

Toro Doum, au cœur de l'opération MANTA

Objectif : percevoir cette étrange guerre de position sous un nouvel angle
et rétablir quelques vérités

Patrick GUÉRIN

Tout ce qui est écrit ci-dessous n'engage que moi. La partie historique provient de sources ouvertes issues d'internet et d'ouvrages "papier" remis dans l'ordre après plusieurs recoupements et vérifications. Quant à la partie spécifique Toro Doum, c'est en tant qu'acteur des premières heures et en tant que témoin direct que je vous livre cette page d'anthologie. Pour éviter les erreurs de mes prédécesseurs qui ont déjà écrit sur le sujet, j'ai réuni plusieurs témoignages de mes compagnons d'alors, pour qui Toro Doum reste une intervention difficile à digérer, même après plus de 34 années.

Photographies & Droits (sources des illustrations) : les photographies qui illustrent les textes proviennent de ma collection personnelle et d'Internet sans les sources nécessaires pour créditer correctement leurs auteurs.

Je tiens à remercier vivement tous les acteurs de la 11^{ème} et de la 12^{ème} escadre de chasse qui étaient présents à cette époque et qui ont contribué à la réalisation de ce témoignage unique et exceptionnel.

Les acteurs historiques principaux

1) Tous les Présidents de la République Française qui se sont succédé avant et pendant cette période trouble.

2) Mouhamar KHADHAFI : arrive au pouvoir de la Lybie en 1969 ; en 1979, il renonce au poste officiel de chef de l'État, mais reste aux commandes de la Libye avec le titre de « Guide de la Révolution » exerçant un pouvoir absolu ; il est assassiné le 20 octobre 2011.

3) Goukouni WEDDEYE : Président de la République du Tchad de 1979 à 1982 ; il était le dirigeant des Forces armées populaires (FAP) soutenues par KADHAFI dans les années 1970, mouvement rival des forces armées du Nord (FAN) d'Hissène HABRÉ soutenues par le Soudan ; les deux étaient opposés au régime dictatorial du Président de la République du Tchad François TOMBALBAYE.

4) Hissène HABRÉ : Président de la République du Tchad de 1982 à 1990 à la suite du coup d'état qui renverse Goukouni WEDDEYE ; chef des rebelles au début des années 1970 ; condamné le 30 mai 2016 au Sénégal par la Chambre africaine extraordinaire, à la prison à perpétuité pour crimes contre l'humanité, torture, crimes de guerre et actes de torture.

5) Détachement *Jaguar* de l'escadron 4/11 *JURA* du 27 décembre au 14 février 1984, détachement *FIC* de l'escadron 2/12 *Picardie*, les équipages C-135FR, Breguet *Atlantic* et *Transall*.



4/11 JURA



2/12 PICARDIE

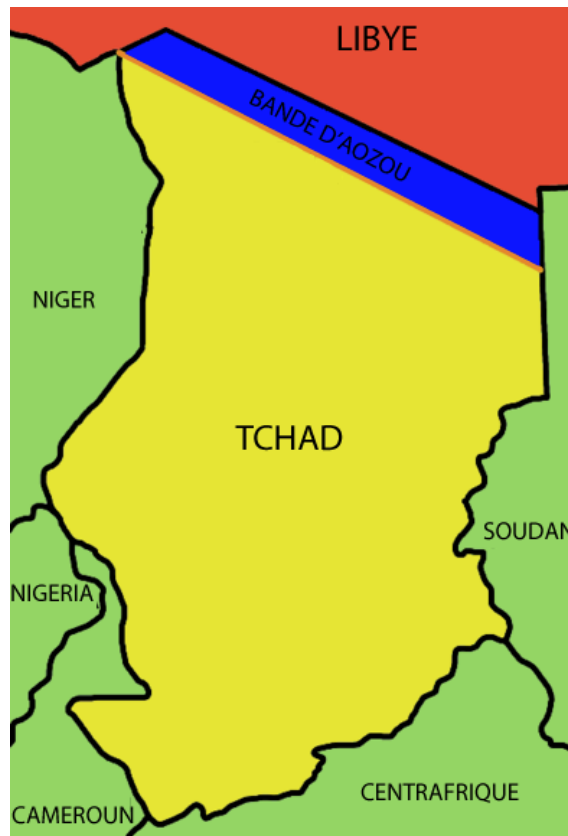
Rappel historique rapide sur les causes de l'opération MANTA

Depuis son indépendance en 1960, le Tchad a été le théâtre d'affrontements réguliers entre plusieurs clans. Sa proximité avec la Libye a toujours été une source de convoitise.



En 1966 est fondé le FROLINAT (Front de Libération National Tchadien) soutenu par la Libye.

Début 1973, les Libyens occupent la bande d'Aouzou (en bleu sur la carte) qu'ils revendiquent.



Le 21 avril 1974, deux Français et un Allemand sont enlevés au cours d'un raid sur l'oasis de Bardaï dans le Tibesti (Nord du Tchad) par des rebelles commandés par Hissène Habré et Gougouni Weddeye (Françoise CLAUSTRE, ethnologue ; Marc COMBE, coopérant et Christophe STAEWEN, médecin). Mme STAEWEN et deux soldats tchadiens sont tués dans la fusillade.

Les rebelles, qui maîtrisent le Nord du Tchad, ne parvenant pas à s'emparer de N'Djamena réclament une rançon à l'Allemagne et à la France.

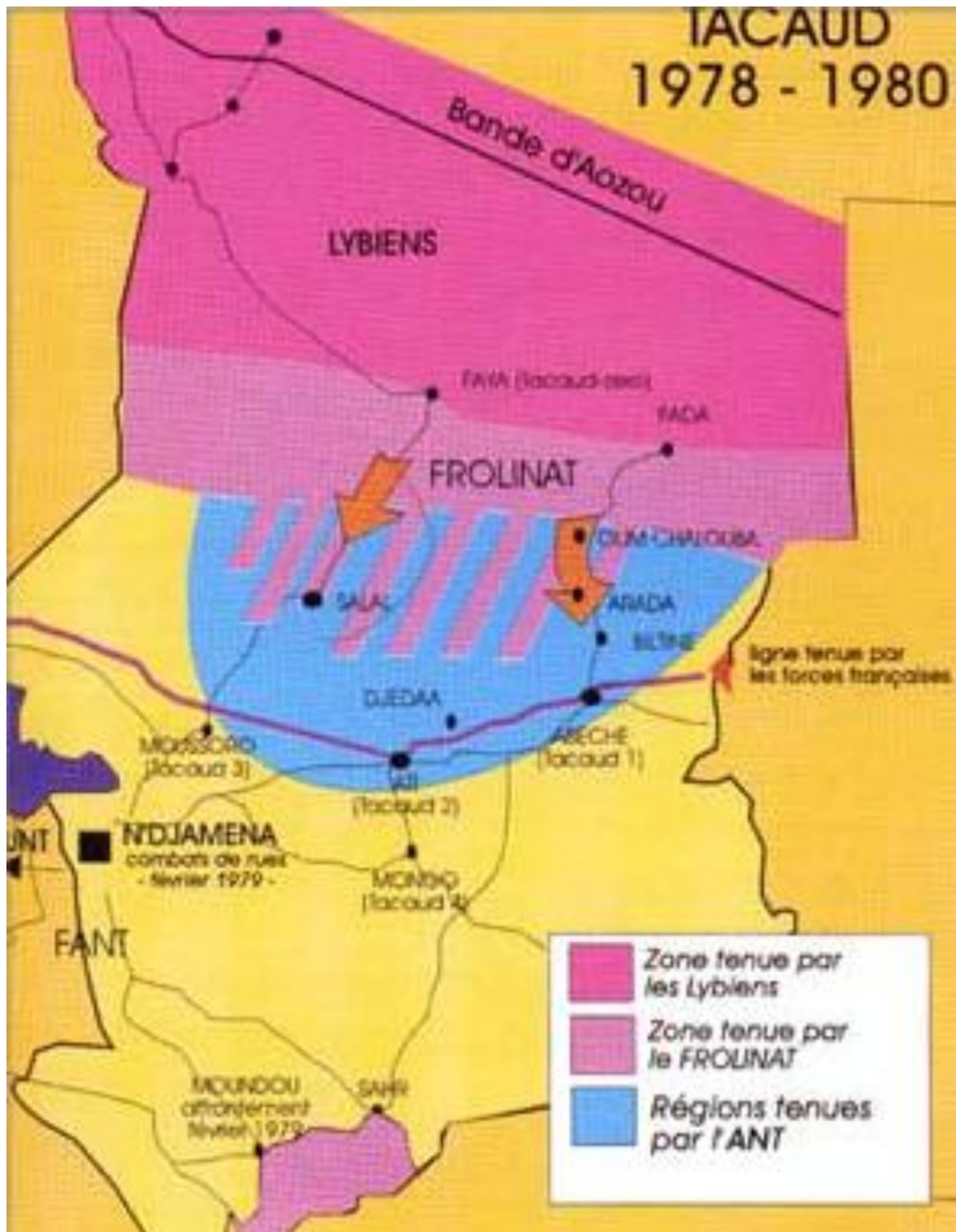
L'Allemagne acceptant les conditions des ravisseurs, Christophe STAEWEN est rapidement libéré.

La France envoie le Cdt GALOPIN, pour négocier et obtenir la libération des deux Français. Il est capturé le 4 août 1974, condamné à mort par une « cour révolutionnaire » et exécuté sur ordre d'Hissène HABRÉ en avril 1975.

Marc COMBE réussit à s'échapper et Françoise CLAUSTRE sera libérée le 31 janvier 1977.

Le 4 avril 1975, François TOMBALBAYE, premier chef d'état tchadien est renversé par le général Félix MALLOUM.

En 1977, la situation se dégrade dans le Tibesti. Les Libyens soutiennent de plus en plus militairement le FROLINAT (Front de libération nationale du Tchad).



De février 1978 à mai 1980, la France, respectant les accords de coopération militaire de 1976 soutient l'armée régulière tchadienne dans le cadre de l'Opération TACAUD.

Fin 1978, le Président Félix MALLOUM nomme Hissène HABRÉ Premier Ministre. Ce dernier le chasse de la capitale en février de l'année suivante.

En 1979 est créé le Gouvernement d'Union Nationale de Transition (GUNT). Celui-ci rassemble les chefs de toutes les tendances.

En mars 1980, Hissène HABRÉ à la tête des FAN, et le GUNT dirigé par Goukouni WEDDEYE, regroupant les autres formations politico militaires, déclenchent une guerre civile. Hissène HABRÉ rompt avec le GUNT et s'empare d'une partie de la capitale en décembre.

En décembre 1980, Goukouni WEDDEYE fait appel à la Libye et chasse Hissène HABRÉ de N'Djamena.

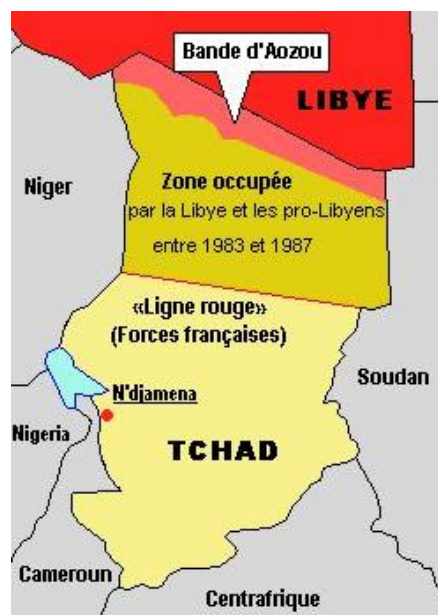
En janvier 1981, le GUNT dirigé par Goukouni WEDDEYE annonce dans la capitale libyenne la fusion du Tchad avec la Libye, suscitant l'inquiétude des États de l'Afrique de l'Ouest, de la France et des États-Unis.

En novembre 1981, la Libye décide brusquement de retirer ses troupes du Tchad. Une "force neutre" africaine constituée par des contingents de divers États (principalement nigériens) les remplace pour maintenir l'ordre.

En juin 1982, le retrait des Libyens a pour conséquence le retour en force d'Hissène HABRÉ soutenu par l'Égypte, les États-Unis et la France. Il reprend la lutte contre la présence libyenne et rentre triomphalement dans N'Djamena.

Le 7 juin 1982, Goukouni WEDDEYE est chassé avec son gouvernement de N'Djaména par les forces d'Hissène HABRÉ, soutenues par l'armée française, qui ont mis en déroute les troupes de Goukouni et du GUNT lâchées par les libyens.

Le 24 juin 1983, les troupes du GUNT, avec une participation directe des forces libyennes, engagent une nouvelle offensive. Elles s'emparent de Faya-Largeau (dans le Nord du pays, à environ 780 km de N'Djamena).



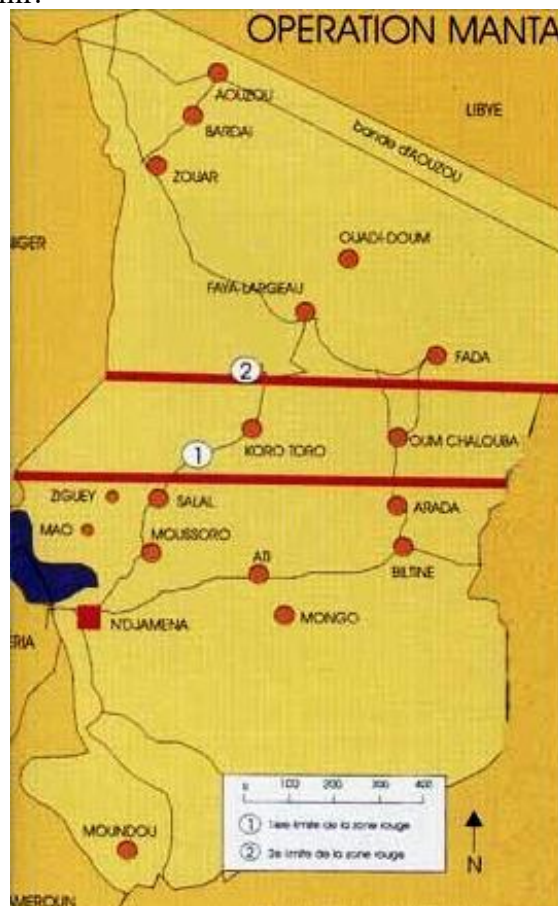
Le 30 juillet 1983, Abéché (dans l'est du pays, 660 km environ de N'Djamena) est perdue. Le Zaïre et les USA prêtent leur appui à Hissène HABRÉ, deux AWACS avec système de surveillance couvrent le ciel tchadien et les USA livrent des *Stinger*, missiles sol-air à courte portée.

Le 31 juillet, Hissène HABRÉ et les FANT contre-attaquent et reprennent Abéché, puis Faya-Largeau. Les libyens décident alors d'engager leur aviation pour soutenir leur allié. Paris vole au secours d'Hissène HABRÉ et lui envoie des armes et des "conseillers" militaires.

Entre le 30 juillet et le 2 août, pas moins d'une vingtaine de raids sont réalisés sur les positions des forces tchadiennes FANT qui sont obligées de se replier sur la capitale. Les seuls aéronefs dont dispose Hissène HABRÉ sont trois Aermacchi MB-326K, quatre *Mirage 5M* et un SA330 *Puma* mis à sa disposition par le Zaïre, mais ils sont incapables d'intervenir.

9 août 1983, à la demande du gouvernement tchadien, les autorités françaises encouragées par plusieurs pays de l'OUA (Organisation de l'Union Africaine) décident d'engager des moyens militaires importants au Tchad pour stopper l'agression libyenne. C'est le début de l'opération interarmées "*Manta*". Cette force d'intervention est la plus importante que la France ait envoyée outre-mer depuis la fin de la guerre d'Algérie.

Les troupes françaises, déployées sur la base de l'accord de coopération militaire du 6 mars 1976, traité prévoyant plutôt « *l'organisation et l'instruction des forces armées du Tchad* » qu'une véritable alliance défensive, sont chargées de défendre une « ligne rouge », située à hauteur du 15^{ème} parallèle, démarcation abstraite que les troupes libyennes ne doivent en aucun cas franchir.

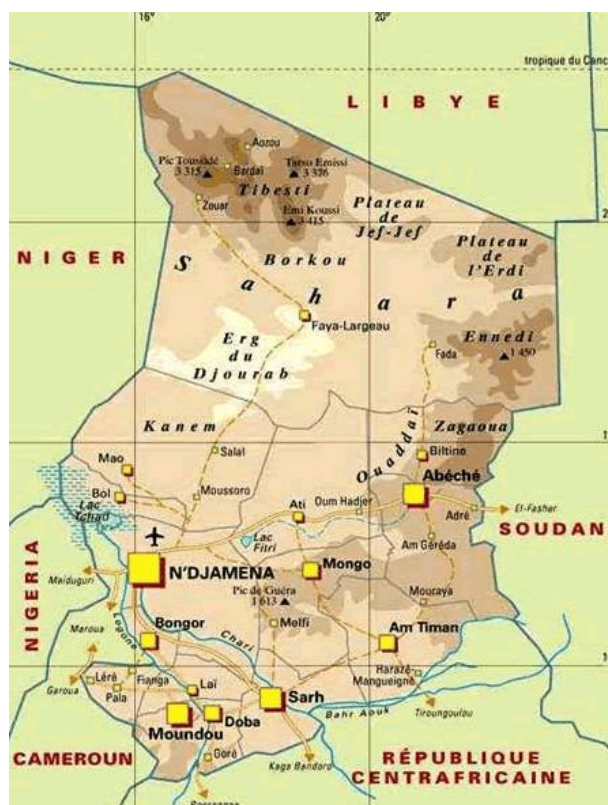


Ligne rouge 2 : 16^{ème} Parallèle

Ligne rouge 1 : 15^{ème} Parallèle

Le 21 août, quatre *Jaguar*, quatre *Mirage F1* et un avion de ravitaillement arrivent de Bangui et se posent à N'Djaména. Leur mission : défendre les positions françaises au Tchad que si elles sont attaquées. Les Américains ne sont également pas très loin : huit chasseurs F-15 *Eagle* sont déployés au Soudan à Khartoum pour opérer si nécessaire au-dessus du Tchad. Washington promet aussi 25 millions de dollars d'aide militaire, notamment des missiles SATCP (missile air-sol à très courte portée) *Redeye* et *Stinger*.

Les forces terrestres françaises, sont articulées autour de trois groupements tactiques, à l'Est ***Manta Echo*** (Abéché, Biltine et Arada), à l'Ouest ***Manta Oscar*** (Moussoro et Salal) et au centre ***Manta Charlie*** à Ati. Les forces de l'armée de l'Air, de la Marine et le commandement de l'ensemble sont à N'Djaména.



Les Libyens sont bloqués au nord et la situation se fige pendant quelques temps. Seules quelques rares escarmouches destinées à chatouiller les forces d'Hissène HABRÉ installées en avant des postes français troublent le calme de cette autre guerre de position.

2 septembre 1983, *Manta Echo* est appelé à la rescousse au nord d'Arada, une colonne formée du 1^{er} REC et 8^{ème} RPIMa intervient. Deux *Jaguar* armés de roquettes, survolent la colonne ennemie ; sans ordre de tir, ils font de magnifiques photos et rentrent se poser à N'Djaména.

En octobre 1983, l'aviation libyenne franchit deux fois la ligne rouge.

Le 23, un IL-76 *Candid* est intercepté par une patrouille de *Mirage F1C* au nord de Salal, l'équipage est sommé par les pilotes de *F1* de modifier sa route et met gentiment le cap vers le Nord.

En décembre 1983, sur le front diplomatique les négociations se sont arrêtées, entraînant de part et d'autre, une augmentation des tensions.

Le 24 janvier 1984, ce sera Ziguey.

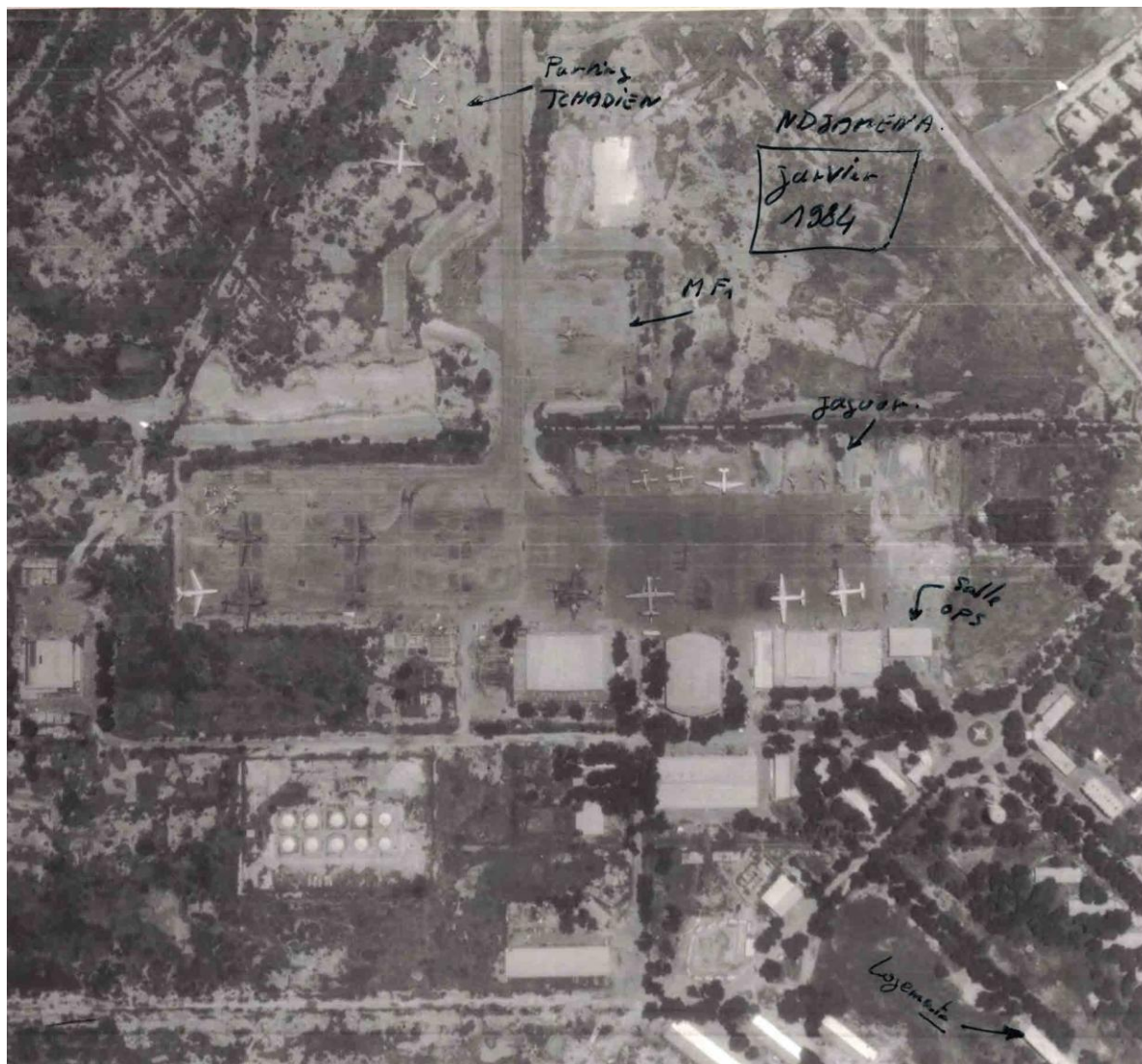
Le 25 janvier 1984, ce sera Toro Doum.

Avant le 24 janvier, l'ambiance sur la base, était plutôt sereine, la première partie du détachement de l'Escadron de chasse 4 /11 *Jura* était arrivée à N'Djamena le 27 décembre dans le cadre de l'opération MANTA par DC-10 d'UTA (5 pilotes, 23 mécaniciens). La seconde partie était arrivée le 29 décembre par DC-8 du COTAM (2 pilotes, 8 mécaniciens).



Détachement du 4/11 *Jura*

L'aménagement, bien que très spartiate, contentait tout le monde. L'ensemble du personnel était logé sur la base aérienne 172 « Sergent-chef Adjé KOSSEÏ ». Les pilotes dans un premier temps logèrent au dernier étage du LC 1, à quatre par chambre climatisée et dormaient sur des lits de 70 cm. Les mécaniciens, moins chanceux, étaient répartis à 4 ou 5 par chambre non climatisée sur des lits picot. Après plusieurs jours le bâtiment LC 5 fut aménagé et réservé au Personnel Navigant. Il y avait du progrès, nous étions deux par chambre mais nous avions perdu la climatisation.



Base Aérienne 172 « Sargent-chef Adjé KOSSEÏ »

Les avions des détachements étaient stationnés sur le parking militaire et cohabitaient comme ils pouvaient : *Jaguar*, *Mirage F1*, *Breguet Atlantic*, *C160 Transall*, *DC3*, *DC4*, *Mirage V* zairois. Les services techniques des *Jaguar* et des *F1* se partageaient un demi-hangar dans lequel était entreposé une bonne partie de l'armement.





Les parkings de N'Djamena

Une grande salle d'opérations servait de PC aux détachements *Jaguar* et *F1* et de salle de briefing à toutes les unités, mais également de salle de repos pour les pilotes d'alerte qui disposaient de lits dans un coin de la pièce.

Le régime d'alerte assurait en permanence deux avions en 30 minutes jusqu'au 25 janvier. Les 26, 27 et 28 janvier tous les moyens disponibles étaient en 30 mn.

Les conditions MTO furent dans l'ensemble aéronautiquement assez clémentes pendant toute la durée de notre détachement. Seuls quelques vents de sable vinrent perturber notre organisation.

Les vols des *Jaguar* étaient, en majorité, des reconnaissances à vue réparties sur deux axes le long de la « Ligne Rouge » que représentait le 15^{ème} parallèle : à l'est, l'axe Abéché, Biltine, Arada, Oum Chalouba et, à l'ouest, l'axe Salal, Koro Toro, Toro Doum.

Les vols des *Mirage FIC* étaient principalement des missions de protection des autres avions (*Jaguar*, ravitailleurs, transport...) et d'accompagnement des *Jaguar* lors des missions de reconnaissance.

TORO DOUM

Interventions aériennes du 23 au 30 janvier 1984

En souvenir de mes amis :

Michel CROCI, mort pour la France le 25 janvier 1984

Michel RAMADE, mort en service aérien commandé le 21 mars 1984

Michel PRUNA, mort en service aérien commandé le 2 juillet 1986



Toro Doum

Latitude : 16° 30' 13.8" Nord
Longitude : 16° 35' 3.1" Est



Puits situés dans la région désertique de Borkou parsemée de « kékés » (arbrisseaux)



Poste de pilotage du *Jaguar*



Poste de pilotage du *Mirage F1C*

Lundi 23 janvier : des missions mixtes *Jaguar Mirage F1* d'entraînement au tir air-sol sont organisées à proximité de Moussoro, pour les pilotes et les officiers de guidage Terre. Un sérieux incident aura lieu, sans conséquence excessive, suite à une grave méprise. Cet événement est relaté dans un autre article.

Cet exercice me permettra également de vérifier que les obus utilisés, des OPIT (Obus Mine Explosif Incendiaire), ont une efficacité militaire très relative dans le sable.

Le 24 janvier, pour la première fois en six mois, les rebelles tchadiens de Goukouni WEDDEYE et leurs alliés libyens franchissent la ligne de démarcation abstraite « Ligne Rouge » (15^{ème} parallèle) pour attaquer l'avant-poste militaire de Ziguey (Latitude : 14°43' Nord, Longitude : 15°47' Est, à 85 km au Nord de la ville de Mao), près de la frontière nigérienne, contrôlée par les hommes d'Hissène HABRÉ. Après avoir massacré les soldats FANT qui ont refusé de se rendre et capturé douze soldats gouvernementaux, ils se replient

vers le Nord en enlevant deux coopérants belges travaillant pour MSF (Médecins Sans Frontière) ! Un médecin (M. Christian DELZENNE) et une infirmière / sage-femme (Mme Marie-Chantal ROEKENS). Pris d'abord pour des français, ils avaient purement et simplement été accusés d'allégeance avec le gouvernement de N'Djamena.



Vue satellite du fort de Ziguéy

La patrouille F216, composée de deux *Jaguar* (Leader Cne CROCI et N° 2 Cne LE BALLE) qui avait décollé vers 16h00, fut sur ordre relayé par l'*Atlantic*, déroutée sur Ziguéy pour effectuer une reconnaissance à vue et des photos. La patrouille survola le Fort de Ziguéy, constata qu'il n'y avait ni activité ni véhicule dans l'enceinte du fort. Les photos prises en fin de journée sous une luminosité médiocre furent inexploitable.



En patrouille sur le Breguet *Atlantic*

Dans la soirée du 24, les tentatives de communications du commandement de N'Djamena vers le fort de Ziguey restèrent vaines. L'attaque de Ziguey, n'était cependant pas confirmée.

Le 25 janvier : tôt le matin deux patrouilles mixtes (*Jaguar*, *Mirage F1*) font de la reconnaissance à vue sur deux zones entre Ndjamena et la ligne rouge, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest.

Une première patrouille (la F217), Leader Cne Patrick GUÉRIN sur *Jaguar* et deux *Mirage F1*, décolle vers l'Est en direction d'Oum Chalouba (très loin de Ziguey) en mission de reconnaissance journalière de routine.



Fort de Ziguey le 25 janvier 1984

À 8h00, une seconde patrouille de quatre avions (la F218), Leader Lcl Serge COCAULT (*Jaguar*), N°2 Cne Daniel KERFRIDEN (*Jaguar*), N°3 Cne Michel RAMADE (*Mirage F1C*) et N°4 Lcl Guy RAYNAL (*Mirage F1C*) décolle pour reconnaître le fort de Ziguey et remonter la piste vers Toro Doum. Les pilotes repèrent des traces assez nombreuses à Ziguey et continuent sur Toro Doum. À cinq nautiques au sud-ouest de Toro Doum (16^{ème} parallèle au nord de la Ligne Rouge), ils aperçoivent une Toyota et un camion-citerne apparemment ensablés, plus une vingtaine de personnes. Les photos prises montrent que ces personnes ont des intentions hostiles : sur l'une d'elles on voit des combattants avec des Kalachnikov pointées vers le ciel.

En fin de matinée, après confirmation que Ziguey a bien été attaqué et sur ordre du ministre de la Défense, M. Charles HERNU, une opération aérienne est planifiée pour localiser, identifier et éventuellement, intercepter la colonne des rebelles en fuite.

À 13h05, une troisième patrouille (la F219), composée de deux *Jaguar* (Leader Cne Jacques LE BALLE et N°2 Cne Michel CROCI) est alors déclenchée. En remontant la piste à partir de Ziguey sur environ 120 Nm et très près de Toro Doum ils découvrent une colonne d'une vingtaine de véhicules bien alignés composée de poids lourds, de camions citerne, de Toyota équipées de canons ZSU 23/2, du véhicule blanc de MSF et, le tout, accompagné par une troupe assez importante de combattants (environ 200 individus).

Au premier passage le Leader a transmis les coordonnées au quartier général via le Breguet

Atlantic, et demandé les instructions de tir ! En attendant les ordres, les pilotes ont fait trois passages photos dans le sens de la colonne avec le doigt sur la queue de détente.

À l'issue, le pétrole arrivant aux minima, la patrouille décida de rentrer à Ndjamena sans avoir fait feu ! Ce n'est qu'à mi-parcours en HA (Haute Altitude) que l'ordre de tir leur parvint ! Mais, Trop tard ! Ils n'ont plus assez de carburant pour revenir sur Toro Doum. Si l'autorisation de tir avait été reçue à temps, le problème aurait été vite réglé ! Ils auraient eu le bénéfice de l'effet de surprise et la colonne bien alignée aurait été un objectif facile pour un tir canon. Au retour de la patrouille, sur l'une des photos prises au cours de la mission, on aperçoit clairement un individu épauler une arme qui ressemble étrangement à un missile sol air SA 7.

En salle d'opérations, une effervescence inhabituelle s'installe : les téléphones sonnent sans arrêt. Comme on dit en Afrique, ça palabre beaucoup.

En début d'après-midi, un coup de téléphone du « camp Dubut » siège du quartier-général, ordonne le « Scramble » (alerte pour un décollage immédiat) de la quatrième patrouille, un rapide tour des disponibilités avions : un *Jaguar*, deux *Mirage F1*.

Les pilotes présents dans la salle d'opérations, sont vite désignés :

Leader :	Cne GUÉRIN	EC 4-11	<i>Jaguar A101</i>
N°2 :	Cne RAMADE	EC 2-12	<i>F1 n°242</i>
N°3 :	Cne BLANC	EC 2-12	<i>F1 n°282</i>

Configuration avions :

<i>Jaguar A101</i> :	1 bidon ventral ; armement : OPIT
<i>F1 n°242</i> :	1 bidon ventral ; armement : OMEI + OPIT + 2 <i>Magic</i>
<i>F1 n°282</i> :	1 bidon ventral ; armement : OMEI + OPIT + 2 <i>Magic</i>

Sentant que cela devenait chaud, je demande à charger tous nos avions avec un armement adapté aux attaques basses altitudes ou au moins avec un panachage d'obus OPIT, OMEI. Dans la confusion et la précipitation, cette requête restera vaine pour le *Jaguar* dont les deux canons de 30 mm étaient déjà armés en OPIT.

Les ordres ne sont pas très évidents à interpréter ! Le Col CAISSO de la FATAC (Force Aérienne Tactique) insiste en téléphonant au PC commandement MANTA pour avoir des ordres clairs et précis; Faut-il tirer ou non ? Le flou dure une dizaine de minutes. Finalement, sans instructions précises, les pilotes partent aux avions et ce n'est qu'après avoir commencé à rouler, qu'ils reçoivent l'ordre du COMELEF (Commandant des Éléments Français) : « *Autorisation d'ouverture de feu pour tir d'intimidation à côté et au Nord des éléments reconnus ennemis pour retarder leur progression* ».

À 15h15, la patrouille F220, des "Veto N" (indicatif radio) décolle à 20 secondes. La montée se fait plein gaz au cap nord, pour rejoindre l'avion ravitailleur C-135 en provenance de Libreville qui a survolé N'Djamena au moment de notre décollage. Toujours au cap Nord, nous acquerrons le visuel du Tanker, nous le rassemblons et effectuons un ravitaillement express à 300 kt, niveau de vol 260. Après le ravitaillement, nous dégageons en échelon sur son côté gauche et accélérons pendant la descente : les avions sont très lourds. Nous vérifions une dernière fois les transferts carburant, voyants pétrole, le détecteur carburant et bien sûr les différents contacts armement canon.



Ravitaillement en vol sur C 135

En vol, un contre-ordre nous est donné : « *Vous n'avez plus l'autorisation de tir* ».

Arrivés en très basse altitude, nous virons par la gauche au cap 270 pour longer la ligne rouge du 16^{ème} parallèle, nous volons à 450 kt et 300 pieds sol, en échelon à 1500 mètres pour chaque équipier. Le N°2 est à ma droite, le N°3 en retrait à 1500 m à gauche surveillant respectivement nos arrières.

Sans ordre de tir le premier passage à très basse altitude n'est fait que pour prendre des photos. L'ennemi, qui a eu le temps de se disperser et de se cacher sous les arbres de la palmeraie de Toro Doum, marque sa présence en tirant avec du SA 7 et du ZSU 23/2 (canon bitube de calibre 23 mm).

Dès notre premier survol, j'entends sur la fréquence « *leader, break missile* » ! Comme à l'entraînement, je tire sur le manche sans aucune hésitation et vire très serré à droite ! Mon N°2 me suit. Après un 90° de virage, j'aperçois derrière moi un nuage noir que j'attribue à l'explosion du missile. Pendant ce temps, mon N°3 avait fait la même manœuvre à gauche.

Nous continuons cap à l'ouest pendant dix nautiques et nous nous mettons en attente hors de portée de tir ! Dès que la patrouille est rassemblée, chacun vérifie sa cabine et ses instruments de vol, pressions, transferts carburant, etc.

Je rends compte immédiatement que nous venons de nous faire tirer par du missile au PC volant qui est dans le Breguet *Atlantic* ! Nous recevons l'ordre de « *riposter sans toucher le véhicule des otages* ». Nous nous mettons en formation d'attaque l'un derrière l'autre et commençons la première passe canon sur ce que nous découvrons. Le temps d'attribuer les objectifs à mes équipiers en fonction de leur angle d'attaque, un 4/4 Toyota apparait droit devant juste au milieu de ma glace frontale et comme au champ de tir, j'amène le réticule dessus, vérifie que les paramètres vitesse et accélération sont stables et commence le tir. Une trentaine d'obus suffira pour toucher la cible, j'effectue à temps la ressource au milieu d'une multitude de débris non identifiés.

Après sa première passe mon N°3, annonce « *j'ai tiré tous mes obus* » ! Je lui donne l'ordre de se mettre en attente à l'ouest, loin de la palmeraie.

Avec mon N°2, j'enchaîne sur la 2^{ème} passe sur un axe d'approche décalé par rapport au premier. En dégageant, j'entends mon N°3 m'annoncer « *leader, il me reste des obus* » ! Je lui demande de nous rejoindre et de se replacer derrière le N°2 pour la 3^{ème} passe.

En dégageant de la 3^{ème} passe vers l'est, je découvre un gros camion près d'un arbre sur ma

gauche ! Mes équipiers m'annoncent fin de munition mais, pris dans le feu de l'action et mordant le coussin, je ne veux pas le laisser filer : je décide donc de faire une dernière passe seul sur un axe nord sud avant de quitter la zone.

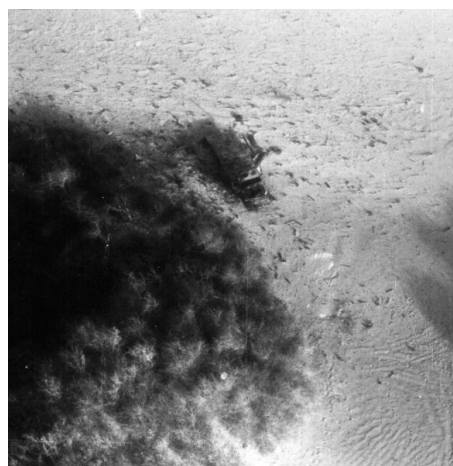


Lors de cette 4^{ème} passe, je suis pile dans l'axe du camion de munition quand je commence à tirer ! J'ai vu les impacts de mes obus remonter de l'arrière vers l'avant et les attaches de ridelles se détacher les unes après les autres.

Nota : le tir canon à bord d'un *Jaguar* ou d'un *FI* est équivalent à une action chirurgicale effectuée en moins de cinq secondes à une vitesse de 500 kt (nœuds) mini ! (En 1984, c'était la vitesse minimum pour distancer les missiles à courte portée type SA 7). On part d'une altitude de vol de 100 pieds sol, on monte à 1500 pieds pour chercher à identifier la cible et on ajuste le tir qui s'effectue idéalement à 500 m de distance ! Cependant, ce jour-là, la distance de tir était plutôt entre 400 et 200 mètres. À la ressource, on peut se trouver au milieu d'éclats de toutes sortes qui peuvent monter et passer au-dessus des ailes de l'avion.



camion-citerne



camion de munitions

Résultat global : plusieurs véhicules sont touchés, dont un camion-citerne qui s'embrase au milieu de la palmeraie et un camion de munitions. L'incendie provoqué restera visible à plusieurs kilomètres jusqu'à l'arrivée de la patrouille suivante.

Mon N°3, Jean-Pierre BLANC raconte :

Le leader ordonne la mise en échelon à 1500/1800m, on repart sur un cap 090 vers le nord de Toro Doum, un peu plus d'une minute plus tard on vire à droite sur un cap 240 pour la phase approche précédant l'attaque.

On reconnaît le paysage de la zone, on sait que l'on n'a plus l'effet de surprise sur l'adversaire décidé à se défendre. Le leader cabre, et nous décrit les objectifs à tirer, au moins trois véhicules qu'il identifie puis vire à gauche sur un cap 190 environ et pique vers celui qu'il a choisi d'attaquer en premier. Je vois le Jaguar sous 10° de piqué, entouré de panaches noirs pendant le tir aux canons de bord, il dégage vers l'ouest après son attaque. Il a fait mouche sur son objectif. Pendant ce temps, Michel RAMADE a déjà cabré et plongé vers son objectif, il commence sa rafale appuyée, je vois les fumées blanches sortir de ses bouches de canons mais aussi les funestes nuages noirs qui le suivent. C'est chaud, très chaud, je suis aligné en piqué vers le troisième véhicule, Michel sur la droite de mon viseur termine son attaque, il a touché de plein fouet le camion-citerne (un 6x6) qui explose, alors qu'il dégage nez haut, une boule de feu énorme s'élève et semble avaler la queue du Mirage F1. Des bouts de ferrailles du camion s'envolent et retombent sur le sol.

Des nuages noirs m'accompagnent dans mon piqué ; réticule de visée sur mon objectif, la manette des gaz sur plein gaz, le badin à 500 kt augmente rapidement, je décide d'appuyer sur la détente, rafale longue, le Mirage F1 vibre, les deux canons DEFA crachent leurs obus de 30 mm OPIT et OMEI panachés et traceurs pour optimiser les effets au sol ; en effet dans mon viseur, le Strafing me mène sur ma cible, ça impacte dessus. Chaque canon délivre un jet continu de feu traceur très dense, les OMEI explosent dès le contact avec le sable, certains OPIT ricochent par contre et s'envolent sur la droite plus haut que mon Mirage F1; ça rafale toujours et je perçois autour de moi comme des claquements, c'est la « Flack » mais mon regard est complètement focalisé sur le viseur et le sol qui se rapproche, il est temps d'arrêter de tirer pour dégager ; j'aperçois sur mes côtés avant droit et gauche des flashes correspondant aux tirs de petits calibres.

Un rapide coup d'œil en cabine me rassure, pas de voyants pannes ni rouge, ni jaune, mon Mirage F1 marche très bien ; je suis au cap ouest et retrouve le visuel sur le Leader et Michel. J'annonce au leader que j'ai vidé mes compartiments obus, n'ayant ni de compte-coups et, vu la longueur estimée de la rafale, il me demande de rester en attente dans l'ouest ; je les vois s'éloigner tous les deux puis prononcer chacun leur deuxième attaque, de la fumée s'élève de Toro Doum. Chaque avion essuie les tirs nourris des canons anti-aériens ; ils en réchappent.

Pendant ce temps, je réfléchis et me rend compte que j'ai dû tirer pendant 4 secondes ; donc il me reste encore des obus dans les caissons, je dois y retourner ; je l'annonce au Leader qui m'ordonne de reprendre ma place de N°3, je me glisse derrière Michel et on enchaîne sur la troisième passe de la patrouille. On perçoit une certaine agitation chez l'adversaire en dessous comme si des mouvements humains s'amorçaient alors qu'au début notre attention était attirée par les véhicules de soutien statiques.

Je cabre, je renverse sur la gauche sur un véhicule, plein gaz, je vise et décide de tirer plus tard qu'à la première passe, la vitesse est confortable à 550 kt, la distance de 900 m, me semble bonne, je tire ; après une seconde de feu, un obus anti-aérien explose devant mon viseur, je traverse le nuage noir en continuant de tirer. Une seconde plus tard, mes canons s'arrêtent de cracher le feu, compartiments vides, normal ; je survole alors ma cible et je perçois encore ces claquements autour de moi, je vois du monde en-dessous, ils s'agitent. Je dégage à nouveau vers l'ouest, je reprends le visuel sur la patrouille.

Michel annonce qu'il a vidé ses compartiments obus, le leader nous ordonne de rester en attente. On le suit des yeux vers Toro Doum et les colonnes de fumée noire pour sa quatrième passe de tir, on le voit cabrer à nouveau et prononcer sa dernière attaque au travers des tirs adverses et des nuages noirs. Il en termine et dégage vers le sud-ouest collé au sol, on rassemble sur lui et après deux minutes de très basse altitude, on commence la montée vers le sud en direction du tanker.

Pendant la montée, en formation plus serrée on vérifie mutuellement l'état extérieur de nos avions, rien à signaler, tout est OK dans chaque cabine. Dans mes rétroviseurs, je vois les colonnes de fumée de Toro Doum.

On rejoint le Tanker et sur notre route au cap sud, on croise la deuxième patrouille mixte de 4 avions (2 Jaguar et 2 Mirage F1). Ils terminent leur ravitaillement, on les croise au cap inverse, ils sont en descente vers les colonnes de fumée noire de Toro Doum.

*Après le dernier dégagement, je rassemble la patrouille et reprends le cap sur N'Djamena. Comme nous avons assez de pétrole pour rentrer, j'annule le ravitaillement en vol du C-135. Pendant la montée au cap retour, nous croisons la patrouille suivante (indicatif : Veto P) et sur la fréquence de travail inter pilotes je contacte le Leader, le Cne Michel CROCI pour lui décrire la zone d'intervention. Je l'alerte sur le fait que la position est fortement défendue par de la DCA, que nous avons essuyé plusieurs tirs de missiles SA 7 et qu'il devrait facilement repérer l'objectif car un camion-citerne brûle au milieu de la palmeraie. Je recommande également aux pilotes de *Mirage F1*, qui effectuent leur premier détachement tchadien, de ne pas se tétaniser sur la détente afin de ne pas tirer tous leurs obus à la première passe.*

La patrouille des "Veto P" s'était préparée à nous rejoindre quand nous intervenions sur la

zone ennemie. Elle décolla de N'Djamena très rapidement pour nous remplacer.

Composition de la patrouille des "Veto P" (Mission F221) :

Leader :	Cne CROCI	EC 4-11	<i>Jaguar A81</i>
N°2 :	Cne LE BALLE	EC 4-11	<i>Jaguar A100</i>
N°3 :	Cne DUCANOIS	EC 2-12	<i>F1 n°280</i>
N°4 :	Cne HARMAND	EC 2-12	<i>F1 n°220</i>

Configuration avions :

Jaguar A81 : 1 bidon ventral ; Armement : OMEI + OPIT + Phimat Baracuda (CME)

Jaguar A100 : 1 bidon ventral ; Armement : OMEI + OPIT + Alkan 531 (CME)

F1 n°280 : 1 bidon ventral : Armement : OMEI + OPIT + 2 Magic

F1 n°220 : 1 bidon ventral : Armement : OMEI + OPIT + 2 Magic

À 15h45, les "Veto P" décollent avec comme ordre : « *confirmation de détruire la citerne et destruction de tous véhicules à l'exception de la voiture blanche de Médecins Sans Frontière* ».

Après le ravitaillement en vol, la patrouille change de configuration pour l'attaque et se sépare pour approcher sous deux axes différents dans l'ordre un *Jaguar* un *Mirage F1* (N°1 et N°3), (N°2 et N°4). Les équipiers sont en Snake (l'un derrière l'autre) à 2000 mètres et la première attaque commence soleil dans le dos.

Un camion-citerne en flammes au milieu du désert constitue un repère immanquable, le Leader commença le tir canon au premier passage sur les véhicules cachés sous les palmiers qui ripostaient avec tout l'armement dont ils disposaient entre autres, du SA7, des canons ZSU 23/2 (canon anti-aérien soviétique de 23 mm) et 14.5 (canon anti-aérien de 14,5 mm), des kalachnikov et même de l'anti-char (douilles retrouvées sur place après l'intervention).

Le N°2, Jacques LE BALLE raconte :

De loin, nous apercevons distinctement une épaisse fumée noire provenant certainement de la combustion de pétrole suite aux attaques de la patrouille des "VETO N". Le leader décide d'attaquer au nord de la fumée, me laissant la partie sud.

En "In" je vois le Leader et le N°3 dégager dans l'axe, à 90° de mon cap. J'essaye de repérer des véhicules, sans résultat. À 500 mètres restants, j'aperçois un flash à une heure. J'effectue la ressource éjectant des leurres infra-rouges. Je n'ai pas eu le temps de tirer. Le N°4 aperçoit plusieurs départs de missile et, perturbé par mes leurres, ne peut pas ajuster sa visée. Nous dégageons dans l'axe. Je m'éloigne en essayant d'avoir visuel du leader sans résultat.

Je décide de refaire la même passe et vire à gauche. Le Leader m'annonce visuel et me suit. J'effectue la même attaque et tire sur un groupe de personnes nous mitraillant en larguant mes leurres. Je dégage dans l'axe. Le N°4 aperçoit également un groupe en batterie et tire.

Après trois passes à très basse altitude et surtout après avoir pris en compte la tactique d'attaque de la patrouille précédente, l'ennemi riposte et ajuste ses tirs. Le *Jaguar A81* du

Cne Michel CROCI est touché probablement par un tir de petit calibre (7.62 mm ou 14.5 mm) à l'issue de la 2^{ème} passe canon (un impact très certainement au niveau de la pompe hydraulique secours a provoqué la perte instantanée des trois circuits hydrauliques (Un, Deux et Secours). Volant très bas et très vite au cap sud-sud-ouest, il annonce soudainement à la radio : « Merde, j'ai une panne Hydr ... » (pour hydraulique). Sans avoir eu le temps de finir sa phrase, son avion se cabre brutalement (sous une très forte accélération, il se dresse et donne l'impression de s'arrêter dans les airs) ! Les commandes de vol sont bloquées. Il fait une barrique très serrée par la droite, se retrouve avec un angle de 60° à piquer et percute le sommet d'une dune de sable.

Jacques LE BALLE, N°4 raconte :

À l'issue de ma 3^{ème} passe de tir, je dégage dans l'axe au cap 300 et aperçois le Leader et le N°3 en virage à gauche revenant vers l'objectif à un cap sud / sud-ouest. J'annonce « Visuel ». Je vois bien le leader qui arrive très vite et très bas à un cap collision sur moi. Arrivant à mes Une heure, il annonce soudainement : "MERDE, j'ai une panne hydr...". Il est en face de moi à environ 300 mètres quand je vois son Jaguar se cabrer brutalement sans monter, puis faire un premier tonneau à droite de 180° et après un court arrêt, un second toujours à droite le positionnant en ligne de vol à plat mais à 60° de piqué et à quelques mètres du sol. L'action se passe en quelques fractions de secondes, j'ai l'impression qu'elle se déroule au ralenti. Le nez de son avion touche le sommet d'une dune à mes Midi, puis explose au milieu d'une boule de feu.

Je passe à droite du crash au cap 300, n'aperçois que des débris noirs sur le sable jaune et actionne ma caméra Omera 40. Le nuage de feu s'est rapidement évaporé.

Je vire à gauche pour permettre aux deux Mirage F1 de rassembler sur moi. J'alerte le commandement et refait une reconnaissance de la zone du crash. Je ne vois pas le N°3 qui devrait être derrière moi au cap sud. Le N°4 en Snake, doit logiquement toujours me suivre. Nous faisons deux survols de la zone du crash : je ne vois que des débris calcinés éparpillés sur environ 100 mètres de rayon, aucun parachute et pas de trace du pilote.

Le Cne DUCANOIS, en position de N°2 et en Snake à 1000 m, passe dans le souffle de l'explosion.

Le Cne DUCANOIS écrit en 1984 :

À l'issue de la 3^{ème} attaque, le dégagement se fait par la droite vers un cap sud. Une fois stable à ce cap, altitude de l'ordre de 100 pieds, vitesse d'au moins 450 kt, le leader annonce sur la fréquence « Merde, j'ai une panne hydr... ». L'avion est toujours en trajectoire rectiligne. Après un temps très court, estimé à une seconde, le Jaguar se cabre, entame une barrique très serrée par la droite. J'estime son altitude au sommet de la figure à 200 pieds, je le vois toujours dans ma glace frontale. Sa vitesse a fortement chuté. Lorsque l'avion est sur le dos, nez sur l'horizon, je vois s'échapper de l'arrière du Jaguar quelque chose de blanc que je ne parviens pas à identifier. La rotation par la droite se poursuivant, le nez de l'avion pique brutalement vers le sol. J'arrive alors à sa hauteur. Avant de percuter le sol, l'avion est nez bas, piqué de l'ordre de 60°, incliné vers la droite car je vois le dessus de ses ailes. En

avant de l'avion au niveau du nez, une forme rouge et blanche pique vers le sol sur une trajectoire parallèle et à une distance très proche de l'avion (moins de 50 m).

L'explosion au sol est instantanée. Après trois passages au-dessus des morceaux en feu, aucun signe de vie n'est constaté.

Le Cne HARMAND N°4, en dégageant de sa passe canon derrière le Cne LE BALLE, assiste également au comportement anormal et au crash du *Jaguar*. Au cours de cette dernière attaque, le *Mirage F1C* du Cne Bruno HARMAND a été touché. Sans connaissance de sa perte de carburant, le Cne HARMAND rejoint les deux autres avions.

Le Cne LE BALLE prend par intérim la position de Leader, rassemble la patrouille, fait plusieurs passages au-dessus de la zone de crash qui se situe dans le 300° pour 8 à 10 NM de la palmeraie et filme à la caméra « Oméra 40 » les débris de l'avion éparpillés sur une centaine de mètres de rayon. Le N°3 l'avertit qu'il a vu une trace blanche avant l'impact sans pouvoir préciser si c'était au cours d'une séquence d'éjection. N'apercevant aucun signe de vie et persuadés qu'il n'y avait plus d'espoir, ils quittèrent la zone.

Bruno HARMAND, N°4, raconte :

J'ai été touché par du « petit calibre » à la 3^{ème} passe. J'ai bien ressenti un léger impact en passant vertical (très vite et très bas) du véhicule sur lequel je venais de tirer : j'ai pris le « chtong » perçu pour un décrochement de mon antenne radar (utilisé en télémétrie pour le tir canon) et comme j'étais N°4 (privilège de la jeunesse) personne, à part les « ennemis » n'a vu le panache blanc derrière mon avion causé par la perte instantanée de plusieurs litres de kérosène, par le trou qu'a fait la balle de petit calibre dans le fuselage arrière (au centre cocarde) : les ennemis ont d'ailleurs annoncé qu'ils avaient abattu deux avions. La balle qui m'a touché a été retrouvée au fond du réservoir. Gros coup de chance elle s'est arrêtée dans un contrefort du réacteur. Je ne me suis aperçu de ma perte de carburant qu'au cours de la montée et en cap retour vers N'Djamena.

*Le Cne DUCANOIS vient en patrouille sur moi, sur la droite de mon *Mirage F1*, il constate que la tôle de la cocarde bleu, blanc, rouge en avant de l'empennage est déchirée. Le leader me fait immédiatement larguer le bidon de pétrole ventral qui était vide pour diminuer la traînée. Je n'ai à priori pas assez de carburant pour rentrer au terrain. Le demi-tour du ravitailleur est décidé. Il se met sur mon chemin il assure une manœuvre parfaite et je me retrouve en position de ravitaillement avec 400 litres au jaugeur.*

Nous sommes à 120 nautiques environ du terrain. Après un calcul rapide (300 l pour une descente normale), je prends la décision de ne pas tenter le ravitaillement et de poursuivre ma route vers N'Djamena.

Pendant la descente à la vitesse de finesse max, je n'ai pas touché une seule fois au régime. J'ai effectué une approche de précaution type ACTC (Atterrissage Configuration Turbine Coupée), en courte finale de la piste 23. Une minute avant de me poser, les jaugeurs étaient proches de zéro. Je me suis posé à une vitesse me permettant l'éjection, j'ai assuré la piste, j'ai sérieusement fait chauffer les freins. Arrivé au parking, il restait environ une cinquantaine de litres de kérosène, juste de quoi allumer un briquet.

À 16h30, la patrouille suivante, composée des Lcl COCAULT et Cne PRUNA, qui avait pour mission la poursuite de la destruction des rebelles, est stoppée au parking alors que les pilotes avaient déjà mis en route.

Pendant ce temps, en salle d'opération règne une grande stupeur, l'ambiance est grave, les pilotes cloués au sol prennent conscience que nous venons de perdre notre chef de détachement, un grand pilote, notre ami, le Cne Michel CROCI. Mais sur ordre de l'état-major en France, on se concentre déjà sur la mission du lendemain qui consiste à terminer la destruction du dispositif libyen avec des munitions adaptées qu'il faut faire venir dans la nuit de Libreville. La patrouille doit être prête à décoller dès le lever du jour.

Le 26 janvier, dès 6 heures les pilotes sont prêts à décoller mais l'ordre tant attendu ne parviendra que vers 15h.

À 15h, la patrouille F222 (Leader Cne LE BALLE, N°2 Lcl COCAULT), après mise en place de munitions adaptées, décolle avec pour mission d'intervenir sur le restant de la colonne et de localiser précisément l'épave du *Jaguar* A81. Après ravitaillement sur le C160 *Transall*, ils progressent vers le Nord, mais pendant la nuit le vent de sable s'est levé dans la région de Toro Doum.



Ravitaillement en vol sur C 160 *Transall*

Les pilotes ne seront malheureusement pas en mesure de descendre en vue du sol et ne pourront localiser ni le dispositif libyen ni la zone du crash.

Le 26 janvier, le Journaliste Patrick FORESTIER de Paris Match me croise lors d'un dîner à l'aéroclub de N'Djamena, relève mon nom et mon grade sur ma combinaison de vol, et en profite pour faire un reportage en me citant dans un article paru le 10 février 1984. Ceci me valut le privilège d'être placé aux arrêts le temps de prouver que je ne lui avais fait aucune déclaration (au cas où, à tout hasard, il lui arriverait de lire ces quelques lignes, j'en profite pour le remercier pour son peu de cas des dommages collatéraux qu'il a dû également causer dans d'autres circonstances lors de sa longue carrière de prêt-à-tout pour livrer du sensationnel non vérifié).



Le même jour dans la soirée, le Général COMELEF (Commandant des Éléments Français), de l'armée de Terre, ayant des difficultés à reconnaître certaines subtilités sur l'utilisation des avions de chasse ainsi que la compétence de leurs utilisateurs, décide d'envoyer dès le lendemain une première opération aéroterrestre de reconnaissance composée uniquement d'hélicoptères et de véhicules de l'armée de Terre.

Le 27 janvier en fin de matinée on apprendra que n'ayant pas l'entraînement des équipages du Paris Dakar, les véhicules terrestres envoyés à l'aube avec le ravitaillement carburant pour les hélicoptères, se sont tous ensablés à une centaine de kilomètres de N'Djamena !

Suite à cet échec, un second dispositif terrestre composé de militaires français et tchadiens du DAO (Détachement d'Assistance Opérationnelle) sera envoyé et, comme le premier, finira enlisé cette fois un peu plus au nord que le premier.

La partie survivante des rebelles reprit sa progression vers le nord à destination de Bardaï (Latitude : 21°21' Nord, Longitude : 17°00' Est).

Le 27 janvier, la « *Ligne Rouge* » est remontée d'une centaine de kilomètres plus au nord, sur le 16^{ème} parallèle. La patrouille F 223, Leader Cne GUÉRIN, N°2 Cne LE BALLE, décolle avec un ordre de tir sur la colonne. Après avoir ravitaillé sur un *Transall*, nous remontons la piste à partir de Toro Doum, nous sommes déterminés et cette fois armés de bombes à sous-munitions « *Beluga* » qui peuvent être larguées à très basse altitude. Nous suivons les traces jusqu'à Kiri Kide sans trouver l'ombre d'un véhicule et nous faisons demi-tour.

Pendant ce temps le vent de sable s'est levé sur le terrain de N'Djamena, La visibilité horizontale était en dessous des minima (de l'ordre de 1,5 km). Comme il n'y avait pas de rampe d'approche pour identifier l'entrée de piste par mauvaise visibilité, les pilotes restés au sol eurent l'excellente idée d'utiliser des miroirs héliographe. Dès qu'ils entendirent le bruit de nos avions, Le Lcl COCAULT, le Cne KERFRIDEN, le Cne PRUNA et l'Asp MAURIN se précipitèrent vers le seuil de piste, se placèrent de part et d'autre de l'entrée de piste face au soleil et au fleuve Chari et firent scintiller leurs miroirs pendant notre approche finale. En

courte finale, nous avons aperçu les éclats lumineux des héliographes dans le halo de la brume de sable et ainsi pu localiser suffisamment tôt l'entrée de piste pour nous aligner et nous poser en toute sécurité ! Cela nous a évité, vu notre pétrole restant, un déroutement aléatoire sur un terrain éloigné du Cameroun.

Le 28 janvier : pas de décollage possible cause tempête de sable sur N'Djamena.

Le 29 janvier : trois missions de reconnaissance armées sont déclenchées, la F225 sur Toro Doum (Cne Daniel KERFRIDEN et Asp Serge MAURIN ; la F226 sur Toro Doum (Slt Guy WURTZ et Cne Guy PLANET ; et la F227 sur Iriba (Ltt René LE GALL et Cdt Michel MANDRILE).

Le 30 janvier : deux *Puma* de l'armée de Terre qui ne connaissaient pas la zone du crash sont pré-positionnés au sud de la palmeraie de Toro Doum, avec à leur bord des commandos, un médecin et un spécialiste GE (Guerre électronique). Leur mission : rester en retrait, hors de portée d'éventuels ennemis, attendre que les *Jaguar* confirment que la zone est sûre et identifient la position de l'épave pour aller récupérer le corps et la partie sensible des équipements électroniques.

Pendant ce temps la patrouille F228 (leader Cne LE BALLE et Lcl COCAULT) se prépare : c'est la deuxième mission de reconnaissance pour repérer l'épave du *Jaguar* A81. Avant cette mission et suite au vent de sable des jours précédents personne ne savait précisément où était localisée l'épave, tout avait été balayé et les dunes avaient changé d'aspect.

Serge COCAULT raconte :

Sans la mémoire de Jacques LE BALLE, j'aurais eu beaucoup de difficultés pour désigner une zone de crash car les débris recouverts depuis plusieurs jours par le sable étaient à peine remarquables sur l'étendue de sable... Tout au plus quelques anomalies difficilement perceptibles à la surface du sable.

Jacques LE BALLE raconte :

J'ai dû refaire plusieurs fois les mêmes passes de tir pour localiser l'épave du Jaguar qui suite à la tempête du 28 janvier était recouverte de sable et pratiquement invisible. J'ai réussi à la repérer grâce à l'image intacte que j'avais gardée de mes passes de tir (cap et timing), des images du comportement du JAGUAR en vol et de sa trajectoire finale. C'était gravé dans ma mémoire et ça l'est encore aujourd'hui.

Puis nous avons envoyé les coordonnées du crash au QG (Quartier Général) de N'Djamena.

Dès que le Cne LE BALLE retrouva ce qui lui semblait correspondre à la zone du crash, il demanda à l'*Atlantic* de ploter la position et de guider les hélicoptères *Puma* en attente pour récupérer le corps du pilote. Les hélicoptères intervinrent dans la foulée pendant que les *Jaguar* restaient en alerte à proximité de la zone.

Les problèmes rencontrés pour aller sur zone soulevèrent beaucoup de questions parmi les pilotes sur la volonté qu'affichait le commandement à cette époque d'assurer leur récupération rapide en cas d'éjection pendant la réalisation des missions opérationnelles. Durant toute cette phase, les directives et les ordres d'emploi des moyens aériens ne nous ont pas parus très clairs et nous y avons tous vu la première des causes de la perte de notre chef de détachement, bien que le nombre de passes réalisées par les deux patrouilles sur cet objectif fortement défendu était périlleux et présentait un risque très important.

Après la bataille de Toro Doum, le nouveau dispositif joua son rôle dissuasif. Aucune action d'envergure des coalisés ne fut tentée.

Le 17 septembre 1984 : fin de l'intervention française au Tchad. Au grand regret d'Hissène HABRÉ et des Américains, Paris et Tripoli annoncent l'évacuation totale et concomitante du Tchad. À compter du 25 septembre, le 16^{ème} parallèle (Torodum, Koro Toro et Oum Chalouba) sera la limite à ne pas dépasser.

L'opération de désengagement, baptisée **SILURE**, débutera le 25 septembre et s'achèvera le 11 novembre 1984.

Pendant SILURE, les troupes libyennes prennent effectivement la direction du nord mais s'arrêtent avant la frontière pour renforcer leurs positions au Tchad et aménager la piste d'aviation de Ouadi Doum. **Mais ceci est une autre histoire.**



Brevet de pilote "devise": *l'étoile te guide, les ailes te portent et la couronne t'attend*

Dans la chasse tout se termine par : *À la chasse B... et mort aux C...*

Patrick GUERIN

**Témoignage de Mme Marie-Chantal ROEKENS infirmière / sage-femme de Médecins
sans Frontières**

Voici quelques réponses à vos questions. Rien d'extraordinaire car tout a été dans la presse à l'époque.

Je suis infirmière et sage-femme (en Belgique il y avait deux années communes à chacune des formations). J'étais au Tchad depuis ± 10 mois et faisais partie d'une équipe mobile pour évaluer l'état nutritionnel de la population et les ressources disponibles dans les villes et villages. J'étais à Abéché lorsque les soldats du GUNT ont repris la ville pendant deux jours (vers juin 1983 je pense). Ensuite, notre directeur m'a envoyé à Mao avec un nouveau médecin (Christian DELZENNE) ; il m'a dit *"tu verras, c'est très calme par-là..."*. Notre rôle était de superviser l'hôpital de Mao ainsi que tous les dispensaires de la préfecture du Kanem : aide aux infirmiers et approvisionnement des pharmacies ; prévention maternelle et infantile à l'hôpital de Mao et accueil ponctuel des chirurgiens et ophtalmo en tournée. Ziguey n'était pas vraiment un village, mais plutôt un petit fort militaire. Un infirmier y travaillait pour soigner les populations nomades.

Nous sommes donc partis le matin avec notre "traducteur-guide" Maïna pour un aller-retour à Ziguey. C'était la deuxième fois que nous y allions. Depuis la piste, nous voyions le fort sur la dune entouré de jeeps claires. Puis elles ont foncé vers nous ; j'ai tout de suite pensé que c'était les soldats du GUNT. Ils se sont rués sur nous et nous ont fait sortir violemment du véhicule ; ils criaient *"des Français, des Français!"*. Maina criait aussi *"non c'est des médecins de Belgique"...*

Après un moment de confusion on a dû s'asseoir au pied d'un arbre et on a attendu longtemps. Un des combattants nous a dit qu'ils allaient attaquer la ville de Mao.

Ils ont sans doute changé leurs plans car ensuite on est parti dans un de leurs véhicule. Ils ont dit que bien évidemment notre Toyota de MSF était un don gracieux pour les combattants. On a roulé vers l'est puis plein nord presque toute la nuit. La jeep s'est ensablée plusieurs fois. Le matin du 25 janvier on est arrivé dans un ouadi. Ils nous ont interrogé.

Les avions sont passés une première fois. Ils nous ont mis dans notre Toyota avec une couverture verte sur le toit et un chauffeur. Il a traversé tout le ouadi à découvert, lentement puis on est revenus sur la dune de départ. Nous y avons retrouvé Maïna.

Vers 16h les avions sont revenus. Ils avaient emmené Christian plus loin et je suis restée avec Maïna couchée sur une dune. J'avais très peur ; Maïna me rassurait comme il pouvait. Les rebelles hurlaient et tiraient comme des fous furieux dans le ciel dans le bruit infernal des avions.

Le passage suivant, Maïna ne disait plus rien sauf ses prières, le nez dans le sable. Je lui serrais le bras et j'ai pensé que j'allais mourir. Un camion de munitions avait été touché et tout partait dans tous les sens. On entendait plein de balles passer tout près.

Quand ça s'est calmé, je me suis assise et j'ai claqué des dents, je ne pouvais plus m'arrêter. Un soldat est passé et a dit : *"vous voyez, c'est à ça que ressemble la guerre"* puis *"nous avons abattu un Jaguar et nos hommes sont partis le chercher"*. J'ai pensé très fort *"pourvu qu'ils ne le trouvent pas"*. Après, ils ne nous en ont plus parlé et je me suis demandé s'ils l'avaient

vraiment touché ou s'ils se vantaient.

Puis nous avons roulé toute la nuit et puis un vent de sable s'est levé. L'eau était rationnée et avait un goût d'essence ; une citerne d'eau avait été détruite lors des combats. On a roulé des heures sur de la "tôle ondulée".

En fin de journée on est arrivés dans une palmeraie où on a pu se laver. Ils nous ont dit que Maïna allait à Faya et que nous on continuerait plus loin. On les a supplié pour que Maïna reste avec nous, mais il n'y a rien eu à faire. Ils nous ont dit que le gouvernement belge faisait des démarches.

On a encore roulé deux jours. Ils ont chassé la gazelle avec la jeep. C'était le repas du soir. Nous avons dormi sous tente un soir et un militaire est venu nous voir, clair de peau. Il nous a demandé si on parlait anglais ou italien. Je ne me souviens plus de ce qu'il nous a dit, sauf qu'il nous trouvait très jeunes pour être embarqué dans cette aventure.

Nous sommes arrivés à Bardaï le 30 janvier et avons été logés à l'hôpital.

Christian a fait une hépatite en mars ; nous avons été transférés à l'hôpital de Sebbah, soignés par des Bulgares durant une semaine puis remis aux autorités belges à Tripoli début avril.

Maïna est resté un an à Faya puis a pu retourner à Mao grâce à un échange de prisonniers.

Nous avons continué notre route ensemble depuis lors et jusqu'à maintenant.

Christian travaille en médecine générale à Tournai et moi infirmière en hôpital.

Voilà. Je m'arrête pour aujourd'hui. J'espère que j'ai pu répondre à quelques-unes de vos interrogations. J'aurais tellement aimé que nos routes ne se croisent pas de cette manière, croyez-moi.

Ces événements que vous rappelez nous ont bien évidemment traumatisés, y compris le décès de votre compagnon d'arme. Se trouver au milieu d'un champ de combat n'est pas notre vocation et nous n'y sommes pas formés. C'est pourquoi nous avons décidé de laisser enfouis ces pénibles moments. J'ai cependant bien volontiers rassemblé l'ensemble de mes lointains souvenirs pour répondre à votre demande. Nous ne savions pas où nous étions, tout était dunes et sable, avec parfois quelques petits bosquets d'épineux rabougris et quelques étendues plates et nues (ouadi). Les rebelles parlaient "gorane" entre eux, dialecte que nous ne comprenions pas. Je crains de n'avoir aucun autre élément à rajouter.