

J'ai surfé sur l'Oubangui en Jaguar

Henri LAURENCEAU

Ce matin-là, j'étais leader d'une patrouille de 3 avions pour une mission sur le champ de tir de Yaka en Centre-Afrique ; le capitaine Jean-Loup RAMBEAU était mon n°2 et le Commandant Louis-Michel TESTAUD mon n°3.

Au retour de mission il était courant, voire d'usage de rentrer à Bangui en remontant le fleuve Oubangui à très basse altitude pour ne pas dire en « *radada* » ; pour ce faire, on s'est donc mis en colonne, moi devant suivi de RAMBEAU et TESTAUD. À une vingtaine de nautiques de Bangui, le fleuve s'élargit ce qui procure moins de repères et ce d'autant plus qu'il y avait de la brume comme souvent en Afrique. Tout est devenu marron, sans horizon, et puis, la fatigue et la chaleur aidant, je me suis assoupi, voire endormi comme on peut le faire en voiture sur autoroute. L'avion a continué à descendre et a touché l'eau. Heureusement, il était bien « trimé » et il a alors rebondi sur le bidon ventral et a parfaitement ricoché !

Le choc m'a bien évidemment réveillé et je me suis retrouvé miraculeusement à voler....

- Jean-Loup : « *Henri !!!* »
- Moi : « *Oui* »
- Jean-Louis : « *C'est quoi cette trainée dans l'eau ?* »
- Moi : « *Je crois que j'ai touché* »

Prise d'altitude, inspection par le n°2, sortie du train et des demi-volets ; tout fonctionne !

Je procède à un atterrissage de précaution et le retour au parking s'effectue sans passer chez les civils. Les mécanos qui m'accueillent font une drôle de tête en voyant l'avion.

Après le débriefing en salle d'OPS, c'est un retour sur le parking pour constater les dégâts. Ils sont moins importants qu'on aurait pu le penser : le bidon est écrasé et il y a quelques impacts sur le capot moteur à l'arrière. Après changement du bidon et des capots, le *Jaguar* sera remis en vol !

La soirée m'a coûté un maximum en champagne qui était fort cher à l'hôtel où nous logions à Bangui, mais j'avais quand même la sensation que c'était passé très près et que je faisais du « rab ». La sanction tombe : retour en France.

Un convoi avait lieu à cette date et je suis rentré en C-135 via Libreville et j'ai été remplacé par le S/C DUBOIS.

À l'arrivée, inutile de dire que j'ai dû aller m'expliquer à la 11^{ème} Escadre et à la FATAAC... J'ai raconté que j'avais eu des fumées dans la cabine, que ma carte était tombée, que j'étais un peu fatigué, que la météo, ... bref, que des bonnes excuses. Sanctionné de 10 points

négatifs et de quelques jours de mise à pied, j'ai repris les vols au IV/11 dès le début du mois de mars.

En fait, je me suis bien endormi. J'étais effectivement bien fatigué, une fatigue due à la vie du détachement ; la chaleur, l'humidité, beaucoup de sport pour ma part, quelques sorties le soir et des mauvaises nuits.



Le bidon d'Henri après son surf sur l'Oubangi

Ndlr (André CARBON) : à l'époque, j'étais aussi en détachement mais à Libreville ; Fafa (Michel FARINA) notre chef est monté à Bangui pour se rendre compte de visu et interviewer Henri ; devant le peu de dégâts, il en a alors passé une sévère à TESTAUD, le chef de DETAM à Bangui parce qu'il avait averti la FATAAC de l'accident (ou de l'incident car ils ne savaient pas quel qualificatif utiliser) ; « *Cela aurait pu (dû) rester entre nous ! Pas de quoi alerter la terre entière pour un bidon et un capot moteur !* ».

La nuit qui avait suivi sa séance de surf, Henri avait bien fait la fête et n'avait pas dormi de la nuit. Pour la suivante à Libreville, je l'ai récupéré dans ma chambre, et là c'est moi qui n'ai pas dormi : Henri a eu un sommeil très (très) agité.