.

Nous avons multiplié les vols de reconnaissance armée au-dessus du pays, assez loin à l'est d'abord : dans la région d'Abéché, de Biltine et d'Iriba où nous intervenions au départ de N'Djamena grâce au ravitaillement en vol qui nous permettait de disposer d'un temps important de patrouille sur zone. Pendant cette première phase des opérations, le Frolinat est resté assez calme et nous n'avons pas eu à faire usage de nos armes, le C-135F a donc été rappelé en France. Le commandant de la 11<sup>e</sup> escadre de chasse, qui avait tenu à être présent dès la mise en place de cette nouvelle opération, a lui aussi rejoint il y a cinq jours notre base de stationnement à Toul ; c'est maintenant son second qui a pris la relève au Tchad.

Juste après ces départs, de violents accrochages ont eu lieu à Ati, beaucoup plus près de N'Djamena, où les forces françaises du 3<sup>e</sup> régiment d'infanterie de Marine (3<sup>e</sup> RIMa) ont été engagées au côté de l'armée tchadienne. Le 19 mai alors que j'étais d'alerte, j'ai décollé à la tête d'une patrouille légère (deux avions) pour effectuer la première mission d'appui feu réelle de la campagne. Depuis, plusieurs missions ont permis de desserrer l'étau autour de nos marsouins (nom de tradition des soldats de l'infanterie de Marine, l'ancienne « coloniale »).

Photo Sirpa-Air

**Base aérienne Kosseï, N'Djamena, 06 h 00 UTC**  
(07 h 00 heure locale)

De l'autre côté de l'aéroport, dans l'ancienne base aérienne française où s'est maintenant installée l'Armée de l'air tchadienne, un peu de place a été faite au détachement français et quelques locaux ont été mis à notre disposition. Depuis le départ du *C-135F*, les moyens aériens se composent de six *Jaguar* et d'un *Bréguet Atlantic*, avion de patrouille maritime et de lutte anti-sous-marine de l'aéronautique navale dont les capacités de repérage des mouvements au sol et de guidage radar des avions de chasse sont excellentes et se révéleront fort utiles.

L'un des apprentis le long du hangar où les mécaniciens se sont installés a été aménagé en salle d'opérations du détachement aérien, c'est là que comme chaque matin à la même heure l'officier de renseignement fait aux équipages un point aussi précis que possible sur la situation des forces engagées. Il est toujours accompagné de l'OLAT, l'officier de liaison de l'Armée de terre. Participe aussi parfois à ce briefing l'attaché de défense dont le poste est à l'ambassade de France et qui dispose de ses propres sources de renseignements. Depuis quelques jours, la situation s'étant aggravée, il est systématiquement présent. De fait, la tension est encore montée d'un cran depuis les accrochages d'Ati et de nombreuses colonnes en provenance du Nord convergent vers Djédaa à 20 nautiques (37 km) dans le nord-est d'Ati. Il s'agit de gros véhicules tout-terrain transportant de l'armement et des troupes, loin de leurs bases arrière près de la Libye ; ces véhicules sont aussi chargés de grandes quantités d'essence. Pour se défendre contre la menace aérienne, c'est-à-dire contre nous, ils sont équipés de missiles sol-air SA7 et de canons bi-tubes de 23 millimètres.

À défaut d'ingénieur météorologiste dans le détachement, l'un des pilotes qui s'est rendu au service météo de l'aéroport expose la situation à ses camarades. En cette période de l'année débute la saison des pluies et de gros orages tropicaux s'abattent régulièrement sur toute la moitié sud du Tchad. La position du front intertropical (FIT) que donnent les images satellite est déterminante. Le FIT est une barrière d'énormes cumulonimbus qui peuvent culminer à plus de 40 000 pieds (12 km) et qui sont chargés d'une énergie supérieure à celle d'une bombe atomique ; il s'agit donc d'une activité orageuse particulièrement dangereuse dont le passage peut fermer l'aérodrome pendant plusieurs heures, ce qui poserait problème, car il n'y a pas de terrain de déroutement

accessible au Tchad. En cas d'urgence telle que l'immobilisation de la piste par un autre avion en difficulté, les *Jaguar* peuvent se poser sur la moitié restante de la piste mais, si nous étions surpris par un orage tropical, il n'y aurait comme solution que deux terrains proches, au Cameroun, où l'atterrissage d'avions français armés n'est pas autorisé. En cas de force majeure, il faudrait s'y résoudre, nous ne serions pas jetés en prison comme cela est arrivé ailleurs à des camarades en difficulté, mais il faut éviter un incident diplomatique, c'est pourquoi nous surveillons de très près la situation météo.

Fort heureusement, en cette journée du 23 mai, le FIT a eu la bonne idée de rester bien au sud, et le ciel est sans nuage ni brume sèche qui, un peu plus tôt dans la saison constitue l'autre danger météorologique à surveiller.

Après ces briefings, le commandant en second d'escadre nous réunit pour préparer la mission, il est leader de la patrouille d'alerte articulée en deux patrouilles légères (PL) de deux avions. La zone d'intervention probable est Djédaa située à 230 nautiques de N'Djamena (425 km). Compte tenu de la distance, il opte tout naturellement pour un profil haut-bas-haut. Cela permet d'économiser du carburant sur les trajets aller et retour car, à 30 000 pieds, un *Jaguar* consomme moitié moins de carburant qu'au niveau de la mer, on ne descend donc en basse altitude pour les attaques qu'au dernier moment et on remonte dès l'intervention terminée, cela a un autre avantage mais n'anticipons pas.

Aujourd'hui, je suis numéro 3 de la patrouille d'alerte. Pour la préparation, le leader distribue les tâches : je suis chargé de faire un rappel sur les paramètres de la passe de tir et sur la conduite à tenir face à la menace sol-air adverse ; le numéro deux doit renseigner les cartes de la zone en y inscrivant toutes les informations utiles fournies au briefing renseignement ; quant au numéro quatre, il est chargé de la préparation de la navigation, des calculs de consommations qui vont déterminer le temps d'intervention sur zone et du calcul des paramètres de décollage compte tenu des données météo, du chargement des avions et de la longueur de la piste. Les deux équipiers sont en outre chargés de préparer les plaquettes de navigation pour eux et leur leader de PL. Il s'agit de minicartes perforées en plastique qui indiquent chacune les coordonnées d'un des points de navigation, il faut donc une plaquette par point. Ce système aujourd'hui obsolète a été remplacé par des modules d'insertion de paramètres, sorte de cartes magnétiques



beaucoup plus souples d'emploi pouvant enregistrer les coordonnées de plusieurs centaines de points, ainsi que d'autres données utiles à la conduite du vol.

Le leader se réserve la partie noble de la conception de la mission, l'idée de manœuvre, la tactique que nous allons utiliser, les formations que nous allons prendre en croisière, en attente, en attaque... Quand tout est prêt, il nous expose tout cela lors de son briefing, il passe toutes les phases du vol en revue, ainsi que les consignes de sécurité en cas de panne ou d'incident en essayant d'imaginer tout ce qui peut arriver. Quand il a terminé, j'enchaîne avec la menace sol-air, tout d'abord le SA 7. Ce petit missile portable de fabrication soviétique a un autoguidage infrarouge qui se guide sur la source de chaleur des réacteurs ; il est limité en vitesse et en altitude et ne peut pas nous atteindre tant que nous volons à plus de 450 nœuds ou au-dessus de 13 000 pieds. À cette époque, les *Jaguar* ne sont pas encore équipés de leurres infrarouges, j'insiste donc sur ces paramètres de vol qui nous permettent en principe de nous soustraire à cette menace. Pour faire face à l'urgence, nos mécaniciens vont réaliser en quelques semaines un système ingénieux pour installer quelques cartouches infrarouges dans le logement du parachute frein peu utilisé, en attendant qu'un équipement plus sophistiqué emportant des leurres infrarouges et radar soit mis en service par l'industriel.

Contrairement aux affûts de quatre canons de 23 millimètres utilisés en Europe par les forces du pacte de Varsovie, les affûts doubles du Frolinat ne sont pas couplés à un radar de tir, mais le projectile est aussi meurtrier pour peu que l'opérateur soit assez habile pour faire mouche avec un viseur classique sans assistance électronique. Il nous faut donc lui compliquer la tâche au maximum en volant bas et vite, pour qu'il nous découvre tard et qu'il ait le moins de temps possible pour ajuster sa visée, enfin



ZSU 23-2

il faut éviter de voler en ligne droite, technique qu'on appellera plus tard le « jink ». Dernière menace, les petits calibres : dès que nous sommes repérés et juste avant que nous passions au-dessus d'eux, tous les hommes mettent leur *Kalachnikov* à la verticale et vident leur chargeur en l'air. Les chances (ou malchances selon le côté où l'on se place) de toucher un organe vital de l'avion ou le pilote sont très faibles mais pas nulles : en Mauritanie un de mes camarades a eu une canalisation de carburant percée de cette manière, il y avait fort heureusement un terrain accessible où il a pu se dérouter. La parade est de voler haut mais pour attaquer nous sommes bien obligés de descendre, nous acceptons donc ce risque considéré comme faible.

Comme armement nous utiliserons les deux canons de 30 millimètres installés à l'intérieur du fuselage. Chaque canon est alimenté par un caisson de 150 obus ; pour cette mission nous tirerons des obus perforants incendiaires et traçants (OPIT). Bien que performant, il s'agit d'un armement léger car le commandement n'a pas retenu l'utilisation d'armement plus lourd tel que bombes ou roquettes qui peuvent être accrochées aux quatre points d'emport sous les ailes en plus du point ventral où aujourd'hui nous emportons un réservoir supplémentaire de 1 200 litres, soit une tonne de carburant. Je précise les paramètres de tir : angle de piqué 5 degrés, vitesse 500 nœuds, distance de tir 900 mètres, hausse 31 milliradians. En France, nous nous entraînons régulièrement à ce type de tir considéré comme un exercice de base, mais autour des champs de tir il y a des habitations et des riverains. Pour limiter les nuisances nous ne faisons pas d'approches aussi basses qu'en opérations réelles, l'angle de piqué en passe de tir est donc plus important. Se pose par ailleurs le problème des obus qui ricochent sur le sol, à droite compte tenu de leur rotation. Pour les éviter, on dégage en virant très serré et en montant à gauche. Cette procédure de sécurité réduit considérablement le risque d'impact même si, de temps en temps, il y a hélas ! des ricochets aberrants que les réacteurs trouvent indigestes. Un de mes équipiers en fera la triste expérience douze ans plus tard et devra s'éjecter au cours d'un entraînement près de Dijon. Mais ce type de dégagement qui privilégie la sécurité face aux ricochets augmente considérablement notre vulnérabilité face aux défenses adverses : nous dégagerons donc tout droit le plus bas et le plus vite possible en acceptant outre le risque des ricochets, celui des éclats provoqués par nos tirs. Ce choix difficile à faire au début des opérations se révélera payant car aucun incident sérieux ne lui sera attribué au terme des deux campagnes du Tchad et de Mauritanie.

À l'issue du briefing, nous nous équipons en enfilant par dessus la combinaison de vol le pantalon anti-g qui, en se comprimant, permet d'améliorer la résistance aux accélérations et limite le voile noir; nous vérifions le contenu des poches à l'avant des tibias puis, après les avoir retirés du coffre, nous mettons nos holsters avec les pistolets et les chargeurs. Nous sommes prêts.

Pendant ce temps, l'équipe de mécaniciens – l'autre face de la pièce que constitue un escadron – s'est activée elle aussi et les avions sont prêts.

Accompagné du « pistard », je me dirige vers mon avion, le *Jaguar* A94 qui est aligné avec les autres appareils sur le parking. Sous l'autorité du chef de piste, chaque pistard a la responsabilité d'un avion, c'est le maillon clef de la mise en œuvre technique. De tous les mécaniciens des diverses spécialités, il est celui que nous connaissons le mieux car il nous assiste dans les vérifications avant le vol et pour notre installation dans la cabine lorsque nous nous sanglons sur le siège éjectable.

Bien que nous n'ayons pas encore d'ordre de décollage, j'effectue comme mes camarades toutes les vérifications et opérations préparatoires prévues, je range mes cartes, insère les plaquettes dans le calculateur de navigation, puis je mets en marche les moteurs pour faire tous les *checks*. Tout est OK; je coupe tout, j'enlève mon casque et le mets à portée de main avec mes gants pour tout à l'heure. Quand il faudra partir, il n'y aura plus qu'une procédure simplifiée à faire, ce qui permettra un décollage dans des délais très brefs.

Mes camarades ont terminé la préparation de leur avion, aussi nous rentrons vers le hangar.

En attendant le « scramble », l'ordre de décollage, et afin de suivre ce qui se passe à l'est du pays, je vais dans le camion transmissions garé juste à côté de notre détachement. À l'intérieur, j'y retrouve l'OLAT assis entre les deux rangées de consoles et d'équipements électroniques auxquels les opérateurs font face, écouteurs vissés sur les oreilles. Il s'intéresse de plus près aux échanges radio sur la gamme HF et a demandé de mettre le poste utilisé sur le haut-parleur, nous pouvons ainsi écouter les communications entre les différentes unités du 3<sup>e</sup> RIMA, toujours présent dans la région d'Ati où un calme précaire est provisoirement revenu.

**07 h 10 UTC (08 h 10 heure locale)**

A 15 000 pieds au-dessus de la bourgade de Djédaa, le capitaine de corvette Lévêque est assis aux commandes d'un *Bréguet Atlantic* de l'Aéronautique



*Jaguar et Atlantic*

Photo SHAA

navale qui a décollé de N'Djamena au lever du soleil à 4 heures 35 UTC. Il a momentanément délégué la conduite du vol à son co-pilote le lieutenant de vaisseau Demaure pour pouvoir concentrer toute son attention sur ce qui se passe quatre kilomètres et demi sous lui. À sa droite, le lieutenant de vaisseau Demaure surveille le vaste tableau de bord et contrôle le fonctionnement du pilote automatique avec une attention toute particulière pour la tenue d'altitude car, comme le *Jaguar*, l'*Atlantic* n'est pas encore équipé de leurres infrarouges. Derrière eux, le lieutenant de vaisseau Dumas, le *tactical coordinator*, «taco» dans le jargon du métier, reporte sur la carte déployée devant lui toutes les informations utiles que lui communiquent l'opérateur radar et les trois observateurs situés dans le nez vitré de l'avion et dans les deux bulles de plexiglas hémisphériques qui saillent sur les flancs de l'appareil.

Dans la bulle de droite, le maître principal Cauchois suit des yeux la progression de deux véhicules venant du nord et qui s'approchent de Djédaa, les nuages de poussière qu'ils soulèvent sur cette piste sableuse les rendent bien visibles. Alors qu'ils sont encore à cinq kilomètres de la bourgade, ils s'immobilisent et la poussière retombe lentement, le maître principal Cauchois tend la main pour saisir ses jumelles afin de profiter de cet arrêt pour bien les identifier, lorsque soudain il voit partir de l'un des véhicules une traînée de fumée blanche qui s'élève rapidement vers lui.

– « Missile à quatre heures ! »

Une petite poussée d'adrénaline aiguillonne tous les membres d'équipage, car on a beau se savoir hors



de portée et en avoir vu d'autres, il est toujours possible que le grand frère du Nord ait fourni des missiles d'un autre type, sans que nos services de renseignement en soient informés. Mais tel n'est pas le cas, le propulseur à poudre en fin de combustion s'éteint, le missile poursuit un moment sur sa lancée, culmine au sommet d'une parabole deux mille pieds sous l'*Atlantic*, et commence sa retombée vers le sol. Le Frolinat n'est pas fou, il connaît les performances de son matériel et ne gaspille pas ses missiles par plaisir mais, sans radar altimétrique, il n'est pas facile de déterminer précisément l'altitude d'un avion à l'œil, alors il en tire un juste pour voir. Si l'avion ne se sent pas menacé, peut-être vole-t-il un peu plus bas, personne n'est à l'abri d'un coup de chance !

Cet épisode terminé, tout le monde se concentre à nouveau sur sa tâche ; le « taco » attribue à chaque observateur un secteur de surveillance. L'image globale qu'il commence à dégager devient inquiétante : au moins douze véhicules lourdement chargés et identifiés comme ennemis convergent vers Djédaa. Avec l'accord du commandant de bord, il appelle le quartier général à N'Djamena et lui transmet par HF-BLU un rapport en code sur la situation.

#### **Base aérienne Kosséï, N'Djamena, 07 h 25 UTC (08 h 25 heure locale)**

Dans le camion transmissions, l'un des opérateurs se tourne vers l'OLAT et, dégageant une oreille de son casque, s'adresse à lui :

– « Mon colonel, il se passe quelque chose à Djédaa ; je viens de capter un message codé de l'*Atlantic* pour le QG, je vous l'ai décodé : le Frolinat est en train de concentrer pas mal de véhicules là-bas.

– Montrez-moi ça, ... oui, on dirait qu'une action se prépare. »

Puis, se tournant vers moi :

– « Mon capitaine, je pense que ça va bientôt être à vous de jouer ! »

Je quitte vivement le camion et cours vers la salle d'OPS du détachement, à deux pas, où deux des trois autres pilotes d'alerte sont confortablement assis près du téléphone en ligne directe avec le quartier général qui nous donnera le « scramble ».

– « Il va sonner, dis-je en entrant dans la salle, je suppose que le colonel est à côté en train de faire de la « paille », je vais le prévenir. »

À peine suis-je entré dans la pièce sommairement aménagée en « bureau » que le téléphone sonne, nous

donnant les ordres détaillés pour notre mission en s'appuyant sur les données transmises par l'*Atlantic* : véhicules à détruire, dernières positions connues, défenses sol-air repérées, position des troupes amies... Chose surprenante, nous avons déjà le « Bingo vert », l'autorisation d'ouverture du feu. Cette autorisation ne peut être donnée que par le pouvoir politique à Paris pour chaque mission et, en 1978, les liaisons cryptées par satellite entre le QG de N'Djamena et les états-majors parisiens n'existent pas. Pour les missions à Ati, il y a quelques jours, nous avons décollé avec un « Bingo orange », le commandant de l'opération a mis à profit le temps de transit pour obtenir le « Bingo vert ». En fin renard, il a dû anticiper un peu avec Paris, tôt ce matin !

#### **07 h 35 UTC (08 h 35 heure locale)**

– « Vasco Mike, check.

– Mike 2

– Mike 3

– Mike 4

– N'Djamena Tour, Vasco Mike bonjour, roulage quatre *Jaguar* pour mission opérationnelle, demande priorité au décollage.

– Vasco Mike de N'Djamena autorisés au roulage et à l'alignement piste 05, QNH 1014 millibars, vent du 350 pour 10 nœuds, priorité accordée, rappeler prêts pour le décollage. »

Les fréquences de la tour de contrôle sont bien sûr écoutées par des sympathisants du Frolinat et nos mouvements sont observés, c'est pour cela que contrairement aux procédures standards nous ne donnons aucune précision sur notre vol à la tour... sans nous faire aucune illusion, sachant que les « observateurs » devinent très bien où l'on va.

Après avoir cheminé sur les taxiways, les quatre avions pénètrent sur la piste et s'alignent en quinconce, nous recalons nos calculateurs de navigation en positionnant nos avions de telle sorte que la ligne lumineuse du viseur soit parallèle au bord de piste.

Moteurs en plein gaz sec, toutes vérifications effectuées, nous faisons signe au leader que nous sommes prêts en levant le pouce.

– « N'Djamena Tour, Vasco Mike prêts au décollage.

– Vasco Mike de N'Djamena autorisés au décollage, dernier vent du 360 pour 8 nœuds. »

D'un coup de tête vers l'avant, le leader donne le



top départ et lâche les freins alors que quatre chronomètres s'enclenchent simultanément.

Top + 10 secondes, le numéro deux lâche les freins à son tour.

Top + 15 secondes, j'allume la PC gauche, la tuyère s'ouvre correctement, PC droite tuyère OK, températures OK. Top + 20 secondes, je lâche les freins en avançant les deux manettes en butée : pleine PC. Libéré, le *Jaguar* s'élance, 21 secondes 140 nœuds : l'accélération est correcte, 155 nœuds vitesse critique, 170 nœuds vitesse de décollage, je tire doucement sur le manche et avec le même plaisir, chaque fois renouvelé, je suis en l'air.

Le temps est clair, la visibilité est parfaite et les deux avions qui me précèdent sont parfaitement visibles. Le leader a légèrement réduit les gaz, le faible espacement de 10 secondes entre avions est rapidement comblé et nous prenons la formation prévue : FMD, formation de manœuvre défensive dans laquelle les deux PL sont de front à 1 000 mètres, les équipiers se placent à 45 degrés et à 100 mètres de leur leader de PL, à l'extérieur de façon à pouvoir tenir leur place tout en surveillant les arrières de l'autre PL.

Nous gardons cette formation pendant la montée vers le niveau de croisière, à l'aller nous prenons 28 000 pieds, l'objectif n'étant qu'à 230 nautiques, il est inutile de monter davantage.

#### 07h50 UTC (08h50 heure locale)

Dans la cabine de l'*Atlantic* toujours en orbite à 15 000 pieds au-dessus de Djédaa, le capitaine de corvette Lévêque est à l'écoute de la fréquence de N'Djamena ; de son côté, le « taco » a reçu un message du QG qu'il termine de décrypter.

– « Quinze minutes que les *Jaguar* sont "airborne" commandant,

– Oui, je les ai entendus sur la fréquence tour,

– Ils avaient même le "Bingo vert" au moment de décoller !

– Sans blague, le boss a fait fort aujourd'hui, que ce soit ici ou en Mauritanie je n'ai jamais vu des délais aussi courts ! Bon, dans quinze minutes ils seront là, je parie qu'en dessous ils sont au courant aussi, il y a de grandes chances que les véhicules commencent à se planquer, ouvrez tous les yeux et repérez bien les emplacements chacun dans votre secteur respectif. »

Dans mon *Jaguar*, bien sanglé sur mon siège éjectable, j'ai vraiment l'impression de faire corps avec

cette machine docile. Alors que nous croisons en silence radio dans un ciel sans nuages d'un azur profond, je me sens bien, serein et je goûte avec bonheur cette courte phase de calme relatif. Tout est nominal à bord : oxygène, éléments de vol, paramètres moteurs, transfert carburant, et mon équipier est bien en place. Je m'accorde quelques instants pour admirer le spectacle de la plaine africaine qui, avec les premiers orages de la saison des pluies, commence à se revêtir de reflets verts alors qu'elle était si sèche il y a encore une semaine. Sur cette immense étendue d'une planéité quasi parfaite, j'observe, ça et là, quelques villages dont les cases construites d'un mélange de terre et de paille séchée, le « potte-potte »<sup>1</sup>, n'apprécient guère les orages tropicaux. Au fur et à mesure que nous progressons vers l'est, des rochers de plus en plus gros jusqu'à former quelques collines éparses, émergent de la plaine tels des îlots sur une mer calme.

Pendant ce temps, les nautiques vers Djédaa diminuent régulièrement sur le calculateur de navigation et le moment de contacter l'*Atlantic* est arrivé ; la voix du leader rompt le silence radio :

– « Albatros Carmin de Vasco Mike, check,

– Vasco Mike d'Albatros Carmin, cinq sur cinq on est en orbite gauche à 15 000 pieds au-dessus du PC1 (pour ne pas donner en clair les noms de localités à la radio, plusieurs points de contacts sont prévus à l'avance) ;

– OK position confirmée, on est à 28 000 pieds, à 10 nautiques on se mettra en descente vers 16 000 pieds et on viendra en orbite à l'extérieur. »

#### 08h03 UTC (09h03 heure locale)

– « Mike leader de 3, visuel sur l'*Atlantic* à midi et demi, un doigt sous l'horizon ;

– OK visuel ;

– Les Mike, on réduit deux fois 80 %, formation de manœuvre offensive, check pétrole ;

– Mike 2, 3 tonnes cent

– Mike 3, 3 tonnes 2

– Mike 4, 3 tonnes

– Leader, 3 tonnes 2, rappelez 2 tonnes. »

Deux tonnes, c'est 400 kg au-dessus du pétrole minimum, ce qui donne environ dix minutes de marge au leader pour terminer l'action en cours avant de prendre le cap retour.

1. NdIR : Alias poto-poto.



Je me laisse reculer par rapport au leader pour me placer à 600 mètres à 45° en restant à sa gauche dans un premier temps, à l'opposé du soleil. Quand nous arrivons en orbite au-dessus de l'*Atlantic*, je passe à droite à l'extérieur du virage pour garder un bon visuel sur l'ensemble. Nous ajustons notre vitesse sur lui pour nous maintenir en position.

– « Vasco Mike d'Albatros Carmin, prêts à copier ? »

– Vasco Mike, prêt.

– L'objectif est constitué de 12 véhicules de type tout-terrain, lourdement chargés, dont certains avec de gros fûts, sans doute de l'essence ; ils progressaient du nord en direction du PC1, ils sont arrêtés depuis dix minutes, à l'abri de la végétation en six endroits, seuls ou par groupes de deux ou trois. Menace sol-air SA 7, je répète SA 7. Pas de troupe amie à proximité. »

À cette époque, il n'y a pas de système de visée laser qui permet de désigner avec précision la position de l'objectif, le système de navigation n'a pas non plus la précision suffisante pour faire une attaque aux coordonnées. Quand il ne s'agit pas d'un objectif connu avant le départ que l'on peut positionner sur la carte, l'officier de guidage, qu'il soit en l'air ou au sol, doit faire une description d'après des repères visuels pour nous permettre de localiser notre cible. Dans cet art, certains sont meilleurs que d'autres, aujourd'hui nous avons affaire à un bon.

– « Groupe n° 1, trois véhicules. Au nord du PC1, un oued orientation générale sud-est nord-ouest, au nord-ouest du PC1 deux coudes, forme de manivelle.

– OK pour l'oued et les deux coudes.

– À l'intérieur du coude le plus éloigné du village, trois zones sombres dans le sable en forme de triangle pointe au sud.

– Vu le triangle.

– À l'ouest de la zone sombre formant la pointe sud du triangle, à trois cents mètres, deux bouquets d'arbres.

– Vu les deux bouquets d'arbres.

– À l'intérieur du bouquet d'arbres le plus à l'ouest, c'est-à-dire le plus loin du triangle, vos trois véhicules.

– Mike leader objectif identifié.

– Mike 2 objectif identifié. »

Les attaques sont prévues par patrouille légère : les deux avions de chaque PL attaquent l'un derrière l'autre le même objectif. Dès qu'il a fini avec le premier objectif, l'*Atlantic* décrit de la même manière notre objectif qui est situé environ un kilomètre au nord du premier objectif, il s'agit de deux véhicules sous un gros arbre isolé. En cette saison, à neuf

heures du matin, le soleil est déjà haut dans le ciel et la lumière éclatante accentue le contraste des ombres sur le sable clair ; du ciel, les véhicules sous l'arbre sont totalement invisibles ; si quelqu'un ne les a pas vus arriver, on n'a aucune chance de les trouver. Grâce à l'*Atlantic* nous avons identifié notre cible bien que nous ne voyions pas les véhicules. La patrouille est maintenant prête.

– « Mike leader et 2, accélération, canons branchés, sécurité armement sur "armé". »

Quinze secondes plus tard, nous accélérons à notre tour ; dès que la vitesse passe au-dessus de 450 nœuds, nous piquons franchement. Sur le tableau armement, à l'avant de la console de droite, j'ai branché les canons et sélectionné une seconde de longueur de rafale. À 20 coups par seconde et par canon, c'est donc 40 obus qui seront tirés par attaque. Avec une vitesse initiale de 830 mètres par seconde plus les 250 mètres par seconde de l'avion, les obus partent à près de 1 100 mètres par seconde, soit plus de trois fois la vitesse du son !

Je poursuis la descente avec un fort piqué en réduisant maintenant les gaz pour ne pas dépasser 500 nœuds, je surveille mon équipier dans le rétroviseur ; comme prévu, il est presque plein arrière, légèrement décalé pour éviter mon souffle et pour que je le voie. J'ai toujours l'objectif en vue, je vérifie rapidement les sélections armements et le viseur : mode air-sol, hausse prévue affichée.

Mon regard est alors attiré par une explosion dans mes onze heures, la première PL vient d'atteindre son objectif et je vois les deux *Jaguar* dégager quand, soudain, à quelques centaines de mètres de l'explosion, un nuage de poussière se forme au sol au départ d'une fumée blanche qui part vers le leader.

– « Leader missile cinq heures ! »

Il ne peut faire autre chose que garder sa vitesse élevée et, de fait, le SA7, après l'avoir poursuivi en vain, retombe au sol sans le rattraper.

Nous arrivons maintenant à deux kilomètres et demi ; je casse la descente, remets des gaz pour maintenir 500 nœuds tout en prenant mon angle de tir : 5 degrés. Je rabats la queue de détente qui recouvrait le sommet du manche et qui vient se loger sous mon index droit. Dans mon viseur, la longue ligne droite lumineuse avec son réticule de tir au centre m'aide à bien m'aligner sur « mon arbre » maintenant très bien visible, mais je ne vois toujours pas les véhicules. De mon petit doigt gauche, je presse le poussoir du télémètre laser sur la manette des gaz : 1 500 mètres, j'appuie légèrement sur la détente (première bossette)

pour déclencher la cinémitrailleuse qui filme en 16 millimètres à travers le viseur. Alors que mon avion fonce vers sa cible, les centaines de passes que j'ai faites sur champ de tir m'aident à faire une belle visée, bien stable, en amenant le réticule à l'endroit prévu : la zone sombre au pied de « mon arbre ». Télémètre 900 mètres, j'écrase la détente et toute la cellule du *Jaguar* est secouée par les vibrations des deux canons, en une seconde je parcours 250 mètres. Devant moi les deux lignes rouges pointillées laissées par les traçants fusent vers leur objectif. Lorsque les canons se taisent, le télémètre indique 650 mètres, et je suis à 200 pieds (60 mètres) au-dessus du sol alors que « mon arbre » s'embrase devant moi et que quelques débris parfaitement visibles montent dans le ciel, presque à la verticale ! Comme prévu, je fonce tout droit en mettant plein gaz, pour gagner encore quelques nœuds en cas de tir missile.

– « Mike 4 out, tiré. »

Avec mon équipier qui a tiré lui aussi, nous continuons quelques instants « bas et vite » pour contrer la menace bi-tube de 23 millimètres, puis nous remontrons à 16 000 pieds rejoindre les deux autres *Jaguar* et l'*Atlantic*.

Par deux fois, nous redescendons en basse altitude attaquer les groupes de véhicules repérés. Juste avant de piquer pour la dernière fois, le numéro quatre nous indique que ses jaugeurs marquent 2 tonnes. Le leader ordonne donc la mise de cap sur N'Djamena à l'issue du dégagement.

En montée, deux nautiques derrière le leader, alors que nous passons 15 000 pieds et que la menace SA7 disparaît, j'incline mon avion et vire légèrement à droite pour revoir la zone de notre intervention où de lourdes colonnes de fumée noire montent vers le ciel indiquant que la colonne transportait effectivement beaucoup de fûts d'essence.

J'ai maintenant rattrapé le leader et me suis placé de front en formation de manœuvre défensive, nous sommes en croisière à 30 000 pieds car nous nous sommes allégés de pas mal de pétrole et aussi d'obus. Dans chaque cockpit, nous surveillons de très près les paramètres moteurs et le tableau carburant, pour déceler le plus tôt possible un début d'avarie causé par un tir adverse passé inaperçu dans le feu de l'action. Nous faisons aussi une inspection visuelle extérieure entre avions au sein des PL. Mais aujourd'hui tout va bien et bientôt nos calculateurs de navigation indiquent 50 nautiques. Réduisant la puissance des réacteurs, nous amorçons notre descente vers N'Djamena, facilement repérable au confluent du fleuve Chari et de son affluent le Logone.



Photo SHAA

Remise en œuvre des *Jaguar*

Cinq minutes plus tard, je dégage la piste, et roule doucement vers le parking où suivant les indications du pistard je viens garer mon *Jaguar* entre deux bandes d'obus étalés à même le sol pour un réarmement immédiat et rapide des caissons à munitions.

L'odeur de la poudre, au sens propre comme au sens figuré, fait régner une certaine exaltation sur le tarmac où, informés du succès de notre mission, les mécaniciens nous assaillent de questions. Soudain l'un d'entre eux m'interpelle :

– « Mon capitaine, venez voir ! »

Du doigt il me montre sous le fuselage de mon avion, presque sous mon siège, l'impact d'une balle de *Kalachnikov*, puis un autre impact sous l'aile droite. Plus tard ces balles seront extraites et je les garderai en souvenir.

Quelques jours plus tard, notre temps de séjour au Tchad achevé, deux camarades et moi rentrons en France, laissant nos fidèles montures aux pilotes qui nous relèvent.

Une semaine après cette mission à Djédaa, alors que j'ai retrouvé les brumes de l'est, une autre mission est ordonnée quasiment au même endroit. Après le tir, alors qu'il remonte vers l'*Atlantic*, le leader est sévèrement touché. Les dommages sont tels qu'il est rapidement contraint à s'éjecter. Fort heureusement, il atterrit en un endroit où il peut être récupéré par des troupes amies.

En 1984, le capitaine Michel Croci n'aura pas cette chance et trouvera la mort, abattu en plein vol aux commandes de son *Jaguar* dans une phase ultérieure des combats que la France a décidé de mener pour venir en aide au Tchad, ce pays dont les hommes nous avaient eux aussi aidés lors des deux conflits mondiaux. □

