



par Jacques MARC (51 – Jeandet)

À PROPOS DE L'OPÉRATION TACAUD AU TCHAD

À la suite de l'article de Patrick Féron (67 – Péronne), dans le numéro 182 du Piège, décrivant son intervention sur une bande rebelle, le 23 mai 1978 au Tchad, il m'a paru intéressant de replacer cette mission dans son contexte opérationnel, tel qu'il s'est présenté localement à ce moment-là.

Plus de vingt-cinq ans après, il est peut-être grand temps d'exhumer ce type d'opérations africaines, peu étudiées, peut-être parce que jugées dépassées et menées à une époque où les préoccupations de nos armées étaient prioritairement tournées vers la menace nucléaire.

J'étais alors colonel, commandant en second de Tacaud derrière un général de l'Armée de terre; pour cette intervention que j'ai dirigée depuis mon PC de N'Djamena, il s'agissait en fait du deuxième engagement (il y en aura quatre) pour le contrôle de la ville d'Ati, nœud de communication vital sur la piste ouest – est qui mène de N'Djamena à Abéché, près de la frontière soudanaise, face au Darfour, province placée aujourd'hui sous les feux de l'actualité.

D'abord un bref rappel de la situation au Tchad, au début avril 1978. Le désastre subi par les forces gouvernementales tchadiennes devant les troupes du Frolinat, commandées par Goukouni Oueddeï, allié à Hissène Habré (l'ancien sous-préfet de Koro-Toro, ravisseur de Mme Claustre), avec l'appui militaire de la Libye, s'était traduit par la perte de tout le nord du pays (provinces du BET : Borkou, Ennedi, Tibesti). En particulier, la place-forte et le terrain d'aviation de Faya-Largeau avaient été évacués de justesse sous le feu de l'ennemi, grâce à l'action des ailes françaises réclamée d'urgence par le président, le général Malloum. Les deux adversaires étaient alors convenus d'une ligne de séparation de leurs zones d'influence : le 16^e parallèle, qui traverse par son milieu le désert tchadien; ils s'engageaient mutuellement à ne plus intervenir militairement au-delà de cette ligne.

La situation paraissant stabilisée diplomatiquement, le dispositif aérien français sur place fut allégé au point de ne plus comprendre que deux ou trois C 160 Transall; l'EMA décida logiquement de basculer le commandement de l'Armée de l'air vers l'Armée de terre, la relève des généraux devant être précédée par une relève de leurs adjoints appartenant à l'autre armée. C'est ainsi que, programmé d'abord pour la Mauritanie (opération Lamentin), je reçois mon billet d'avion pour N'Djamena, par Air France, départ prévu le 21 avril.

N'étant plus d'alerte, je profite d'un beau dimanche (le 18) pour me promener l'après-midi en famille; j'étais le représentant du général commandant la FATac auprès du général commandant la 1^{re} Armée, à Strasbourg, et en même temps le commandant en second des éléments Air français en Allemagne; je



Les trois belligérants : Malloum, Goukouni Oueddeï, Hissène Habré



demeurais en RFA, à Achern, à 35 km de Strasbourg. En rentrant chez moi, je trouve un mot de l'officier de garde me demandant de le rappeler d'urgence : il m'annonce qu'un avion a décollé de Metz pour venir me chercher sur la base d'Entzheim, en vue d'un départ immédiat pour le Tchad, où la situation est grave. Je n'ai que le temps d'enfiler ma combinaison légère de vol, de préparer un léger bagage tandis que ma femme me prépare vite fait un sandwich, si bien que j'arrive à Entzheim en même temps que le *Paris*. Je rejoins Frescaty, où plusieurs *Transall* sont en cours de chargement, mais je n'en apprends guère plus sur ce qui se passe ; je suis le seul passager du mien, qui transporte une *Alouette* ; de menues pannes font qu'il ne peut décoller que vers minuit...

Que s'était-il passé ?

Le jeudi 15, en fin d'après-midi, le poste tchadien de Salal a été attaqué par une bande rebelle, nombreuse et puissamment armée (blindés et mortiers). Ce poste, situé sur la seule piste qui descend depuis Faya vers le lac Tchad, est l'avant-dernier qui couvre la capitale, à 200 km au nord de Moussoro, où un escadron du RICM doté d'une douzaine d'AML est stationné. Le reste du dispositif terrestre français au Tchad est squelettique : trois détachements de cadres instructeurs (une vingtaine chacun), à Moussoro, à Mongo (200 km au sud d'Ati) et à Abéché. Une dizaine de soldats sous les ordres d'un lieutenant à l'escale de N'Djamena, au profit des *Transall*. C'est peu pour un territoire plus grand que deux fois la France...

Le général Malloum demande la participation des forces françaises, qui est accordée par la France à 22 h 30. Cette attaque est une totale surprise, les renseignements donnés sur le nombre des rebelles (500) et la qualité de leur armement sont si stupéfiants qu'ils paraissent peu crédibles. L'escadron du RICM se met en route pour Salal dès 23 h 30, avec un petit soutien tchadien ; le colonel de Biré, l'adjoint terre du COMELEF, rejoint Moussoro pour diriger les opérations prévues pour le lendemain.

Le 16, dès 9 h 00, de violents combats s'engagent ; ils confirment que les rebelles tiennent en force Salal, et qu'ils sont encore plus armés qu'annoncé ; malgré les fortes pertes qui leur sont infligées, le poste ne peut pas être repris, et pas même abordé ; nous déplorons plusieurs tués, les sept AML engagées ont toutes été touchées, cinq sont immobilisées pneus crevés. Un P-47 tchadien, le seul en état de voler, est abattu par un missile lors de son premier passage au-dessus du poste à 13 h 15, le pilote (un « mercenaire » français) est tué, son parachute ne s'étant pas ouvert.

Des renforts tchadiens, surtout en matériels d'appui, sont envoyés depuis N'Djamena, tandis qu'une cellule *Jaguar* est mise en alerte à Dakar et qu'un *Bréguet Atlantic* est expédié au Tchad.

Le 17, des combats sporadiques ont lieu, tandis que les renforts en moyen d'appui se rassemblent en vue d'une attaque prévue pour le dimanche 18. À 15 h 00, un premier peloton d'AML du REC d'Orange atterrit directement à Moussoro, et prend la direction de Salal, où il n'arrivera que dans l'après-midi du lendemain. À 15 h 30, l'*Atlantic* signale une concentration suspecte de véhicules à 40 km à l'ouest de Salal : après vérification, il s'agit de nomades...

Le 18, le vent de sable se lève et entraîne le report de l'offensive pour le lendemain. Le *Bréguet* est envoyé en reconnaissance au nord d'Abéché, où la situation n'est pas nette. Il se fait tirer par un SAM 7 à la verticale d'Arada, à 10 h 15...



AML sortant d'un C 160

Photo Armée Air

Le 19, notre offensive est déclenchée, tous moyens réunis ; malgré de nouvelles pertes infligées aux Toubous du Froinat, ils se battent comme des lions et tiennent plus que jamais solidement la position. Le repli est sagement ordonné dans l'après-midi par les autorités gouvernementales, en attendant de remettre le couvert dans quelques jours.

Je débarque en milieu de matinée à N'Djamena, où je trouve le général Paul Huguet (49-de Seynes), mon ancien que je connais bien, et que j'apprécie beaucoup. Il a largement de quoi s'occuper avec les opérations en cours, Paris, et les autorités locales ; il me confie le soin de réguler au mieux le flot de transport venant de la métropole, mission délicate en raison de l'exiguïté de la piste de Moussoro (une bande de sable au sommet d'une dune), de l'urgence qu'il y a à déposer les renforts au plus près, et de la météo. Il faut en plus régler pas mal de problèmes

matériels de toutes sortes (il y en a des tonnes!), à commencer par me trouver un véhicule... Passons, mais heureusement que je connaissais déjà la base de N'Djamena!

Les jours suivants, jusqu'au dimanche 25, nous recevons de la métropole des renforts en personnel et en matériels; leur mise en place est contrariée par la pluie qui rend inutilisable la piste de Moussoro toute la journée du 23 (le poser d'un C160 se traduit par un enfoncement de ses roues dans le sable jusqu'au moyeu), et oblige à atterrir à N'Djamena, ce qui allonge les délais et fatigue les hommes et le matériel.

Le même jour, une ultime tentative, surtout pour tâter le terrain, est effectuée par un sous-groupe formé autour de l'escadron du 1^{er} REC: devant des rebelles toujours aussi nombreux, décidés et bien armés, le repli définitif sur Moussoro est ordonné.

Le lundi 26, l'*Atlantic* envoyé en reconnaissance sur l'axe Salal - Moussoro signale à nouveau un dispositif anormal de tentes nomades et de véhicules, à 30 km au sud de Salal, se dirigeant vers le sud: qu'y a-t-il sous les tentes? En cette saison et dans cette région, le flux habituel des nomades est en sens inverse. Les succès du Frolinat sont amplifiés par leur radio, et des bruits courent la ville prédisant un soulèvement et le massacre des étrangers. Le moral n'est pas terrible, tout le monde en ville s'attend au pire. Les jours précédents, j'ai établi des plans de circonstance pour la défense de la base, le regroupement et l'évacuation de nos ressortissants, en liaison avec l'ambassade, mais je doute fort de leur efficacité...

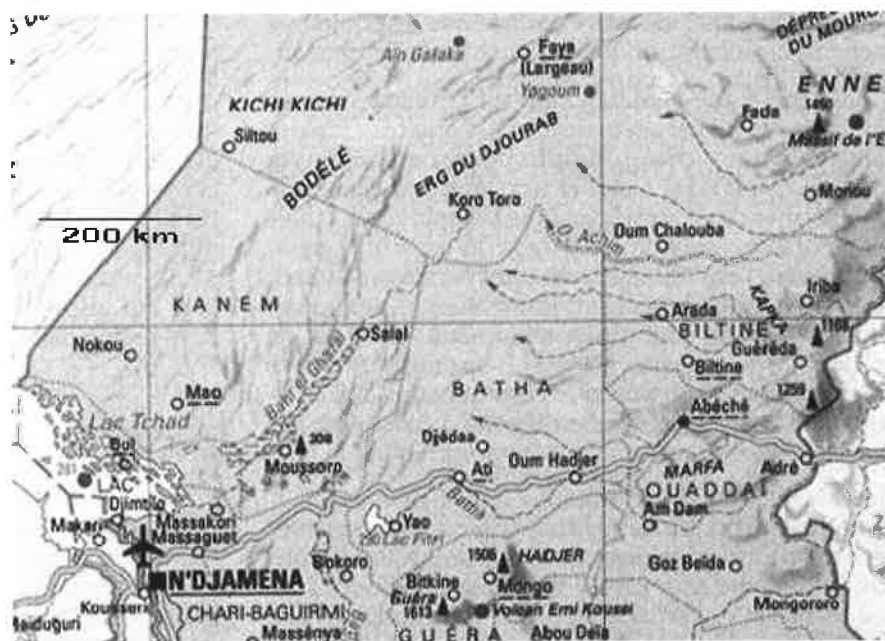
En fin de soirée, en l'absence du général Huguet parti se reposer, ce que nous faisons à tour de rôle (nous sommes seuls tous les deux à N'Djamena), je reçois, à notre PC installé dans les locaux de l'ambassade, un coup de fil du général Lagarde, le CEM de l'Armée de terre, qui remplace provisoirement le CEMA (général Méry): il me demande mon opinion personnelle sur la situation, précisant qu'en « haut lieu » on croit que les discussions politiques en cours vont ramener le calme... Je lui dis fermement qu'il est grand temps de nous envoyer les *Jaguar*, que nous réclamons en vain depuis plusieurs jours

(cela à mots couverts car nous conversons en clair par le réseau civil via un opérateur tchadien...); il me répond qu'il est de mon avis, et qu'il va donner l'ordre aux *Jaguar* de Dakar de décoller au lever du jour (pas de ravitaillement en vol de nuit à l'époque); je lui rappelle que leur soutien technique peut, lui, décoller dès maintenant.

Le 27 en milieu de matinée, tandis que c'est mon tour de dormir un peu, la cellule de six *Jaguar* annonce son arrivée prochaine; le général les envoie, avant de se poser, dérouiller leurs canons sur le poste de Salal, histoire de montrer qu'ils sont là et qu'on ne joue plus.

L'effet psychologique est prodigieux, la population retrouve le sourire, et les nomades rebroussement chemin vers le nord. Du coup, nous étudions une nouvelle offensive terrestre, vers le 29, après destruction du poste de Salal par feux aériens; Paris refuse cette proposition.

Les jours suivants, notre préoccupation se tourne vers Abéché. Hissène Habré joue un jeu difficile à décrypter: il prétend s'être séparé de Goukouni, mais se dirige, le long du relief qui borde la frontière soudanaise, vers cette quatrième ville du pays; il négocierait son ralliement au général Malloum, mais tente de débaucher les militaires tchadiens locaux, et traite avec le chef d'une bande qui grenouille au sud d'Abéché. Notre vingtaine de conseillers est en grand danger; faut-il les évacuer? Nous n'avons pas encore



Carte d'une partie du Tchad



les moyens de les renforcer, ni d'assurer leur sécurité; mais si nous livrons Abéché, c'est tout l'est du Tchad qui se rallie à Habré... La décision est si importante qu'elle sera prise en définitive à Paris, au niveau le plus élevé: nos conseillers devront attendre patiemment les renforts, mais nous évacuons les civils désireux de se mettre à l'abri; nous exfiltrerons ainsi par voie aérienne plusieurs dizaines de civils et leurs familles, dont quelques ressortissants soviétiques!

Entre temps, j'avais profité d'une mission *Transall* à Mongo, le 25, pour visiter notre détachement: il était commandé par le commandant en second du 2^e REP, lequel avait fait un travail tout à fait remarquable en formant et en équipant une compagnie de Tchadiens à la sauce légionnaire: nous avions là une formation d'élite fiable, qui serait bientôt renforcée par une compagnie du 3^e RIMA.

La relève des généraux intervient dans les premiers jours de mai: le général Bredèche est un homme de caractère, direct et plein de fougue; comme je suis plutôt calme et réfléchi, nous nous complétons bien (c'est lui qui l'affirme), et nos relations sont vite cordiales. Nos effectifs croissent rapidement, dans un mois nous serons 1 200: le gouvernement doit avoir recours à la réquisition des gros porteurs d'Air France, selon le protocole prévu; mais si les DC 8 peuvent déposer les personnels à N'Djamena, les Boeing 747 sont dans l'obligation de débarquer le matériel lourd à Libreville, et mes cinq, puis trois *Transall* doivent effectuer un véritable pont aérien pour le transborder vers les destinations finales... C'est un travail harassant et délicat que les équipages accompliront magnifiquement; chapeau les gars!

Le général me demande, devant l'inflation de nos effectifs, de lui proposer une note d'organisation des éléments Tacaoud; j'en profite pour me bombarder commandant en second, et non «adjoint Air»: cela me permet de contrôler de près l'emploi et les chargements des *Transall*, et d'avoir le contrôle opérationnel sur l'ensemble des moyens aériens au Tchad; dès le premier jour de mon arrivée, le personnel mécanicien de l'escadrille tchadienne de P-47, en chômage technique, est venu spontanément se mettre à ma disposition; le commandant de l'escadron de transport tchadien (formé à Salon) en fait autant: c'est un très précieux appoint.

La première quinzaine de mai n'est qu'une pause avant la reprise des hostilités par le Froinat, mais où? J'effectue moi-même deux missions de reconnaissance avec l'*Atlantic*, les 3 et 7 mai sur l'axe Salal - Koro-Toro: pas trace d'activité sur la piste ni autour, les éventuels mouvements se feraient de nuit, tous

feux éteints... À l'est, on signale la présence de troupes d'Habré vers Iriba; ce poste tchadien est l'objet de harcèlements depuis le 9 mai, suivis d'une attaque aux mortiers dans la matinée du 14; l'*Atlantic* envoyé en reconnaissance confirme la présence de véhicules suspects. Paris autorise une intervention des *Jaguar*, et j'embarque sur un *Atlantic* pour servir de PCV. L'arrivée du dispositif sur les lieux est tardive en raison de l'éloignement (il faut un ravitaillement en vol), la situation est confuse; sans liaison avec le sol, l'attaque doit être annulée. Message aigre de Paris qui rappelle que le bingo vert ne doit être demandé qu'à bon escient.

L'attention de Paris est surtout concentrée sur le Zaïre, où la colonie européenne de Kolwezi est menacée; nous suivons les nouvelles à la radio, en nous demandant si nos armées pourront intervenir, étant donné les opérations en cours ici et en Mauritanie. Dans la soirée du 17 mai, L'EMAA me demande par téléphone quelles sont mes capacités de largage... Après un échange nocturne de messages techniques, et une préparation opérationnelle dans la matinée du lendemain, deux de nos *Transall* décollent à 16h30 Z (17h30) pour Kinshasa, avec des obus de 30 mm pour les *Mirage* zaïrois, et le matériel de largage demandé; ils passeront aux ordres du colonel Gras, conseiller militaire du président du Zaïre (opération «Bonite»).

Je dors une nuit sur deux dans mon bureau, à côté de BLU. À 5h00 Z, le 19 mai, je reçois un appel de Mongo qui m'informe que, selon le sous-préfet de l'endroit, la ville d'Ati a été attaquée dans la nuit et qu'elle est tombée aux mains des rebelles! Un gendarme tchadien a appelé au secours toute la nuit, mais ses chefs à N'Djamena n'ont jamais répondu (tout le monde dormait!!!). Le chef du détachement est prêt à partir immédiatement vers Ati avec la compagnie du RIMA et ses Tchadiens, HSO prévue vers 10h30 Z. Je lui donne le feu vert pour un départ immédiat, avec consigne de prendre position, mais de ne pas intervenir sans un appui feu aérien; je déroute vers Ati un *Atlantic* qui vient de décoller pour une RAV région Salal, et je mets les six *Jaguar* en alerte.

L'*Atlantic* confirme une certaine effervescence en ville; je fais décoller deux *Jaguar* pour une RAV avec prise de photos; les pilotes reviennent sans avoir rien vu d'anormal; au PC, nous ne savons que penser, lorsque le chef de notre cellule d'interprétation photo nous apporte triomphalement une épreuve encore humide, où l'on voit deux hommes en tenue gicler d'une jeep équipée d'un mortier de 120 (chinois)! La photo est si belle, si probante, que notre ambassadeur l'enverra directement à notre président de la République...

L'élément de Mongo arrive à Ati à 10h30 Z et se fait tout de suite prendre à partie ; mais il a une patrouille de deux *Jaguar* au-dessus de lui, deux *Puma* canon et un *Atlantic*, une autre patrouille se prépare à décoller : trois missions successives dans la journée lui permettent de prendre pied dans la ville et d'infliger des pertes sensibles aux rebelles (soixante-dix tués environ et du matériel lourd détruit). Leur résistance est forte, le combat de rues à la tombée de la nuit risque d'être meurtrier. Deux nouvelles interventions des *Jaguar* permettent le décrochage dans de bonnes conditions.

Un peloton d'AML du REC était parti de bon matin de Moussoro vers Ati, pour une banale liaison prévue la veille ; il devrait arriver à la tombée de la nuit ; l'*Atlantic* décèle une embuscade tendue à l'ouest d'Ati, que le peloton contourne. Un complément du REC a été mis en route dans la matinée et arrivera sur place au cours de la nuit. Nous obtenons qu'une cellule *Jaguar* soit mise en alerte depuis la Mauritanie : tout est prêt pour reprendre la ville le lendemain matin. Les *Jaguar* ont effectué quinze sorties dans cette journée du 19 mai.

Le 20 mai, à l'aube, nos éléments constatent que la bande a profité de la nuit pour se disperser dans la nature ; la ville est donc reprise, mais le potentiel rebelle reste redoutable. Les renseignements affluent ; ils indiquent que la bande, forte de 300 hommes et armée de canons, de mortiers et de bitubes anti-aériens de 14,5 mm était commandée par le vainqueur de Faya - Largeau ; après la prise d'Ati, une attaque généralisée était prévue contre Moussoro et Abéché. Tout leur matériel serait acheminé à Faya par l'armée libyenne.

L'échec cuisant de ses troupes est durement ressenti par le Frolinat ; il pensait pouvoir rééditer à Ati le coup réussi à Salal un mois plus tôt ; il aurait ainsi isolé tout l'est tchadien et aurait pris la capitale entre deux feux. Il n'a certainement pas renoncé, et doit être en train de regrouper et de renforcer ses troupes quelque part au nord d'Ati... Du 20 au 22 mai, les RAV faites par l'*Atlantic* et les *Jaguar* semblent confirmer qu'aucun repli vers Salal n'avait eu lieu. La région de Djedaa, au nord-est d'Ati semble propice à leur concentration.

Le 22 mai, un message du CEMAT, adressé à toutes les unités de l'Armée de terre, leur demande de rendre hommage aux formations engagées au Liban, au Tchad et au Zaïre par la lecture d'un ordre du jour, suivi d'une minute de silence, lors du lever des couleurs du 24 mai ; le texte dit notamment la confiance, la fierté, et même l'affection du CEMAT. Je n'en attends pas autant de l'Armée de l'air, avec raison, car c'est le silence radio de ce côté...

Tôt le 23 mai, j'ai programmé une RAV de l'*Atlantic* sur l'axe de Koro-Toro à Salal, puis autour de Djedaa : à 7h25 Z, l'*Atlantic* se fait tirer au nord de Salal par un SAM 7 qui monte jusqu'à 13 000 pieds (il s'agirait donc d'un nouveau modèle), et décèle des véhicules, ce qui confirme le renforcement des rebelles dans cette région ; mais à 8h00 Z, un renseignement de la gendarmerie tchadienne signale une forte bande à l'ouest de Djedaa, ce qui est bien plus intéressant : je donne l'ordre à Aspic Charlie d'abandonner Salal et de faire une investigation minutieuse sur cette zone. Arrivé sur les lieux à 10h00, il repère, un quart d'heure plus tard, deux véhicules à l'arrêt, puis cinq ou six en mouvement ; les troupes amies étant trop loin pour pouvoir se rendre sur les lieux, je décide d'envoyer des hélicoptères pour identifier de façon sûre les objectifs éventuels, et guider les *Jaguar*, lesquels assureraient en même temps leur protection au cas où la bande disposerait de missiles (elle n'en avait pas le 19). Pour des causes techniques, l'HSO doit être repoussée à 13h15.

À 12h25, Aspic Charlie est (enfin) tiré par un SAM 7 : un rebelle a perdu patience et a dévoilé la présence de la bande, car Charlie a localisé précisément l'endroit d'où le coup est parti ; l'intervention des hélicoptères est annulée du fait des SAM, sauf pour un *Puma* cargo mis en place à Ati par précaution. Je fais décoller une patrouille de quatre *Jaguar* (il est 13h00 Z), les deux autres *Jaguar* devant suivre trente minutes après. Aspic Charlie effectue un guidage remarquable, notamment de la part du lieutenant de vaisseau Le Carpentier (« un modèle du genre » rapporteront les pilotes) ; dix objectifs sont traités, dont un camion de munitions et un rempli de personnels (confirmé par photos) ; quatre jeeps se sont enfuies avant l'arrivée des *Jaguar*, mais l'une d'elle est rattrapée et détruite (j'apprendrai quelques jours plus tard qu'il y avait à bord l'adjoint du chef de la bande, et son docteur). Deux *Jaguar* ont reçu un impact par balles de petit calibre.

Le 24, radio Frolinat accuse à nouveau le coup. Un renseignement de source sûre nous apprend, le 25, que la bande avait, ce même 23 mai, reçu des renforts de Salal (d'où les SAM) et, plus inquiétant, d'Arada ; elle devait attaquer Ati le lendemain ; malgré ses pertes élevées, la bande n'a toujours pas renoncé à son dessein, et attend des renforts venant de Faya...

Le 26 mai, j'embarque à bord d'un *Atlantic* pour une RAV autour de Djedaa et en direction de Biltine, pour tâcher de repérer des renforts en provenance de l'est tchadien : RAS.

À Paris, on ne semble pas croire à l'existence d'une menace importante en direction d'Ati, et on met



notre appréciation de la situation sur le compte de la fatigue; d'ailleurs il y a prochainement une réunion des chefs d'États africains qui ramènera le calme... Le général Bredèche voit rouge, il échange des messages aigres doux avec Paris, qui ordonne que nous restions sur la défensive, par crainte des bavures. Mais comme Paris demande en même temps qu'Abéché soit renforcé, le général saisit cette occasion pour faire partir de Moussoro un gros convoi qui n'arrive à Ati que le 29 au soir. Compte tenu de nos renseignements alarmants sur Djedaa, qu'il confirme dans son TO du 30 au soir, le général rend compte que «sauf ordre contraire de votre part», le convoi est arrêté provisoirement à Ati, et que l'escadron du REC, maintenu à Ati depuis l'affaire du 23 mai, sera poussé en reconnaissance vers Djedaa. Nous sommes persuadés d'avoir raison et qu'une grosse bagarre peut avoir lieu le lendemain matin; les *Jaguar* sont en alerte, et l'*Atlantic* prévu sur zone aux aurores. Si rien ne se passe, Paris rigolera bien, à nos dépens!



Colonne du 1^{er} REC

Je ne suis pas tranquille; bien que l'emploi des hélicoptères soit interdit en présence d'une menace missile, j'ai envoyé un *Puma* en alerte à Ati, juste pour le cas où; intervenir aux canons sur une bande importante, retranchée peut-être, et disposant de SAM 7 d'un modèle nouveau de surcroît, n'est pas recommandé: il serait plus indiqué d'employer des bombes. J'en suis très conscient depuis le début et le P-47 abattu à Salal. Mais voilà, en avril 1978, le *Jaguar* n'était pas qualifié bombardement. C'est d'autant plus regrettable qu'il existe, chez les Tchadiens, un stock de bombes de 250 lbs sans emploi depuis la perte de leur dernier P-47...

Début mai, d'accord avec le chef du premier détachement *Jaguar*, j'avais pris sur moi de faire procéder à un essai de bombardement au champ de tir de Massaguet, réactivé pour l'occasion. Naturellement, j'ai rendu compte à Paris, assez tard la veille au soir, sous la forme d'un TO «sauf ordre contraire de votre part, demain matin...». Paris a répondu dans la matinée en interdisant cet essai, mais en ajoutant qu'au cas où il serait déjà effectué (c'est fait, et bien), un certain

nombre de restrictions techniques sont à respecter, et qu'un emploi opérationnel ne saurait être envisagé, sauf cas de force majeure. Beauté du langage des états-majors! Demain, aux aurores, nous ne savons pas ce qui va se passer; si un accrochage sérieux se produit au cours de la journée, la décision d'employer les bombes sera justifiée, mais sinon, à priori?

Le 31 mai, l'*Atlantic Aspice* Charlie décolle à 6h00 pour Djedaa; il ne rentrera que neuf heures trente plus tard... En effet, à peine est-il arrivé sur zone qu'un accrochage se produit à l'ouest de cette localité, tandis qu'il signale une forte concentration rebelle à l'est. Une première patrouille légère de *Jaguar* a décollé, suivie d'une deuxième une trentaine de minutes après; à 8h19, à l'issue de sa première passe canon, lors de son dégagement, en virage à gauche en montant, Cresson Oscar leader ressent un choc alors qu'il est à 4000 pieds, vitesse supérieure à 400 kts; au même moment, son équipier signale au moins deux tirs de missiles dans sa propre direction; en phase de rassemblement sur son leader, il confirme que le moteur droit est en feu; *Oscar leader* a pris la direction du petit terrain d'Ati, ses commandes deviennent inopérantes et il doit s'éjecter à 8h23. Tandis que l'équipier assure sa protection, le *Puma* d'Ati a déjà décollé et peut récupérer le pilote dès 8h45; il est indemne, et sera ramené à N'Djamena en début d'après-midi. L'appareil a explosé avant de percuter le sol, ses débris sont très dispersés.

Je rends compte à Paris par message flash, disant que le *Jaguar* a été probablement abattu par SA 7, «mais ceci reste à confirmer», le ramassage des débris étant programmé pour le lendemain, dans la mesure du possible. Je suis très surpris d'entendre très vite les chaînes de radios françaises annoncer qu'un *Jaguar* a été abattu au Tchad par un missile!

Pour en terminer avec cette affaire, l'essentiel des débris fut récupéré le lendemain, et les jours suivants, ramené à N'Djamena, où nous les avons examinés très soigneusement, sans trouver le moindre indice d'un impact important; par ailleurs, nos écoutes montrent que les rebelles s'interrogent eux-mêmes pour savoir qui aurait réussi ce tir! Il reste selon moi deux possibilités: le moteur a pris feu à la suite d'un tir «heureux» d'un petit calibre touchant un endroit sensible, ou bien il s'est produit une crique en raison d'une utilisation soutenue du réacteur poussé à ses limites dans des conditions climatiques extrêmes. La question reste ouverte.

Les *Cresson Papa* interviennent à leur tour à 9h25, toujours aux canons, mais sans grande efficacité car, les rebelles restant immobiles, l'*Aspice* ne peut pas



Photo SHAA

Atlantic et Jaguar

repérer leur position de manière suffisamment précise. Entre-temps, j'ai ordonné de monter les bombes pour toutes les futures missions de ce jour. Les *Cresson Québec* et *Roméo* interviennent ainsi à 12 h 40, avec de très bons résultats annoncés par nos troupes au sol.

La bataille est bientôt terminée; nos forces entrent à Djedaa et, dans sa palmeraie, elles découvrent un véritable camp installé et retranché dans la partie administrative du village qui a été vidé (¿) de ses habitants, où les rebelles se sont fait tuer sur place sans reculer ni se rendre (une centaine de morts y sont dénombrés). La bande, forte de 5 à 600 hommes disposait d'un armement moderne et très important, abandonné par ceux qui ont pu fuir par la palmeraie, et qui doit en grande partie être détruit sur place faute de moyens de transport suffisants. Doté d'équipements de base (uniformes...) fournis par certains pays de l'est, ce camp retranché était également un lieu de recrutement performant: après la leçon d'aujourd'hui, les rebelles ne trouveront plus beaucoup de volontaires dans la région!

Parmi le matériel ramené à N'Djamena, figurent une dizaine de missiles sol-air, dont sept sont tout neufs, restés inutilisés dans leurs caisses, avec leurs documents et les tampons de la douane de Tripoli. Il s'agit de SA 7 améliorés, d'un modèle inconnu jusqu'ici: un spécialiste de l'EMAA viendra aussitôt récupérer le tout, tandis que l'ambassade américaine, alertée je ne sais par qui, voudrait bien pouvoir y jeter un coup d'œil; nous lui conseillons de s'adresser à Paris: un renseignement ne se donne jamais, il s'échange.

Face à ce bilan impressionnant, nous n'alignons qu'un seul blessé léger, et aucune perte dans la population civile; c'est, dit le rapport du général Bredèche «la conséquence d'un emploi intensif des appuis de tous types».

Le CEMAT est tellement content qu'il obtient pour ses hommes, à la disposition du général Bredèche, un petit contingent de croix de la Légion d'honneur. L'EMAA est toujours en silence radio; le général, un peu gêné, me rétrocède une croix, sans que je lui aie rien demandé. Qui vais-je proposer? Pour faire mentir pour une fois le vieil adage qui veut que l'on soit récompensé dans la personne de ses chefs, je propose le plus jeune de nos pilotes de *Jaguar*, qui s'est d'ailleurs bien battu ce jour-là; j'ignore la suite donnée à ma proposition.

Trois *Jaguar* sont arrivés le même jour de Dakar en renfort; cela m'en fait huit en tout maintenant. Le 1^{er} juin, tandis que se poursuit la fouille de la palmeraie et le ramassage des débris du *Jaguar*, l'*Atlantic* repère des véhicules en fuite au nord de Djedaa: une patrouille intervient d'après son guidage, mais sans qu'on puisse apprécier le résultat, nos troupes étant loin de l'endroit et occupées par ailleurs.

Il se passe tous les jours quelque chose d'inattendu: le 30 mai, un de nos éléments en reconnaissance dans la région de Mao, au nord du lac Tchad, a capté une communication en espagnol, donnant des indications très précises sur sa composition et ses déplacements! Le Kanem est une province sensible car, le long de la rive nord du lac Tchad, il y a les seules exploitations agricoles modernes du Tchad, et on vient d'y trouver du pétrole... Après les Libyens et les pays de l'Est, aurait-on maintenant affaire à des Cubains? Il ne pourrait s'agir cependant que d'une infiltration d'éléments chargés d'une mission de reconnaissance, pas d'une bande armée, mais sait-on jamais. Nous restons à l'écoute dans ce nouveau secteur.

Au fil des jours, je me persuade de plus en plus que la bande de Djedaa, ou ce qu'il en reste, attend toujours quelque part des renforts qui viendraient directement de Faya, de nuit à travers le désert, et non pas de Salal, encore moins de l'est du Tchad où Hissène Habré semble maintenant d'humeur à se rallier: mon idée suppose qu'ils feraient étape dans l'une de ces taches vertes qui le parsèment, à mi-chemin.

Les rebelles sont bavards; nous dénichons un interprète, qui comprend leur dialecte, et peut le traduire en bon arabe; je le fais embarquer sur l'*Atlantic* au cours des RAV, et nous avons son rapport traduit en français le lendemain: les rebelles disent entre autres: «Je viens d'être survolé par un avion». En notant l'heure de l'émission et en restituant le profil de la RAV, on devrait trouver leur repaire. Hélas! il me faut vite déchanter pour plusieurs raisons: quand ils disent «survolé», cela veut dire qu'ils ont en réalité aperçu un avion, et «je viens», cela veut dire parfois «il y a



une heure ou deux»; et puis, dans ce désert où les cartes sont joliment fantaisistes, et avec l'imprécision des moyens de navigation de l'*Atlantic*, la position de l'avion à un instant n'est connue parfois qu'à 50 km près! Néanmoins, je ne renonce pas et, de fait, tous les jours qui passent me permettent, par déduction, en variant les horaires et les itinéraires des RAV, de réduire un peu plus la zone de mes recherches...

Parallèlement, les émissions en espagnol continuent, mais là les auteurs se font discrets et émettent à intervalles très irréguliers, et de façon brève; il faut faire preuve de patience pour tâcher de prédire avec une probabilité suffisante un créneau pendant lequel ils émettraient. Je pense, quand ce moment arrivera, monter une manip de repérage par triangulation avec trois ou quatre hélicoptères et un *Atlantic* exploitant le tout en direct, avec nos *Jaguar* en alerte renforcée en vue d'un traitement immédiat: c'est assez vaseux, j'en conviens, mais pourquoi ne pas tenter le coup?

Ma relève est arrivée, mon retour en France est programmé par voie aérienne civile, décollage prévu dans la nuit du 13 au 14 juin pour une arrivée à Roissy au petit matin. Je vais quitter le Tchad avec quelques regrets, bien que je sois content de retrouver mes pénates après cet intermède africain de deux mois; j'ai un sentiment d'inachevé. Le 12 juin, je décide de tenter le coup du repérage des «Espagnols» dans la matinée du 13, mon dernier jour ici.

Dans la soirée, je termine le briefing de ma manip dans la salle d'Ops du détachement *Jaguar*, lorsque fait irruption un des pilotes, qui vient de rentrer de nuit de sa mission: il a été tiré par une arme automatique, au retour de sa RAV, à la tombée de la nuit, à partir d'une «tache verte» dont il a bien repéré la forme particulière, et relevé la position en coordonnées polaires à partir d'un de ces points «plaquettes» dont a parlé Féron dans son article. Reportée sur la carte, la position tombe au milieu de la grande zone blanche du désert, et correspond à l'idée que je m'en étais faite.

J'annule aussitôt mon opération, et je fais monter les bombes sur les *Jaguar*; je serai à bord de l'*Atlantic* qui décollera 1 h 30 avant le jour, de manière à arriver sur les lieux (avec une approximation de quelques kilomètres...) peu après le lever du soleil; j'emmène avec moi le pilote du *Jaguar*, pour qu'il identifie formellement la «tache» en question. Dès que nous aurons identifié formellement l'objectif, je donnerai l'ordre de décollage à une patrouille de quatre *Jaguar* en alerte.

Arrivés sur la zone approximative, plusieurs taches vertes, de formes et de dimensions variées

paraissent correspondre à la position relevée la veille, mais une seule a l'aspect voulu, qui est tout frais dans la mémoire du pilote de *Jaguar*, une forme en losange allongé de cent à deux cents mètres dans sa longueur, avec un gros bouquet d'arbres près du centre. Nous l'observons longuement et minutieusement depuis nos 15 000 pieds, sans voir âme qui vive, mais de nombreuses traces de passages rayonnent depuis cette verdure. Nous ne sommes toujours pas tirés, ce qui matérialiserait une présence hostile. D'un autre côté, il semble très peu probable que l'endroit, à l'écart de tout puits, soit fréquenté par des nomades, et les traces relevées ne ressemblent en rien au piétinement habituel des troupeaux (j'ai effectué assez de RAV depuis mon arrivée pour faire la différence).

Je fais donc décoller les *Jaguar*, qui arrivent sur les lieux une bonne heure plus tard; dès qu'ils ont le visuel sur l'*Atlantic*, j'ai largement le temps de leur décrire l'objectif, et de leur donner toutes les instructions voulues pour leur attaque, si bien que l'identification est tout de suite faite. Je demande alors au leader de placer une seule bombe, juste pour voir, sur le gros arbre, pensant que c'est là que les rebelles auraient de préférence mis à l'abri leur matériel. La bombe du leader fait mouche et déclenche une explosion qui se traduit par un épais panache de fumée noire qui s'élève majestueusement dans les airs!

Je lâche alors le reste de la patrouille, qui va s'en donner à cœur joie: les incendies succèdent aux explosions, toute la tache verte s'embrase; les bombes ayant été larguées, je leur demande d'achever le nettoyage aux canons; quand ils se présentent à basse altitude, les pilotes annoncent que les rebelles s'enfuient «comme des fourmis», mais leur tirent quand même dessus avec des armes de petit calibre... Tandis que les tirs des *Jaguar* se poursuivent, nous apercevons un gros éclair qui part de la tache dans notre direction; étant au poste de premier pilote pour disposer des moyens radios essentiels, je «break» instinctivement, tandis que j'entends simultanément l'ordre de «breaker» du commandant de bord; ce n'est pas un tir de SAM 7, et nous ne saurons jamais de quoi il s'agissait...

La mission est terminée, elle aura duré 6 h 30 pour l'*Atlantic*; la base arrière des rebelles est entièrement détruite, Djedaa ne recevra pas de renforts de long-temps, et je vais pouvoir prendre l'avion la nuit prochaine sans ce sentiment d'inachevé.

Quand je débarque du DC 8 à Roissy le 14 au petit matin, une voiture officielle m'attend pour me conduire directement dans le bureau du CEMAA; je suis en petite tenue civile, car je n'ai pas eu le temps

d'emporter au Tchad autre chose que ma combinaison légère de vol en guise d'uniforme, et j'ai tout juste le temps de me raser dans le bureau du chef de cabinet, un copain de promo; le CEMAA « m'interviewe » longuement et, quand je conclus, je le surprends en lui demandant une croix de la Légion d'honneur pour le capitaine mécanicien « mercenaire » au service des P-47 tchadiens; « Je vais voir », me dit-il; il trouve suffisamment d'intérêt à ce que je lui raconte pour m'obtenir un rendez-vous sur le champ avec le CEMA. Je dois dire que, rue Saint-Dominique, l'huissier de service devant le salon de réception du général Méry regarde d'un drôle d'œil ce civil à l'aspect rustique!

Que conclure de cette opération qui, par certains aspects, ressemble à ce que nous faisons en Algérie vingt ans auparavant mais qui, par d'autres, annonce les conflits plus modernes de ces dernières années: implication de nations voisines, rôle de la diplomatie, emploi de moyens et de techniques avancés (ravitaillement en vol, moyens de renseignements variés, comme les *Mirage IV* photo et le *DC 8 Sarigue* - dont je n'ai pas parlé), certaines opérations étroitement conçues en interarmées, et d'autres « purement aériennes » mais intégrées dans l'idée de manœuvre d'ensemble?

Pour moi, j'en retirerai le sentiment d'une extraordinaire fraternité d'armes, avec nos aviateurs bien sûr, mais tout autant avec mes camarades des autres armées, pilotes de l'aéronavale ou de l'ALAT, officiers et cadres de la Légion comme de la Coloniale, qui ont démontré leur intelligence, leur vaillance et leur professionnalisme, depuis le général jusqu'au simple soldat, souvent très jeune, qui s'est comporté magnifiquement. Et puis, chez les civils, j'ai rencontré aussi des hommes et des femmes d'une qualité hors du commun, depuis notre ambassadeur, M. Dupuis (Légion d'honneur à titre militaire), un homme remarquable qui a joué un rôle déterminant dans cette affaire, jusqu'aux secrétaires de l'ambassade, en passant par le personnel de l'aéroport, les représentants des sociétés pétrolières, et les pilotes d'Air France réquisitionnés; je ne saurais trop les saluer et les remercier tous.

Enfin, je dois remercier l'Armée de l'air du fond du cœur pour m'avoir offert, alors que les bruits de guerre parcouraient allégrement la ville, ce spectacle inoubliable, qu'on ne voit qu'en Afrique, du lever du jour au-dessus du Chari et, dans ce court instant de silence, du pêcheur debout sur sa pirogue, qui lance sereinement son filet, d'un geste ample et lent venu du fond des âges... □

Un ancien de Salon au cœur de la solidarité en Afrique

Ancien élève du CSEA (promotion 1986 - Dorance), notre camarade Kaha Dakor MADJILENGAR, originaire du Tchad, s'est engagé dans un beau projet de développement pour les agriculteurs locaux. Laissons-lui la parole :

« Le but du projet est d'encourager les jeunes de mon village à promouvoir leur épanouissement et à reconnaître l'intérêt des travaux agricoles. Il s'agit notamment de lutter contre l'exode rural. J'ai aussi l'ambition de construire des magasins de stockage pour assurer la sécurité alimentaire lors des périodes de *soudure* qui se situent entre août et septembre.

Il s'agit de favoriser les productions céréalières, cotonnières, légumières et maraîchères sur une dizaine d'hectares, en utilisant des méthodes modernes et des engrais. Cet objectif passe aussi par la formation des jeunes qui assureront la continuité et le suivi du projet. »

Pour mener à bien son projet, dont le coût est estimé à 6 600 Euros¹, notre camarade a besoin d'un soutien financier. Si vous êtes sensible à cette belle démarche, n'hésitez pas à lui faire part de vos encouragements et à le soutenir par des dons. Vous pouvez transmettre les uns et les autres à l'AEA qui fera suivre. Un dernier mot : la dénomination qu'il a choisi pour son projet est :

Faire face²

1. Construction d'un magasin, achat de bœufs, de charrues, d'une charrette, d'un moulin à moudre. Formation de deux personnes. Transport, carburant et frais divers...

2. Bon sang ne saurait mentir. □

