

*Dieu se rit des hommes qui déplorent les effets dont ils chérissent les causes*  
(Bossuet)  
*La liberté c'est le droit de pouvoir dire aux gens ce qu'ils n'ont pas envie d'entendre*  
(George Orwell)

## **1<sup>ère</sup> Guerre du Golfe... *Al Khobar-Dharhan-Al Hasa* du 22 Septembre 1990 au 8 Mai 1991**

*Pour mes enfants, petits-enfants, famille, ami(e)s, copains de promo...  
JdS, à Solenzara, le 26 Janvier 2021.*

### **...Avant de tout oublier**

J'ai suivi avec grand plaisir... et concentration...et admiration... la table ronde au Musée de l'Air et de l'Espace à l'occasion du 30<sup>ème</sup> anniversaire de la 1<sup>ère</sup> Guerre du Golfe et de la première mission française d'une patrouille de 12 Jaguars, le 17 Janvier 1991, dont voici les liens « *YouTube* » ci-dessous avec le témoignage de Jean-François Hummel, pilote du Jaguar A91, et la Mission « *Eros 11* » par Jean-Pierre Ferey.

<https://www.youtube.com/watch?v=FOXpUDvU3H0>

<https://www.youtube.com/watch?v=2uIAi-edXvw>

<https://www.youtube.com/watch?v=UXOVN1JrGvU>

[https://espritsurcouf.fr/video\\_il-y-a-trente-ans-mission-eros-11\\_par\\_jean-pierre-ferey/](https://espritsurcouf.fr/video_il-y-a-trente-ans-mission-eros-11_par_jean-pierre-ferey/)

Grand plaisir... parce que beaucoup de souvenirs sont remontés à la surface, même après 30 ans. Concentration... parce que j'écoutais attentivement en repensant à ce que j'avais vécu. Admiration...parce que j'ai admiré la prestation : « *Transformer en succès et en communication médiatique positive, une mission qui, pour des raisons politiques complexes, aurait pu se terminer en catastrophe !* ».

Il y a deux manières d'écrire l'histoire. Celle de Victor Hugo qui retrace, d'un coup de plume, plusieurs siècles d'histoire comme dans la Légende des siècles. Et celle de Stendhal qui met un petit bonhomme dans l'histoire et le fait tourner autour de lui-même pour lui faire raconter ce qu'il voit comme la vision brouillonne et désespérée d'un Fabrice au milieu du champ de bataille dans *la Chartreuse de Parme*.

Vous l'avez deviné, j'ai été ce petit bonhomme, et c'est pourquoi j'ai beaucoup aimé cette table ronde, car j'ai apprécié, à leurs justes valeurs, les interventions de Mr. Hubert Védrine<sup>1</sup>, du Général Jean Fleury<sup>2</sup>, et du Général Vincent Lanata<sup>3</sup>. Elles ont donné une hauteur de survol historique nécessaire pour mieux comprendre ce que nous avons vécu à l'époque, sur le terrain, au milieu de cette « *tempête du désert* » !

Mr. Védrine a rappelé que l'opposition Mitterrand/Chevènement (*l'un étant favorable à l'intervention armée française, l'autre Non*) fut responsable de l'ambiguïté du positionnement politique français. Pour l'avoir vécu, cette ambiguïté fut la cause d'une certaine défiance des Américains à l'égard des Français, défiance ayant rendue délicate l'intégration des officiers renseignements français dans la chaîne du renseignement tactique US en amont des opérations. Le résultat concret, au moment du déclenchement de la Guerre, le 17 Janvier 1991, fut une

---

<sup>1</sup> Hubert Védrine : Ministre des affaires étrangères 97-2002 et Porte-parole de la Présidence le 17 Janvier 1991.

<sup>2</sup> Général d'Armée aérienne Jean Fleury : CEMAA de 1989 à 1991.

<sup>3</sup> Général d'Armée aérienne Vincent Lanata : CEMAA de 1991 à 1994.

méconnaissance du niveau réel de la menace des systèmes de défenses sol-air irakiens. C'est cette ignorance qui influençât la décision d'une attaque en TTBA<sup>4</sup> de l'objectif assigné à la patrouille des 12 Jaguars français : la Base aérienne d'Al Jaber au Koweït. Résultat : 4 avions touchés et un pilote blessé...seulement ! *Sur un objectif<sup>5</sup> aussi bien défendu en armement sol/air, nous avons eu une chance inouïe !*

Au passage, merci mille fois à l'Armée de l'Air pour la qualité de la formation de ses pilotes de chasse ; merci au Jaguar, à sa rusticité et à ses 2 moteurs (*même poussifs*) ... ; et merci à l'Afrique ayant permis, pour cette génération de pilotes de chasse, un entraînement efficace grâce aux vols en « *radada*<sup>6</sup> » au-dessus des déserts tchadiens et centre-africains.

Le Général Fleury a endossé, pour l'Armée de l'Air, la décision de l'attaque en TTBA de cette première mission...Merci Chef ! Par ailleurs, son argument pour ramener en France le Jaguar A91 du Capitaine Hummel « *escagassé* » par un SA7<sup>7</sup>, et l'exposer, 30 ans plus tard, au Musée de l'Air et de l'Espace, est imparable : « *Montrer au peuple français en général et aux soldats des autres armées en particulier, que la guerre aérienne est dangereuse et que le métier de pilote de chasse est un métier de soldat, de combattant !* ».

Le Général Lanata a rappelé le mythe (*trop cher !*) des 450 avions d'armes (*la part française dans l'OTAN<sup>8</sup> face au pacte de Varsovie*) et ses conséquences ce 17 Janvier 1991 : « *un Jaguar qui ne pouvait délivrer son armement ni de nuit, ni par tous temps, ni de loin par guidage laser en moyenne altitude* ». Il rappelle alors que les Mirage F1CR et F1C n'ont pas participé aux missions de guerre pour cause de ressemblance avec les *Mirage F1EQ<sup>9</sup>* ennemis !

Il n'y a pas eu de langue de bois, les problèmes rencontrés ont été abordés avec franchise mais toujours de manière positive. Le Général Maigret, heureux d'être là, a été brillant, avec un discours juste et clair, et nos 3 impétrants chasseurs<sup>10</sup> ont été positifs et...pas rancuniers...Bref...pas de fausses notes...BRAVO !

Mais, je ne vais pas vous refaire cette table ronde que, sans doute, beaucoup d'entre vous ont suivi. Vous connaissez l'essentiel de cette première Guerre du Golfe. Les médias, le Ministère de la Défense et les Armées respectives, ont longuement commenté ces événements. Je voudrais seulement, le plus simplement possible et sans langue de bois, vous raconter quelques anecdotes inédites de mon aventure de 8 mois à Dhahran en tant qu'officier de liaison auprès du Général Turki bin Nasser bin Abdelaziz Al Saud (dit TBN), Prince Royal, gendre du Prince Sultan (*à l'époque, vice-roi et Ministre de la Défense*), commandant la Base Aérienne la plus importante de l'Est de l'Arabie Saoudite. Une aventure peu banale qui fit de moi un acteur et un observateur privilégié de cette Opération Daguet, « *Desert Shield et Storm* ».

---

<sup>4</sup> TTBA : Très Très Basse Altitude (Z < 100 pieds, 550Kts).

<sup>5</sup> Base Aérienne et PC de Division irakien.

<sup>6</sup> « *Radada* » : Vol en rase-mottes en argot d'aviateur.

<sup>7</sup> SA7 : Missile Sol-Air soviétique.

<sup>8</sup> OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord.

<sup>9</sup> Mirage F1EQ : Mirage F1 vendus à l'Irak. 121 avions sur 129 commandés, livrés à partir de janvier 1981. 8 resteront bloqués à la suite de l'embargo de 1990. En 1991, 24 Mirage F1EQ fuirent vers l'Irak afin d'échapper à la campagne de bombardement de la coalition.

<sup>10</sup> « Depardon, Hummel et Bolin » membres de la patrouille le 17 Janvier 1991.

## Top Départ !

A Nancy, le Vendredi 21 Septembre 1990 en fin d'après-midi, rentrant du COFATac<sup>11</sup> où je travaillais, je me préparais à passer une soirée tranquille de début de weekend. A 20h00, installé devant ma télévision, j'écoutais avec attention l'intervention du Président de la République annonçant la participation de la France à la coalition qui se formait, suivant ainsi les résolutions 660 et suivantes du Conseil de Sécurité des Nations-Unies. Je me souviens encore de François Mitterrand énumérant une longue liste de personnels et de matériels que la France se préparait à envoyer dans le Golfe. Une liste étonnamment détaillée pour l'Armée de Terre, avec le nombre de soldats, de chars, de VAB<sup>12</sup>, de fusils...et terminant cet inventaire à la Prévert, avec un geste de la main un peu désabusé, par ces mots : « *...et une trentaine d'avions de combat !* ».

En entendant cette phrase, je me suis dit : « *ça y est, c'est parti !* ». Hélas, ayant perdu l'appétit suite à une deuxième opération lombaire au Val de Grâce, conséquence d'une éjection difficile, en Mirage IIIE à 30000', suite à une collision en vol contre un Jaguar de la 7ème Escadre, je pensais aussitôt : « *cette fois, ce ne sera pas pour moi... !* ». Mais, au même moment, le téléphone a sonné. Le Colonel Pachebat (*mon chef au COFATac !*) au bout du fil, me dit :

- « *de Saxcé, qu'est-ce que vous faites demain ?* ».
- « *Heu... je ne sais pas mon Colonel, je n'ai rien prévu de spécial* ».
- « *Ne cherchez plus, vous partez à Riyad comme interprète et aide de camp du Colonel Job. Faites votre paquetage, ce soir vous allez vous faire vacciner (pour info, un soldat ne peut pas être anti-vax !) sur la Base de Toul, et demain matin on vous emmène à Villacoublay...!* ».

Je suis arrivé à Riyad, le 22 Septembre 1990, en Mystère XX, avec le Colonel Job, le Colonel Wolzstynski et le Lt-Col Gunet (*interprète arabe - dcd*), rejoignant l'échelon précurseur<sup>13</sup> qui était déjà sur place depuis le 16 Septembre. Installé au Novotel pour dormir et à la MMF<sup>14</sup> pour travailler, pendant une semaine à Riyad, je n'ai pas participé aux négociations sur le choix de la Base Aérienne de déploiement pour les avions français, mais j'ai un souvenir très précis : J'ai eu entre les mains la lettre de commandement du Chef d'État-Major des Armées, le Général Maurice Schmitt, au Général Roquejoffre, le nommant commandant en chef de l'Opération Daguet. Sur cette lettre figurait une phrase dont je me souviendrais longtemps : « *...concernant le positionnement de nos forces aériennes, vous trouverez une Base aérienne, à proximité de Riyad, permettant d'assurer l'appui aérien de nos troupes au sol...* ». Quand on connaît ce que fut l'utilisation de l'arme aérienne dans ce conflit et les suivants, cette phrase avait des résonances du passé. Elle me fit repenser aux polémiques de 1914/18, quand les Généraux et Colonels, Chefs de Divisions et de Régiments, sur la ligne de front, refusaient de s'échanger leurs faibles moyens aériens disponibles qui servaient surtout à régler les tirs d'artillerie et faire du renseignement !

Nous avons décollé de Riyad le 1<sup>er</sup> Octobre vers le terrain d'Al Hasa à côté du village de Hofuf, à 150 Km au sud d'Al Khobar et de la Base aérienne de Dhahran dans le Grand Est de l'Arabie Saoudite, au bord du golfe arabo-persique, juste en face de Bahreïn.

---

<sup>11</sup> COFATac : Centre Opérationnel de la Force Aérienne Tactique (Metz-Guise)

<sup>12</sup> VAB : Véhicule de l'Avant Blindé.

<sup>13</sup> Général Roquejoffre, son chef d'EM, Général Gellibert, le Colonel Amberg, et le Colonel Longuet.

<sup>14</sup> Mission Militaire Française

Le Général Turki bin Nasser, venant visiter nos installations le 18 Octobre, comprenant notre situation et nos problèmes à venir, dit au Colonel Job : « *Il vous faut un officier de liaison à Dhahran* ». Le Colonel Job s'adressant à moi : « *de Saxcé, allez-y !* ». Le soir même, je dormais à l'Hôtel Méridien d'Al Khobar. L'aventure commençait !

Pour information, tous les journalistes français étaient regroupés dans cet hôtel. Sans le vouloir, et sans en avoir l'expérience, j'ai fait office de SIRPA<sup>15</sup> local pendant 3 Mois ! Vous vous souvenez sans doute que les journalistes étaient terriblement frustrés du contrôle et du blocage de l'information par les Américains qui ne voulaient pas revivre un « *Vietnam* ». Ils organisaient des pools en minibus et emmenaient les journalistes sur le terrain pour des visites guidées et contrôlées. Les journalistes, à la pêche aux infos, fulminaient en permanence.

Pendant 3 mois, j'ai diné très souvent avec eux et me suis lié d'amitiés avec certains : François Luizet (Figaro-dcd), Françoise Chipaux (Le Monde-dcd), Patrick Bourrat (TF1-dcd), Jean-Luc Mano (La 5/Paris Match), Catherine Gentile (Antenne 2)...et quelques autres dont j'ai oublié les noms (La 5, JDD, etc.).

## The Best in the World!

Commençons ce récit par une « *starting joke* » à l'américaine grâce à laquelle la glace s'est brisée très vite avec le Général Turki. Les personnels militaires saoudiens étant en alerte H24, TBN avait l'habitude d'inviter à dîner, presque tous les soirs, ses commandants d'unités et chefs de services. Il organisait, par terre sur le tapis de son immense bureau, des dîners traditionnels saoudiens (*Kabsa, riz mouton*). Les officiers de liaisons (*US, GB, italien, un pilote de Mirage F1 koweïti, et moi*) étions presque systématiquement invités. Il se trouve que l'Américain était une « *grande gueule !* », pilote de F16, qui n'arrêtait pas de vanter, exagérément, et un peu lourdement, les mérites de son pays : « *USA, the best in the world, the best Air Force, the best Army, the best Navy, the best fighters, the best cars, the best computers, etc...* ». Un soir, agacé, voulant lui clouer le bec, j'ai dit à Turki, en anglais bien entendu : « *Peut-être que les Américains fabriquent les meilleurs avions, de belles voitures ou d'excellents ordinateurs, mais, nous les Français nous sommes les champions du Monde des restaurants étoilés, du vin et des femmes !* ». Et Turki en se marrant, regarde l'officier américain en pointant un doigt sur moi, et lui dit : « *I am on his side*<sup>16</sup> ! ».

A partir de cette soirée, mes relations avec le Général Turki n'ont fait que s'améliorer de jour en jour. Il serait trop long dans ce texte de développer toutes les fois que nous avons eu recours à son aide pendant cette période « *Bouclier du désert* » précédant la Guerre, aussi je ne vous en détaillerais que les principales, les plus intéressantes, voire amusantes ! TBN ne connaissait pas du tout l'Armée de l'Air française, les RSAF<sup>17</sup> étant un fief strictement US et britannique (*Tornados, Contrat Al Yamamah*<sup>18</sup>) depuis les années 70. Il fut assez vite favorablement impressionné par la rapidité et la qualité du déploiement « *Air* » français à Al Hasa et nous a bien aidé. Et, il faut reconnaître humblement que nous en avions sacrément besoin ! Nous avons eu la chance qu'étant « *Prince Royal* », et gendre du Prince Sultan (*vice-roi*), TBN n'avait pas trop besoin de demander la permission au Chef d'État-Major des RSAF à Riyad, le Général Beheiri, pour des décisions relevant de son autorité locale. Il était, en quelque sorte, le « *Roi* » de « *Sa Base* » ... de « *Sa région* » :

---

<sup>15</sup> SIRPA : Service d'Information et de Relations Publiques des Armées.

<sup>16</sup> *I am on his side* : Je suis de son côté

<sup>17</sup> RSAF : Royal Saudi Air Force ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Force\\_a%C3%A9rienne\\_royale\\_saoudienne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Force_a%C3%A9rienne_royale_saoudienne))

<sup>18</sup> Contrat Al Yamamah : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Al\\_Yamamah](https://fr.wikipedia.org/wiki/Al_Yamamah)

- Il nous a ouvert l'accès aux réserves de la Base pour notre ravitaillement en oxygène et en azote liquide<sup>19</sup>.
- Il nous a intégrés très vite au briefing hebdomadaire des opérations pour la gestion des créneaux de vol dans les zones aériennes d'entraînement contrôlées par Dhahran.
- Il est intervenu auprès des PTT saoudiens d'Al Khobar pour l'obtention de 12 lignes téléphoniques internationales supplémentaires à Al Hasa (*nous n'en avions qu'une seule...pour plus de 1000 personnes !*).
- Au moment où, très vite après l'arrivée des premiers avions de combat français, nous avons rencontré des problèmes de ravitaillement en kérosène, il nous a indiqué où et comment contacter les responsables d'Aramco<sup>20</sup> juste avant que les Américains n'y installent un escadron logistique pour superviser et contrôler la distribution du pétrole à toutes les forces armées de la coalition (*Terre, Mer, Air*) déployées sur le territoire. Nous y avons intégré, juste à temps, 2 officiers de liaison du SEA<sup>21</sup> venus spécialement de France de toute urgence.
- Il m'a fait connaître un intermédiaire libanais pour négocier (*pas trop cher*) une dizaine d'astroarches à installer sur le parking et en bout de piste pour la tenue de l'alerte...à l'ombre ! Les Américains payaient ces astroarches cash, sans discuter, à un prix faramineux...200000\$ l'unité... je les ai négociées à 40000\$ !
- Il a accepté d'accueillir dans son PC « *Command & Control* » de la Base de Dhahran, un officier français pour la diffusion de l'alerte scud vers Al Hasa. Trois officiers contrôleurs ont été désignés pour tenir cette permanence H24.



« Négociations avec les saoudiens... »

### **Le CAOC<sup>22</sup>, l'ATO<sup>23</sup>, le CAFMS<sup>24</sup>, le CCS<sup>25</sup>...les Cartes et le FH<sup>26</sup> de Dhahran à Al Hasa.**

Le Général Horner (Chef USAF de *Desert Shield*), réunissant la partie française le 1<sup>er</sup> Décembre 1990 à Riyad, dit au Gal Roquejoffre : « *Si vous ne vous donnez pas les moyens de vous connecter au CAFMS afin de recevoir automatiquement les 800 pages de l'ATO tous les jours (ATO générant les quelques 2200 sorties aériennes quotidiennes), vous ne volerez pas pendant la Guerre !* ». Et il rajoute : « *Pendant la guerre, il sera hors de question de vous faire parvenir*

<sup>19</sup> Oxygène pour les avions de combat et Azote liquide pour le refroidissement des têtes de missiles IR.

<sup>20</sup> Saudi Aramco : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Saudi\\_Aramco](https://fr.wikipedia.org/wiki/Saudi_Aramco)

<sup>21</sup> SEA : Service des Essences des Armées.

<sup>22</sup> CAOC: Combat Air Operational Center.

<sup>23</sup> ATO: Air Task Order.

<sup>24</sup> CAFMS : Computed Assisted Force Management System (Système informatisé de contrôle et de commandement des forces aériennes).

<sup>25</sup> CCS : Combat Communication Squadron (Escadron de Transmissions US).

<sup>26</sup> FH : Faisceau Hertzien.

*cet ATO par vol spécial (Learjet US) toutes les nuits de Riyad à Al Hasa, comme nous le faisons en ce moment !».*

Pour se raccorder au CAFMS, il fallait créer de toute urgence un Faisceau Hertzien entre le CCS US déployé sur la Base aérienne de Dhahran et le « Centre Trans » français à Al Hasa. Pour installer ce FH, il fallait connaître les points hauts géographiques sur le trajet (75Nm – 150Km). Hélas, la France ne détenait pas de cartes de cette zone en Arabie Saoudite, ni au 1/100000 ni au 1/50000. J'ai donc reçu l'ordre d'aller à la pêche aux cartes à Dhahran ! Ne trouvant rien dans les escadrons saoudiens (*F15S et Tornados ADV*) ni britanniques (*Tornados IDS*), TBN m'ayant orienté sur les Chinook américains, j'ai finalement trouvé des cartes au 1/100000 en faisant copain-copain avec le Commandant de cet Escadron d'hélicoptères de la 82<sup>ème</sup> *Airborne Division*, un texan originaire de Delrio. Le hasard a voulu que j'avais habité Delrio avec mes parents entre 1952 et 1956 (*de 2 à 6 ans*). Papa (*Capitaine à l'époque, pilote de chasse*) y encadrait les stagiaires français pilotes de chasse qui partaient là-bas effectuer une transformation réacteur sur T33. Nous avons diné ensemble, parlé du pays, de son pays, des rodéos auxquels Papa nous emmenait et dont j'avais un vague souvenir ! Après deux ou trois hamburgers et un coca cola, la nuit tombée, il m'a emmené discrètement dans une immense tente climatisée spécialement dédiée aux cartes, toutes échelles confondues, et m'a dit : « *Take it easy, Johnny, help yourself*<sup>27</sup> ... ». Dont acte... !

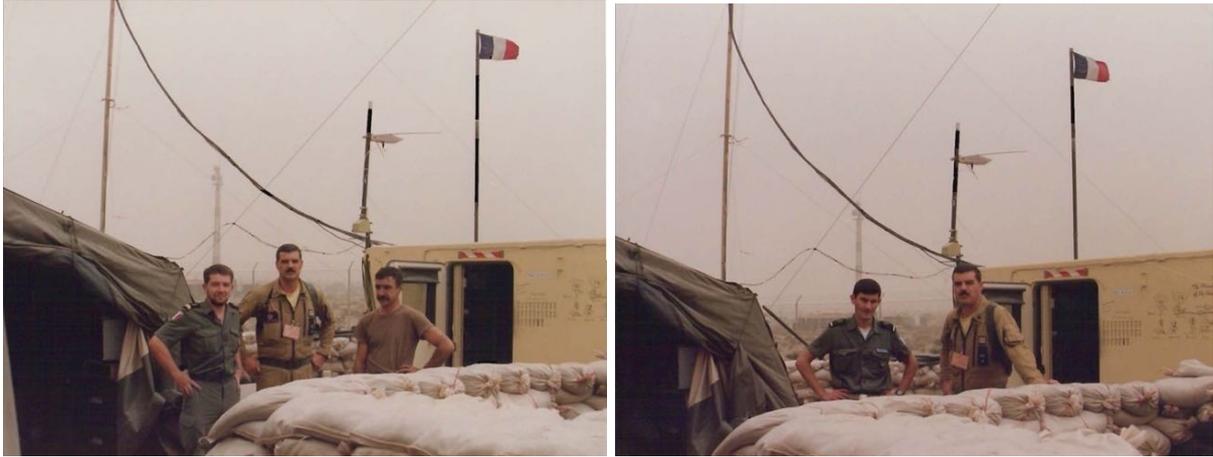
Quand le faisceau hertzien a été installé (*en un temps record*) et qu'il a fallu se raccorder au CAFMS, je me suis retrouvé dans une bien curieuse situation. Les spécialistes FH français ont rapidement reçu de France le matériel très confidentiel pour concrétiser cette connexion. Puis, sur le terrain, au sein du CCS, les deux spécialistes français et américains, chacun devant son « *frigorifère* », se tournant le dos avec de la documentation « *Secret Défense Transmission*<sup>28</sup> », tentaient de connecter les deux systèmes pour envoyer l'ATO dans le tuyau. Comme le sous-officier français ne parlait pas un mot d'anglais et que, « *of Corse !* », l'américain ne parlait pas français, j'étais installé entre les deux pour faire l'interprète. Je ne vous dis pas la galère pour traduire les termes techniques (*parfois en argot*) des deux transmetteurs dans un sens ou dans l'autre ! Enfin, bref... ils ont finalement réussi la connexion, avec beaucoup de patience et de persévérance, au bout de 48 heures de travail presque ininterrompues. Pour la petite histoire, cette action m'a valu la remise d'un diplôme officiel de « *Transmetteur FH* » par les « *Trans* » d'Al Hasa !

Le lendemain soir, en dinant avec François Luizet (*Figaro*) à l'Hôtel Méridien, je lui racontais la mise en demeure du Gal Horner aux Français, cette anecdote du FH et la difficulté de trouver des cartes que la France ne possédait pas. Et, je lui ai « *confessé* » qu'en fouinant partout chez les Américains, je m'étais fait parfois interdire l'entrée des salles d'opérations. Et, quand je réussissais à entrer, au moment où ils apprenaient que j'étais français, les Américains tiraient discrètement des rideaux sur les murs pour occulter les cartes des situations tactiques qui y étaient exposées ! Je précisais quand même à François, très naïvement je le reconnais, que nous étions « *off the record* » ! Le lendemain en première page du Figaro, il signalait un article intitulé « *le difficile cavalier seul des soldats français en Arabie Saoudite... !* ». En plus, cet idiot (*mais sympa*) avait écrit, « *Un officier français à Dhahran, etc, etc...* » ! Pas difficile de deviner de qui il s'agissait, j'étais tout seul ! Je n'ai pas eu les félicitations du Général Job, mais j'ai la faiblesse de croire aujourd'hui, avec le recul, que cet article a peut-être fait avancer le « *schmilblick* » à l'époque, dans le bon sens, dans les hautes sphères parisiennes.

---

<sup>27</sup> *Take it easy, Johnny, help yourself* : Fais comme chez toi, Jean, sers-toi !

<sup>28</sup> Un des plus hauts niveaux de confidentialité dans toutes les armées où les centres transmission sont toujours très protégés.



### Prince Royal...ou Prince tout court ?

Mes relations avec le Général Turki étaient déjà excellentes mi-Décembre 1990, mais une situation opérationnelle « *politiquement* » délicate va être l'occasion de les faire évoluer. Les Américains ayant décidé un entraînement aérien de grande ampleur pour préparer les opérations aériennes, tester les procédures, les chaînes de commandement et la distribution de l'ATO, avaient choisi le terrain d'Al Hasa comme objectif principal de cet exercice majeur prévu pour durer 3 jours entiers ! Les Américains, comme d'habitude, prenaient de la marge. Nous avons donc reçu l'interdiction de voler pendant ces 3 jours. La partie française était furieuse de ce choix qui nous clouait au sol. Une longue période de 3 jours d'inactivités aériennes très peu de temps avant le 17 Janvier, fin de l'ultimatum et donc début probable de la Guerre, était très mauvaise pour le moral des pilotes et des mécanos. Hélas, cette décision semblait être une réponse politique du « *berger à la bergère* » compte tenu de l'ambiguïté du positionnement politique français ! « *Les Français, vous ne voulez pas attaquer l'Irak, vous n'êtes pas encore connecté au CAFMS, donc vous ne volerez pas pendant cet exercice... !* ».

Le Général Horner étant inflexible, les actions de toutes les parties françaises au CAOC à Riyad étant restées sans effet, le Général Job m'a demandé de tenter une intervention auprès du Général Turki. Le soir même, au cours du diner habituel « *kabsa* » dans son bureau, je me débrouillais pour m'installer juste à côté de lui sur le tapis. Pendant le repas, abordant le problème de cet exercice majeur et du choix de l'objectif, je lui posais la question délicate de savoir s'il ne serait pas possible... quand même... discrètement...pendant ces 3 jours... de voler un petit peu... dans la toute petite zone « *Charly* », juste au Sud de la Base, directement contrôlée par l'App de DHA<sup>29</sup>. Il suffisait qu'il nous donne son feu vert (*je savais qu'il n'avait pas besoin du feu vert de l'ACOC de Riyad pour autoriser des vols dans cette petite zone qui servait surtout à des vols de contrôle d'avions sortant de visites techniques ou de réparations 2<sup>ème</sup> échelon*) et surtout qu'il accepte de nous transmettre les créneaux et horaires des attaques et de survol du terrain d'Al Hasa par la coalition. Je rajoutais : « *ils ne vont pas nous attaquer tout le temps pendant 3 jours, quand même !* ».

Tout d'abord, il a refusé catégoriquement, affirmant, un peu agacé, qu'il n'était pas décideur. Alors, patientant quelques minutes, j'ai repris la conversation en changeant complètement de sujet. Sur un ton un peu léger, comme une plaisanterie, mais sérieusement, je

<sup>29</sup> App de DHA : Approche de Dhahran.

lui révélais que, compte tenu du lien de parenté de ma mère avec le Prince Rainier de Monaco<sup>30</sup>, si j'avais été saoudien, je serais sans doute autorisé à porter le titre de « *Prince (tout court)* ». Mais, bien entendu pas celui de « *Prince Royal* » comme lui l'était. Je savais que la famille royale attachait une importance considérable à cette petite différence dans le titre. Les descendants des frères et cousins éloignés du Roi Abdelaziz Al Saud (*en fait, la plupart des membres de la tribu Al Saud*) ne portaient que le titre de Prince quand les descendants directs du Roi Abdelaziz Al Saud, fondateur de l'Arabie Saoudite en 1902, et de sa très nombreuse progéniture (*plus de 100 enfants de 19 épouses différentes... !*) portaient le titre de « *Prince Royal* ». Je faisais là un pari osé, car, bien entendu, jamais ce lien de parenté de Maman ne m'aurait autorisé en France à porter un titre quel qu'il soit ! J'espérais qu'il ne le savait pas ! Bref, il m'a regardé fixement pendant un long moment, m'a demandé exactement quel était le niveau de parenté de Maman avec le Prince Rainier, puis, se tournant vers un de ses officiers, qui était un Prince Al Saud (*comme par hasard !*), lui a dit quelque chose en arabe. Ce dernier s'est levé, a quitté le bureau et est revenu ¼ d'heure plus tard avec une feuille de papier sur laquelle figurait tous les créneaux d'attaques d'Al Hasa pendant l'exercice. Turki m'a tendu la feuille en disant, en anglais comme toujours : « *Tenez, Jean (il a dit, Johnny), vous pourrez voler en dehors de ces créneaux dans la petite zone « C », mais pas plus de 4 avions en même temps !* ». L'emploi du prénom en américain équivaut au tutoiement en français... *no comment !* J'ai sauté dans la voiture et roulé à « *fond la caisse* » jusqu'à Al Hasa pour annoncer la bonne nouvelle au Général Job, qui, très surpris, a voulu savoir exactement comment j'avais fait. Sa réaction première fut d'abord de croire que j'avais menti !!!!!

## Attaque... !

Le 29 Novembre 1990, le Conseil de sécurité de l'ONU vote la résolution 678 qui rend légitime l'emploi de la force contre l'Irak et fixe au 15 Janvier 1991 minuit, l'ultimatum après lequel les membres des Nations unies seront habilités à contraindre par la force les troupes irakiennes à évacuer le Koweït occupé. Le 16 Janvier au soir, en fin de journée, pendant le dîner « *kabsa* », TBN me dit discrètement : « *c'est pour ce soir minuit... !* ». Dix-neuf heures après la fin de l'ultimatum posé à l'Irak, l'opération « *Tempête du désert* » débute. Il s'agit de la plus puissante opération interalliée depuis 1945.

Pour la petite histoire, en quittant ma chambre du Méridien vers 22h00 pour rejoindre la Base de Dhahran et le PC de guerre du Général Turki, j'ai frappé à la porte de la chambre de Françoise Chipaux (*Le Monde*), lui ai tendu un masque à gaz de rechange que je possédais en lui disant : « *c'est parti...dans deux heures...à minuit...!* ». Quelques mois plus tard, à la maison, à Nancy, j'ai reçu un petit colis avec ce masque à gaz et un seul mot de Françoise : « *Merci !* ». Elle avait fait partie de ce petit groupe de journalistes français qui avaient été fait prisonnier à la fin de la guerre par les Irakiens et qui furent heureusement libérés assez rapidement. Mon masque à gaz avait voyagé !

A minuit pile, dans le PC souterrain, les deux écrans géants sur les murs (*image de synthèse des AWACS<sup>31</sup> sur tout l'Irak*) ont commencé à se remplir de petits points verts : les milliers d'avions de chasse, ravitailleurs, bombardiers, qui attaquaient l'Irak en même temps. Quelques minutes plus tard, le Général Turki prend la parole et annonce : « *Tous les sites scuds ont été détruit !* ». Pratiquement au même instant, on entend une formidable explosion, un scud

---

<sup>30</sup> Pour ceux qui ne le savent pas, le Prince Pierre de Monaco (comte de Polignac), père du Prince Rainier, était le frère de mon grand-père maternel, Maxence de Polignac. Donc Maman et Rainier étaient cousins germains et se connaissaient bien. En 1991, ma mère et Rainier vivaient toujours !

<sup>31</sup> AWACS : Système de détection et de commandement aéroporté.

« *Al Hussein* » venait de tomber à côté du PC, heureusement dans le sable ! Et Turki dit alors : « *Bon...peut-être pas tous...alors, mettez vos masques à gaz !* ». A côté de moi, le Colonel Thalât, contrôleur saoudien, chef de l'Approche de DHA, essayait de mettre son masque. Blanc comme un linge, ses mains tremblaient. Sans rien dire, je lui ai pris doucement son masque des mains, réglé les sangles pour l'adapter à son visage et aidé à le mettre. TBN nous observait silencieusement ! 3 ans plus tard, le 1<sup>er</sup> Avril 1994, nommé officier de liaison au sein de l'État-Major des RSAF à Riyad, j'ai retrouvé Thalât qui m'a bien aidé au départ d'une nouvelle aventure saoudienne qui durera 15 ans, mais cela est une autre histoire !

### La photo du Jaguar A91 sur « *Paris Match* » en Janvier 1991.

La photo du Jaguar A91 de Hummel, touché par un SA7, est parue en pleine page centrale de Paris Match quelques jours après la mission du 17 Janvier 1991 ! « *Mea culpa* », c'est moi qui ai pris cette photo ! En effet, sur ordre du Col Amberg, j'ai été le premier français à accueillir Hummel et son pote « *Bonnaf* », peu de temps après leur atterrissage respectif en catastrophe à Jubail. Avec ma Mercedes de location, j'ai réalisé, ce jour-là, le trajet *Al Khobar - Jubail (150Km environ)* en un temps record sur les autoroutes désertes saoudiennes (+ *de 200Km/h de moyenne*). Pour info, de Jubail, on entendait bien les bombardements intensifs, plus au Nord, au Koweït.

Notre Puma SAR<sup>32</sup> stationné à Al Hasa, est venu récupérer nos deux pilotes pour les ramener à Al Hasa...sains et saufs ! Dans les jours qui ont suivi, j'ai été l'ouvreur de portes saoudiennes et américaines, à Jubail, pour l'accueil des mécaniciens venus d'Al Hasa réparer le Jaguar A104 de Bonnafoux et récupérer des pièces sur le A91 de Hummel, irréparable. Le A104 est rentré en vol à Al Hasa assez rapidement. Le A91 fut transporté à Riyad, démonté et ramené en France. Depuis le 17 Janvier 2021, ce Jaguar A91 est donc exposé au Musée de l'Air et de l'Espace...à côté du Concorde !

De retour à Al Khobar, une fois mes photos développées (*les photos numériques n'existaient pas à l'époque*), je les ai montrées à Jean-Luc Mano (*Paris Match*) qui m'a demandé de lui prêter celle-là pour la nuit. J'ai accepté en lui recommandant comme à François Luizet « *off the record* » ! Je sais...encore une fois, j'ai été bien naïf ! Pendant la nuit, dans sa chambre de l'Hôtel Méridien, il la re-photographiée ou scannée et transmise à Paris. J'ignore, encore aujourd'hui, comment il a fait (*Fax ? Téléphone ? Porteur par avion commercial ?*). La photo est sortie dans le Paris Match de la semaine suivante ! Tiens, ça me fait penser que je devrais lui demander des royalties aujourd'hui. Il a certainement dû être payé pour cet exploit de « *journalisme de chambre !* ».



<sup>32</sup> Puma « SAR » : Search And Rescue (recherche et récupération d'un pilote de chasse éjecté).



## Un Scud...tombé pas loin !

Pendant la guerre, je dormais la plupart du temps avec mon équipe de transmetteurs FH sur la Base de Dhahran. Notre petit campement (*voir photos plus haut*) se trouvait à côté du CCS par obligation, mais aussi juste à côté d'un site de missiles « Patriot ». Les alertes scud étaient très nombreuses. De Décembre 1990 à fin-Février 1991, 22 Scuds sont tombés sur le périmètre de la base. Heureusement, leur imprécision évita des dégâts majeurs. L'incident le plus dramatique pour la Coalition, durant ce conflit, ayant lieu le 25 février 1991, lorsqu'un Al-Husseïn tomba sur un cantonnement tuant 28 militaires américains et en blessant une centaine d'autres. Les malheureux étaient arrivés la veille des États-Unis ! Notre compound à ce moment-là se trouvait à moins de 500m à vol d'oiseau ! A chaque alerte Scud, nous enfilions la tenue T3P NBC (photos ci-dessous), mettions notre masque à gaz, et plongeons dans un abri de fortune que nous avions creusé dans le sable...L'espoir fait vivre !



Un matin, après 4 ou 5 fausses alertes dans la nuit qui nous avaient fait courir aux abris à chaque fois, nous dormions profondément. Tout à coup, vers 6 heures du matin, la sirène des Patriot a sonné une énième alerte, et tous ensemble sous la tente, nous décidons cette fois de nous boucher les oreilles et de terminer une nuit déjà bien perturbée. Mais, nous avons été brutalement réveillés par le départ de deux missiles Patriot. Quand ils tiraient sur un scud, les Américains tiraient toujours 2 missiles en rafale. Au départ du tir, ce truc fait un bruit infernal (*il passe mach 3 très vite après le lancement*). Très peu de temps après le tir des deux Patriot (*une dizaine de secondes*), on a entendu une énorme explosion très proche de notre tente. Inutile de dire que ce réveil en fanfare nous a propulsé dans notre abri à la vitesse de l'éclair ! La peur d'une éventuelle arme chimique, un chouïa stressante, donnait des ailes. Dans la matinée, nous avons été visiter l'endroit où le scud était tombé, juste à côté du point de manœuvre de la piste, endommageant 2 F15 qui s'apprêtaient à décoller. L'explosif d'une centaine de kg (estimation

des « *pétafs*<sup>33</sup> » américains) avait fait un énorme trou dans le sol à environ 100m de notre tente... ! Avec 4000 heures de vol dans un avion de combat monoplace, une éjection à 30000 pieds suite à une collision en vol et quelques missions de guerre au Tchad, c'est la première fois de ma vie que j'ai eu vraiment peur...celle qui fait avoir des cheveux blancs que je n'avais pas avant : « *L'humilité n'est pas tant de connaître ses limites que de les admettre (Alain Leblay)* ».



### Visite guidée à Koweït City le 28 Février...

Le 28 Février 1991, dernier jour de la Guerre, j'ai reçu l'ordre d'accompagner à Koweït City deux « *agents spéciaux* » français, un Lt Col parachutiste et un Adjudant légionnaire, tous deux en tenue civile. Koweït City, très endommagée par la guerre, était totalement vide. Les irakiens étaient partis ou morts, les habitants n'étaient pas encore revenus, et les soldats de la coalition, venant de terminer la bataille, n'étaient pas encore installés. Profitant de ce créneau très court, et du fait que j'étais un des rares français à détenir des laissez-passer saoudiens permettant de franchir tous les barrages militaires, j'ai transporté ces deux agents français qui avaient pour mission de « *visiter* » quelques immeubles ciblés, désertés comme le reste de la ville.

Ayant abandonné mes deux « *passagers* » où ils le voulaient, devant refaire le plein de la Mercedes, j'ai cherché une station-service pendant longtemps. Il n'y en avait qu'une seule d'ouverte dans tout Koweït City avec une queue de 1 Km. J'ai trouvé « *amusant* » d'avoir failli tomber en panne d'essence dans un pays où il suffit de faire un trou dans le sable pour faire gicler du pétrole ! Une fois le plein effectué, ayant un peu de temps devant moi, j'ai fait une petite reconnaissance de Koweït City et des alentours ... et des photos. En voici quelques-unes ci-dessous !

J'ai retrouvé mes « *aventuriers* » exactement là où je les avais laissés. Je n'ai jamais su s'ils avaient réussi leur mission, si leur pêche avait été bonne ! Ils ont le culte de la discrétion dans ce métier. Mais, de retour à Al Khobar, en remerciement, l'adjudant légionnaire m'a fait cadeau de ses épaulettes de parade, de son képi blanc (*un cadeau d'une immense valeur pour un légionnaire*) et de sa ceinture de parade bleue. J'en ai conclu qu'ils étaient contents ! Ces souvenirs se trouvent aujourd'hui au CDRH<sup>34</sup> de la Base aérienne de Nancy-Ochey.

<sup>33</sup> « *Pétaf* » : « *Armurier* » en argot d'aviateur.

<sup>34</sup> CDRH : Centre de Documentation et de Recherche Historique.







## Conclusion

En conclusion, je ferais trois apartés. Le premier est que, s'il est exact que nous avons eu très peur d'une utilisation, par les forces irakiennes, d'armes chimiques de destructions massives, ayons l'honnêteté de reconnaître que cette guerre n'a aucune comparaison avec ce que nos parents et nos grands-parents ont vécu au cours des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> conflits mondiaux. En effet, dans toute l'opération « *Bouclier et Tempête du désert* » les pertes de la coalition furent de 378 morts et 3754 blessés (« *seulement !* »), les pertes françaises se montant à trois morts et vingt-sept blessés. Les chiffres des pertes irakiennes varient très largement : entre 25000 et 100000 morts (*et 300000 blessés*) selon les sources.

Le deuxième, sans vouloir polémiquer ni sortir de mon niveau d'exécutant opérationnel, je ne peux pas m'empêcher de rappeler qu'à cette date la France ne faisait plus partie du commandement militaire intégré de l'OTAN depuis 1967, le Général de Gaulle l'ayant quitté pour d'excellentes raisons (*nucléaires*). Or, une intervention armée d'une telle ampleur (*l'Armée de l'Air a déployé environ 70 avions de combat à Al Hasa*), au sein d'une telle coalition (*31 pays*), à une telle distance de la France, n'était pas dans les capacités opérationnelles, logistiques et renseignements de la France « *toute seule* ». Et, intervenir sans une intégration complète à tous les niveaux de commandements fut une erreur. Nous avons failli le payer très cher lors de cette première mission du 17 Janvier 1991 sur Al Jaber. C'est Nicolas Sarkozy qui, comprenant (*enfin !!*) cette nécessité pour les interventions extérieures (OTAN, et/ou autres, en tous genres) : Golfe, Yougoslavie, Afghanistan, Libye, Syrie, et peut-être demain... l'Ukraine, réintégra cette structure de commandement en 2009.

Le troisième aparté est l'observation qu'à l'issue de cette guerre les aviateurs se sont réclamés d'une « *stratégie aérienne* », la seule efficace désormais pour gagner une guerre ! Allez, soyons beau joueur, il y a prescription, on peut dévoiler la vérité aujourd'hui : Il n'existe pas plus de stratégie aérienne que de stratégie terrestre ou navale ! « *La guerre n'est que la continuation de la politique avec d'autres moyens* » disait Clémenceau. C'est à dire qu'une bonne « *Stratégie* » doit mener à la victoire, avec le meilleur rapport « *avantages/pertes* » possible. En fait, il y eut deux stratégies principales, celle qui a précédé la guerre ou stratégie géopolitique. Il fallait légitimer l'intervention en faisant voter les résolutions nécessaires par le Conseil de Sécurité des Nations-Unies et rassembler la plus nombreuse coalition possible en évitant d'y associer trop visiblement Israël. Et la stratégie militaro-médiatique du « *zéro mort !* » pendant la guerre elle-même. Il ne s'agissait surtout pas d'aller se fourvoyer dans un nouveau Vietnam. Le succès de la manœuvre aérienne lors de la guerre du Golfe, « *45 jours à raison de 1000 à 1500 sorties aériennes par jour* », marque durablement l'art de la guerre

occidental en lui donnant résolument un caractère technologique et aérien. Pour ceux que le sujet intéresse, voyez ce que nous en dit *Jérôme de Lespinois* sur le lien indiqué ci-dessous<sup>35</sup>.

Ensuite, pour finir le travail, une invasion terrestre est nécessaire partant du principe qu'un ennemi ne peut se rendre qu'à un terrien, pas à un aviateur ni à un marin ! C'est d'ailleurs pour cette raison que les Américains font toujours « *run the show*<sup>36</sup> » par un Schwarzkopf quelconque ! Rappelons-nous la campagne aérienne pendant la guerre du Kosovo du 6 Mars 1998 au 10 Juin 1999 : 58 574 missions aériennes sur 78 jours d'opérations et très peu de troupes au sol.

Le 8 Mai 1991, 8 Mois après mon arrivée en Arabie Saoudite, après avoir amené une dernière fois les couleurs au cours d'une cérémonie très simple, replié le drapeau français qui se trouve aujourd'hui au « CDRH » de la Base aérienne de Nancy-Ochey, fermé la Base française d'Al Hasa et dit au revoir aux Saoudiens, le Colonel Marc Amberg, le Cdt Commissaire Bourdeau (dcd), 3 commandos de l'air, et moi-même, sommes rentrés en France à bord d'un Transal... « *ME RAS*<sup>37</sup> ».



« *La fête de la victoire !* »

---

<sup>35</sup> *La Guerre du Golfe et le renouveau de l'arme aérienne (Jérôme de Lespinois) :*

<https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2011-4-page-63.htm>

<sup>36</sup> “*Run the show*” = *Mener le spectacle*

<sup>37</sup> ME RAS : *Mission Effectuée, Rien A Signaler !*



« Zone vie FAF à Al Hasa »

### *Post-Scriptum confidentiel... !!*

## **Champagne !**

Peu de temps après la fin de la guerre, le Col Amberg a souhaité boire le champagne avec tout le détachement français pour fêter la victoire... à Al Hasa, en Arabie Saoudite ! Notre commissaire, le Commandant Bourdeau (dcd), nous a calculé un besoin de 300 bouteilles ! Je suis rentré à Al Khobar avec cette commande spéciale, me demandant bien comment j'allais réussir un coup pareil dans un pays où l'alcool était strictement interdit.

J'ai commencé par aller voir le Général Turki qui a ouvert de grands yeux effarés en me disant que, « ça », ce n'était vraiment pas possible ! *Acheter et/ou faire livrer 300 bouteilles de champagne à Al Hasa était hors de question !* Il fallait donc, d'abord, trouver qui pouvait fournir cette dose non homéopathique ! Nous étions mi-Mars, le Koweït était libéré, la Guerre était terminée, toutes les forces en présence rangeaient et rapatriaient leurs équipements, faisaient leurs valises. Moi, un peu désœuvré à Al Khobar, je passais un peu de temps avec deux amis saoudiens dont j'avais fait la connaissance par le plus grand des hasards pendant ce long séjour et qui, comme moi, attendaient de reprendre une activité professionnelle normale : Saud Al Ammari, un avocat responsable des prisonniers de guerre, et Rami Al Naimi (24 ans, fils de Ali Al Naimi<sup>38</sup>, PDG d'Aramco de l'époque et futur Ministre du Pétrole). Nous sommes, encore aujourd'hui, toujours très liés. Rami nous emmenait parfois à la pêche dans le Golfe sur son petit yacht amarré au Bahreïn. J'ai ainsi organisé, grâce à lui, quelques sorties de détente au profit des personnels d'Al Hasa. C'est au cours de ces sorties au Bahreïn que j'ai rencontré Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de France à qui j'ai posé franchement la question des

---

<sup>38</sup> Ali Al Naimi : PDG de Saudi Aramco de 1983 à 1995. Ministre du Pétrole de l'Arabie Saoudite de 1995 à 2016. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ali\\_al-Na%C3%AFmi](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ali_al-Na%C3%AFmi)

300 bouteilles. M'indiquant que c'était un achat à sa portée, ce dernier m'a répondu par l'affirmative, mais il fallait payer en espèces et venir chercher les bouteilles ! Dont acte...

Il restait surtout à étudier comment faire transiter les 50 cartons entre l'Ambassade de France au Bahreïn et Al Hasa ! Les Américains avaient, et ont toujours, une Base aérienne très importante au Sud de Bahreïn. La distance *Bahreïn - Al Hasa* n'étant pas très importante (*environ 70 Nm*), le moyen le plus rapide était de faire poser sur cette Base un de nos hélicoptères Puma SAR qui était encore à Al Hasa et se préparait à rentrer en France.

Pour transporter les bouteilles entre l'Ambassade de France et la Base aérienne US, nous avons eu besoin du service médical. Prétextant l'évacuation d'un malade, le médecin d'Al Hasa est venu nous rejoindre à Dhahran avec une ambulance. Le Commissaire était avec lui transportant la somme nécessaire en espèces pour payer le champagne (*à peu près 5/6000\$ si mes souvenirs sont bons !*). Moi, je les attendais à Al Khobar avec ma Mercedes en compagnie de l'officier du SEA pour être plus nombreux à « *transbahuter* » les 50 cartons.

Une fois toute cette logistique organisée, il ne restait plus qu'à coordonner les timings et obtenir les autorisations : Atterrissage du Puma sur la base US ; entrée par voie routière sur la Base de ma voiture suivie de l'ambulance avec le malade « *liquide* » ; roulage des véhicules jusqu'au tarmac ; transfert des cartons dans l'hélico et retour par le même chemin après décollage du Puma SAR.

Nous avons pris la route ensemble, traversé le pont (*12Km*) nous emmenant à Bahreïn. Il était facile de traverser la frontière avec une pièce d'identité, les autorités douanières saoudiennes et bahreïnes n'ayant pas encore rétabli les contrôles de passeports et visas très stricts en temps normal. Nous avons rejoint l'Ambassade de France où nous attendait Mr l'Ambassadeur et les bouteilles. Un détail amusant : nous étions 4 officiers en uniforme de l'Armée française dans le bureau de l'ambassadeur, 1 Lt-Colonel pilote (*votre serviteur*), 1 Commandant commissaire, un Capitaine médecin et un Lieutenant du SEA. Le commissaire a sorti l'argent de son attaché-case, et nous avons patiemment attendu que Monsieur l'Ambassadeur compte tous les billets, un par un, pour vérifier si le compte y était. La confiance régnait ! En quittant son bureau, nous nous sommes quand même fait la réflexion qu'il aurait pu nous offrir un carton, voire tous, ça n'aurait pas trop ébranlé le budget des Affaires Étrangères (*les armées ayant déjà bien donné !*) ...mais, bon...ce n'est pas grave !



C'est ainsi que, sous une astro-arche d'alerte gardée par des commandos de l'air armés pour en interdire l'accès, sur le point de manœuvre en bout de piste d'Al Hasa, 300 bouteilles de champagne ont été bues par tous les aviateurs français réunis autour du Col Amberg pour fêter la victoire.

Cette opération « *Champagne* » est, et restera, un exemple de coopération entre les services Opérationnel, Commissariat, Santé et SEA ! Sans oublier les Affaires étrangères !

*...Le verre de la main gauche, la main droite sur le cœur...Et à la chasse...B... !*



*De gauche à droite :*

***Saud Al Ammari**, Avocat, responsable des prisonniers de Guerre dans la zone Est.*

***Rami Al Naimi**, Fils du Ministre du Pétrole de l'Arabie Saoudite, Mr Ali Al Naimi.*

***Jean de Saxcé**, votre serviteur !*

### ***PlayBoy, Loto...et Contrat Airco/IFSA, 6 ans plus tard !***

Le Col. Youssef Jan était Commandant de l'Escadron Tornados ADV<sup>39</sup> saoudien à Dhahran. Comme beaucoup de pilotes saoudiens ayant été formé aux USA ou en Grande-Bretagne, il était très occidentalisé. Très sympa et abordable, il me conseillait efficacement quand je ne voulais pas déranger TBN pour des détails sans importances. J'allais souvent le voir simplement pour boire un café (*à la cardamone...comme d'habitude en Arabie Saoudite*). Un jour, il m'a demandé si nous recevions du courrier à Al Hasa, directement de France par vol spécial : *La Poste aux Armées*.

Pour information la Poste aux Armées française dans la période du 22 janvier au 19 février, a expédié dans le Golfe 266 tonnes de courrier dont 242 tonnes de paquets bourrés de conserves ! A la demande de leur état-major, les Français ont expédié dès la fin du mois de janvier 1991 de 25000 à 30000 lettres et colis chaque jour à cette adresse : « *Aux soldats français dans le Golfe. Secteur postal 85782. Arabie Saoudite* ».

Après une réponse affirmative de ma part, Youssef m'a demandé (*timidement*) s'il m'était possible de commander pour lui des revues style « *Playboy* » ou « *Lui* », magazines strictement interdits à l'importation et à la vente en Arabie Saoudite et donc introuvables pour un autochtone. Dans la même conversation, il m'a demandé si, en France, je jouais au loto, aux

---

<sup>39</sup> ADV: *Air Defense Version*

courses, au poker, ou à d'autres sports de hasard...m'expliquant que lui, quand il était en formation en Grande Bretagne, il jouait souvent... ! Sur le coup, j'ai répondu plutôt évasivement aux deux questions, lui demandant un petit délai raisonnable !

A Saint-Max (*Nancy*), pour aller au boulot à l'Escadron 1/11 Roussillon (*souvent en tenue de vol*), je passais tous les jours devant un petit bureau de tabac où j'achetais des cigarettes et le journal. Au fil du temps (*4 ans*) et des nombreux arrêts presque quotidiens, la propriétaire était devenue une amie. Quand j'avais le temps, elle m'offrait parfois un café et nous discussions cinq minutes. Rentrant à Al Hasa avec cette demande particulière en tête, je lui passais un coup de fil (*international*) pour lui poser ces deux questions importantes ! Réponse affirmative immédiate de sa part, heureuse d'avoir des nouvelles fraîches et de rendre service à un soldat dans le Golfe.

J'ai reçu comme ça, pour Youssef, plusieurs « *grosses enveloppes* » au cours de cette période, et nous jouions au loto ensemble...par correspondance ! Nous n'avons jamais rien gagné, si ce n'est une certaine complicité et beaucoup d'amitiés. Pour la petite histoire, mon amie n'a jamais voulu que je lui rembourse ces dépenses au prétexte d'une participation personnelle à l'effort de guerre national ! Merci Véronique !

Plusieurs années plus tard, vers 1996, environ 2 ans après ma nomination à Riyad comme officier de liaison auprès des RSAF, Youssef Jan, Général de brigade, fut nommé Chef du département « *Training* » des RSAF<sup>40</sup>. Bien entendu, nous étions heureux de nous retrouver et avons repris les relations amicales passées. Un jour, dans son bureau à l'État-Major, je lui expliquais mon travail d'officier de liaison à Riyad, de la coopération air franco-saoudienne, du groupe de travail air franco-saoudien que nous étions en train de créer à l'initiative du Général Brévet. Il m'écoutait attentivement et, tout à coup, m'a demandé ce qui me ferait plaisir en souvenir de la Guerre du Golfe et des services que je lui avais rendus.

A l'époque, je travaillais avec l'IFSA<sup>41</sup> sur une proposition de cours *Sécurité des Vols* en France. Je lui ai expliqué que nous pourrions envisager ensemble d'envoyer en France une douzaine de pilotes saoudiens par an pour une formation « *Officier enquêteur accidents aériens* ». L'IFSA avait une excellente réputation internationale et formait les enquêteurs de nombreux pays. Les cours étaient prodigués à Paris, en anglais, au sein d'AIROCO filiale de DCI<sup>42</sup>. Il a tout de suite été d'accord, à condition qu'il soit le premier stagiaire saoudien à Paris...pour tester la qualité du stage et vérifier les conditions du séjour... !

Les RSAF ont signé le contrat, et, quelques mois plus tard, au Mois d'Août pour ne pas les dépayser avec des températures hivernales, un premier groupe de 12 officiers pilotes saoudiens (*dont Youssef!*) sont partis suivre cette formation de 4 semaines à Paris. Ce contrat a duré jusqu'en 2011 ! *Business is business...*

---

<sup>40</sup> Équivalent de feu, notre Commandement des Écoles de l'Armée de l'Air (CEAA).

<sup>41</sup> IFSA : Institut Français de Sécurité Aérienne. Une division d'Airco (Groupe DCI).

<https://www.groupepci.fr/offers/securite-aerienne-lifsa-la-reference-en-la-matiere/>

<sup>42</sup> DCI : Défense Conseil International.



*Chacun est poussé dans une direction qu'il ignore et sert, même par sa mort, à des buts qui lui échappent.  
(Dr Laforgue)*

*Quand les dieux veulent vous punir, ils exaucent vos vœux  
(Oscar Wilde)*