

# L'attaque de Ouadi Doum

En 1985 le Tchad, dirigé par Hissen Habré, était partagé en deux. Le 16<sup>e</sup> parallèle faisait office de frontière avec la Libye. KoroToro à l'ouest et Oum Chalouba à l'est, étaient les points habités les plus avancés du Tchad. De part et d'autre de cette ligne désertique que traversaient quelques pistes, des groupes armés s'observaient et se battaient régulièrement pour la conquête d'un morceau de sable ou pour le plaisir. Khadafi tendait à vouloir s'approprier de grands morceaux de ce désert. Son avance sera stoppée par une opération aérienne française d'envergure (après plusieurs annulations). Le commandant de l'opération raconte.

## Les débuts

Au cours de l'année 1984, il apparut clairement que la Libye avait débuté la construction d'une base et d'une piste d'atterrissage qui, lorsqu'elle serait achevée, modifierait considérablement l'équilibre stratégique local en plaçant N'Djamena à portée d'avions de combat, ce qui n'était pas le cas auparavant, les plus proches terrains libyens se situant à plus de 1 200 km de la capitale.

À partir de ce moment, la progression des travaux de la piste fut suivie avec une très grande attention par les autorités françaises. Tout portait à croire qu'une fois la piste achevée, les Libyens et leurs alliés stationnés à Faya et à Fada pourraient envahir le Tchad en bénéficiant d'un appui aérien, face à des Tchadiens qui en étaient démunis. Après l'opération Manta en 1983, la France avait quitté le Tchad ; ne demeuraient sur place que quelques coopérants.

En février 1985, il fut demandé à la Force aérienne tactique de proposer une solution opérationnelle qui permettrait de neutraliser la piste en construction. L'étude me fut confiée et, avec l'un de mes adjoints, le commandant René Giraud (64 - Carpentier), nous rédigeâmes à la main, dans le plus grand secret, l'étude demandée.

Il était évident que de nombreuses difficultés devaient être surmontées : distances, munitions appropriées, sécurité, recalage de la navigation et nature du revêtement de la piste qui était constitué de plaques métalliques en double épaisseur, encliquetées entre elles et posées sur un sol dur. Elles n'avaient qu'un lointain rapport avec les plaques PSP.

Le premier choix fut de déterminer le type de munitions qui permet-

trait de neutraliser la piste. Plusieurs solutions s'offraient à nous, parmi lesquelles les bombes classiques et les deux types de munitions antipiste dont disposait à l'époque la FATac : les Durandal et les BAP 100 .

Une analyse approfondie nous permit d'établir que la meilleure solution serait d'équiper les avions de BAP 100, munitions plus légères que les Durandal, qui pouvaient être emportées en plus grand nombre (jusqu'à 18) avec un adaptateur situé sous le ventre de chaque appareil. L'objectif était de réaliser des coupures, en attaquant la piste avec 10 à 15 degrés de convergence, les appareils étant placés dans une formation suffisamment écartée pour que toute la longueur utile de la bande de décollage soit découpée en tronçons inexploitable. Le C.FATac approuva notre étude, la proposition d'ordre d'opération fut transmise aux états-majors de l'Armée de l'air et des Armées deux jours après la réception de la demande.

Convaincre certains ne fut pas très aisé mais je parvins à démontrer que le projet était cohérent et qu'il présentait, compte tenu des difficultés à résoudre, le meilleur compromis possible. En particulier, je démontrai que non seulement les BAP 100 feraient des trous dans la piste en explosant sous le revêtement comme elles l'auraient fait sous une bande bétonnée, mais que de surcroît elles gondoleraient le mécano métallique de la surface rendant, du fait des déformations subies par les plaques, très difficile sinon impossible toute réparation rapide.

## La résolution des difficultés particulières

D'autres difficultés immédiatement identifiées résidaient dans :

- le faible nombre de terrains de stationnement et de départ utilisables ;



Les 3 présidents : Hissen Habré, Mouammar Khadafi et François Mitterrand.



- les distances à parcourir;
- la capacité limitée du système de navigation des *Jaguar*.

Tous les terrains existants en Afrique centrale furent étudiés mais il fallut bien admettre que seuls Libreville et Bangui possédaient la capacité d'accueillir aussi bien les avions de combat que les ravitailleurs. En effet, en 1985, les *CI35F* des FAS n'avaient pas encore été remotorisés avec des CFM 56. Les capacités de leurs propulseurs à ces latitudes limitaient leurs performances au décollage, allongeant leur course, limitant leur poids maximal et en conséquence, réduisant d'autant le carburant pouvant être délivré en vol aux avions de combat. En outre, les conditions de stationnement des avions étaient difficiles à maîtriser sur des terrains civils comme Libreville et Bangui dont les parkings étaient exigus et les conditions de roulage aléatoires.

Enfin il fallait pouvoir relier les différents chefs de détachement par des liaisons protégées et fiables au sol comme en vol, et ce n'était pas une mince affaire, ce domaine n'ayant pas beaucoup évolué depuis l'opération *Manta*!

Un atout cependant était représenté par le *Breguet Atlantic* de l'Aéronautique navale. Poste de commandement en vol déjà utilisé à maintes reprises dans les opérations passées, cet appareil disposait d'une capacité remarquable de transmissions, de recueil du renseignement et de guerre électronique; et les équipages qui se relayaient à Dakar et Bangui possédaient un niveau opérationnel remarquable.

L'étude achevée proposait un dispositif de 8 *Jaguar* armés de BAP 100 et chargés d'équipements de guerre électronique d'auto-protection, des *CI35F* en nombre suffisant et un *Atlantic*. Seuls les terrains de Bangui et de Libreville seraient utilisés, à l'aller comme au retour; N'Djamena était interdit sauf en secours. De plus, il n'était pas envisagé de réaliser de ravitaillement en vol au nord du 16° parallèle, ce qui se serait justifié parfaitement, mais aurait compliqué un peu plus le déroulement de la mission.

#### l'officialisation de la mission

Le projet fut finalement adopté au début du mois d'avril 1985; il fut baptisé du nom de code « *Pivert* ». L'ordre d'opération fut diffusé en quelques exemplaires réservés et sévèrement classifiés. Le CEMA suivait personnellement l'affaire. Le commandement tactique me fut confié par le CEMAA et le *C.FATac*. À ce moment-là, la piste de Ouadi-Doum était recouverte de plaques métalliques sur environ 1 600 m, les menaces sol-air identifiées se limitaient à des SA7 et des mitrailleuses.

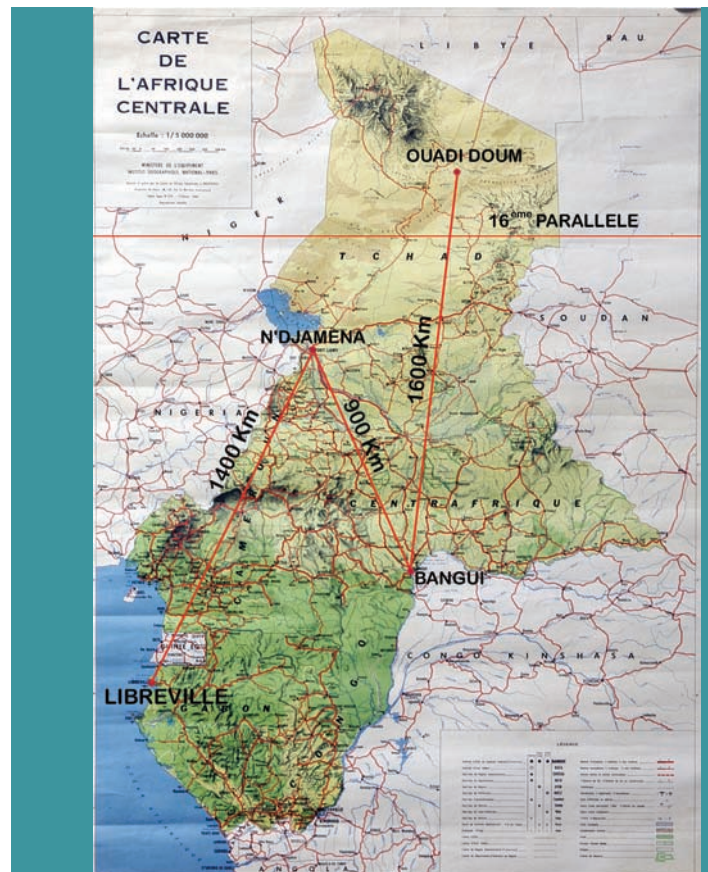
Nous n'entendions plus parler de l'affaire, mais en réalité la situation était suivie au plus haut niveau. L'idée d'une frappe progressait tandis qu'au nord du 16° parallèle la piste de Ouadi-Doum s'allongeait. Le fabricant des fameuses plaques fut identifié. Cela permit d'en acheter une petite quantité et, une fois assemblées, de faire une expérimentation de l'efficacité des munitions prévues en grandeur nature. L'essai confirma nos suppositions.

Puis l'attente se poursuivit, ponctuée de temps en temps par des missions de reconnaissance destinées à surveiller l'évolution du dispositif libyen et à identifier les éventuelles émissions électromagnétiques des radars de veille ou des systèmes sol-air. Je restais en métropole comme les moyens destinés à l'opération.

#### Les premiers préparatifs sérieux

C'est après l'été 1985 que l'on reparla de cette mission. Malgré les conditions de chaleur régnant le jour au niveau du 18° parallèle, la piste s'était considérablement allongée et de petits avions d'entraînement pouvaient déjà l'utiliser. La défense sol-air avait été renforcée et les troupes au sol bivouaquaient encore au nord du 16° parallèle sur les principales pistes.

À plusieurs reprises, des missions de reconnaissance, baptisées « *Musaraigne* », furent réalisées depuis Bangui par une patrouille légère de deux *Jaguar* équipés de bidons photo spéciaux. Ces avions allaient survoler le nord du 16° parallèle vers 15 000 pieds pour y prendre des photos et observer ainsi la position et le volume des forces terrestres qui, l'arme au pied, tenaient les axes de communication face aux éléments tchadiens.



Le 28 octobre, je rejoignis Bangui par voie civile car, sous couvert d'un exercice banal planifié, une mise en place de la totalité du dispositif avait été décidée par le CEMA. En 48 heures l'ensemble du dispositif dont une partie venait de France fut prêt à intervenir.

Le 1<sup>er</sup> novembre, tout fut démonté et le retour des appareils en sur-nombre, vers Dakar ou la métropole, fut réalisé tout aussi rapidement. Arrivé en France, je rendis compte de la réalisation de cette mise en place d'éléments dispersés qui aurait permis de frapper rapidement en bénéficiant de l'effet de surprise. À la lumière de l'expérience, des ajustements furent décidés.

Quelques jours après, dans la nuit du 9 au 10 novembre, je fus réveillé vers 1h du matin. Je sautai dans un *N262* qui me conduisit en pleine nuit de Metz à Istres où m'attendait l'un des *C 135F* du dispositif. Nous rejoignîmes immédiatement Bangui. De toutes les bases concernées convergèrent simultanément les avions et les échelons techniques. La montée en puissance fut aussi réussie que la fois précédente alors que son déclenchement s'était produit sans aucune alerte préalable.

L'annulation de la mission, qui était totalement prête, intervint dans le courant de l'après-midi du troisième jour. Je rentrai aussitôt dans l'un des *CI35* qui se posa à Roissy pour l'occasion, et je rendis compte immédiatement directement au CEMA en présence du CEMAA. Ils prirent la décision d'augmenter le dispositif et me demandèrent →



12 Jaguar,  
2 Atlantic,  
4 Mirage F1  
au parking  
à Bangui.

## L'attaque de Ouadi Doum



BAP 100 sous le ventre du Jaguar.

→ d'ajuster en conséquence l'ordre d'opération. Le nombre de *Jaguar* fut porté à 12 appareils, auxquels s'ajoutèrent 4 *Mirage F 1* de défense aérienne ainsi que 2 *Transall* ravitailleurs et, bien évidemment, le nombre de *CI35 F* fut porté à 5 appareils.

### L'ultime répétition

Le 4 décembre, le déclenchement impromptu de l'alerte vit l'ensemble des moyens se mettre en mouvement dans les plus brefs délais vers Bangui et Libreville. Le 5 décembre au soir, la totalité des avions et des personnels étaient en place. Le lendemain matin les derniers briefings se déroulèrent en présence de tous les chefs de dispositifs, y compris celui des *CI35 F* stationnés à Libreville.

La situation tactique avait changé. Les moyens de défense sol-air s'étaient accrus. Les missions « *Musaraigne* » avaient permis d'établir une situation précise des radars de veille installés au Nord, à Faya et Fada en particulier, où se trouvait à présent un Flatface<sup>1</sup> et à Ouadi-Doum où l'on avait identifié un Spoon-Rest<sup>1</sup>, un Land-Roll<sup>1</sup> et les systèmes sol-air SA 6, SA 7, SA 8 et SA 9, renforcés par la présence de canons de 14,5 mm et de quadri-tubes de 23 mm, les ZSU 23/4. Les radars de veille accroissaient les risques, dans la mesure où, détectant un éventuel raid de beaucoup plus loin, ils pouvaient attirer très rapidement l'attention de la défense aérienne et de la chasse libyenne.

Le 5 décembre au soir j'attendis, à partir de 19h00 dans la cabine de la station Syracuse, la confirmation ou l'annulation de la mission. En cas de confirmation, je devais immédiatement transmettre l'heure H à tous les éléments du raid puis décoller le premier dans l'*Atlantic PC*-volant à bord duquel je commandais l'opération. Vers 20h00 un message arriva, annulant l'opération « *Pivert* ». Je restai à Bangui avec la plus grande partie du dispositif en attente d'une visite du CEMAA.

### Encore l'attente

Si en novembre les exécutants avaient un peu douté que la mission fût déclenchée, le 5 décembre chacun y avait cru jusqu'au dernier moment. La tension avait été perceptible pendant les briefings et tous avaient été déçus de son annulation. Afin de tester le dispositif ennemi au sol une mission « *Musaraigne* » de deux *Jaguar* fut déclenchée le 7 décembre, suivie quelques jours plus tard par une autre que je réalisai avec un vieux pilote du 4/11, habitué du Tchad. Ces missions confirmèrent la présence de troupes et de véhicules au nord du 16<sup>e</sup> parallèle.

Dans le courant du mois, nous apprîmes qu'un ou deux appareils d'entraînement s'étaient posés à Ouadi-Doum. Le 18 décembre, le chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Capillon (50-Schloesing), vint inspecter l'ensemble du dispositif aérien. Il put observer la grande concentration des appareils sur la base aérienne de M'Poko. Puis avec la fin de l'année, on revint au dispositif normal.

## L'attaque du terrain de Ouadi-Doum

### La mission se précise

Au mois de janvier 1986, trois détachements de 4 *Jaguar* (cellule rapace) stationnaient sur les sites de Bangui, Libreville et Dakar, sur chaque terrain se trouvait également un *CI35 F*.

Le 14 février, la mise en place fut déclenchée. Les *Jaguar*, les *CI35* et tous les éléments du dispositif convergèrent sur leurs terrains de décollage respectifs ; je rejoignis Bangui avec les *CI35 F* supplémentaires alors que, dans le même temps, un message d'Armées-Paris avait été envoyé aux trois centres d'opérations (Air, FAS, FATAAC) et au Comelef de Bangui :

« Prenez disposition pour pouvoir exécuter mission *Trionyx* à partir de Bangui dimanche 16 février matin... Mission *Trionyx* sera confirmée par EMA le 15 février avant 17h00 Z. »

Le nom de l'opération avait changé, « *Pivert* » sans doute trop utilisé depuis presque une année était remplacé par « *Trionyx* ». Tous les participants présents sentaient que cette fois-ci ce serait la bonne, d'autant que simultanément se préparait la mise en place à N'Djamena des premiers éléments qui allaient, après l'attaque de Ouadi-Doum, composer l'opération « *Épervier* ».

### Le dispositif définitif

Les moyens mis en œuvre pour l'attaque furent les suivants :

- 12 *Jaguar* équipés de moyens de guerre électronique d'auto-protection dont 8 armés de 12 bombes antipiste de 100 mm (BAP 100) et de deux réservoirs largables de 1 200 litres, et 4 de 2 bombes de 250 kg freinées et d'un réservoir largable ventral de 1 200 litres. Ces appareils étaient destinés à l'attaque du terrain. Ils possédaient chacun en interne une caméra Omera 40 à balayage sur 180° qui permettait de filmer pendant les passes de tir ;
- 4 *Mirage F1 C* de défense aérienne, équipés de missiles et de canons. Ils étaient surtout prévus pour escorter les *CI35 F* et ne devaient pas s'en séparer, restant de ce fait au sud du 16<sup>e</sup> parallèle ;
- 6 *CI35 F* ravitailleurs en vol décollant de Libreville et de Bangui ;
- 1 *Atlantic PC*-volant (doublé d'un spare) où se trouverait le chef de mission. Destiné à la veille électronique et au renseignement, il permettrait le commandement en vol des composants du raid, les transmissions avec les appareils et les centres d'opérations concernés, le compte rendu en vol et toutes les décisions devant être prises à chaud en fonction des circonstances, qu'il s'agisse de la conduite de la mission ou de la sécurité.
- 1 *Puma* prévu pour la SAR (*Search and rescue*).
- 2 *Transall* ravitailleurs stationnés à N'Djamena et à Bangui : capables de décoller sur alerte pour ravitailler en secours des avions de combat déroutés, ayant subi des avaries ou incapables de se poser du fait du mauvais temps.

### Les ultimes préparations

Le leader du dispositif des *Jaguar* était le commandant de l'Escadron de chasse 1/11, le commandant de Tellier (71-Blanckaert), son délégué-leader était son second, le commandant Carbon (72-Madon), deux pilotes d'une grande expérience et deux chefs incontestés.

Les pilotes de l'escadron logeaient dans une villa proche du camp des 200 villas. C'est là, dans la salle à manger de la villa, dans des conditions relativement rustiques, quelquefois sur le sol, qu'ils tracèrent leurs cartes et traitèrent toutes les données nécessairement adaptées juste avant la mission : consommations, éléments de décollage, paramètres de tir et synthèses des renseignements.

Les quinze pilotes qui composaient l'ensemble du détachement *Jaguar* accomplirent cette ultime tâche avec bonne humeur et efficacité. Dans le même temps, le leader des *CI35 F* et ses équipages effectuaient le même travail sur leurs bases respectives.

Tous les leaders se retrouvèrent le 15 février en début d'après-midi dans la salle de briefing des Éléments Français en Afrique Occidentale (EFAO). À 17h30, chacun regagna son poste d'alerte pour attendre l'arrivée du message de confirmation ou d'annulation.

Le message fut envoyé par Armées-Paris le 15 février à 16h45 Z soit 17h45, heure de Paris. Il fut aussitôt répercuté sur les chefs de détache-



ment. L'heure H, qui correspondait à l'heure de décollage des *Jaguar*, fut fixée à 04h30 Z soit 05h30 locale le lendemain matin, le dimanche 16 février 1986.

L'heure de décollage conditionnait toute la chronologie de la mission, y compris le décollage de l'*Atlantic* qui intervenait le premier, 3 heures avant l'heure H, ainsi que la mise en alerte et le décollage des trois *C135F* de Libreville qui, pour être au rendez-vous des ravitaillements en vol, devaient décoller 1 heure 25 minutes avant les *Jaguar*.

### Chronologie de la mission

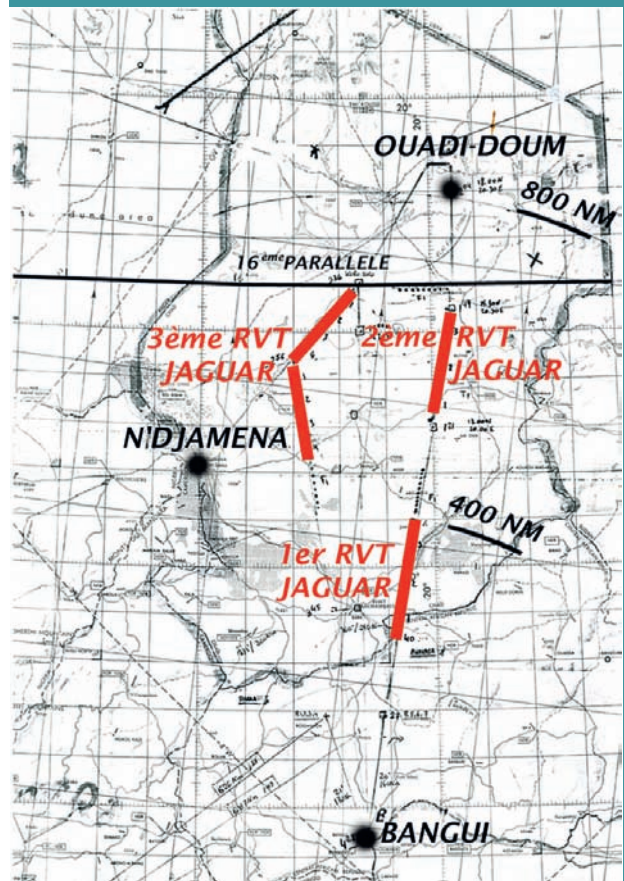
La carte jointe montre le parcours prévu pour les *Jaguar* ainsi que les axes de ravitaillement. Pour permettre d'apprécier les distances, on peut dire que Libreville correspondait à Gibraltar, Bangui à Orange, Ouadi-Doum se situant approximativement au nord de l'Écosse. L'espace situé au nord de Bangui n'offrait aucun équipement de navigation et un seul terrain de secours, N'Djamena. Quant à la récupération d'un pilote éjecté au nord du 16<sup>e</sup> parallèle, elle reposait sur un dispositif très aléatoire !

#### La chronologie était la suivante :

H-3h	Transmission de la météo pour la totalité du dispositif ;
H-2h30	Décollage de l' <i>Atlantic</i> PC-volant ;
H-1h25	Décollage des 3 <i>C135F</i> de Libreville ;
H-1h00	Transmission de la météo pour les <i>Jaguar</i> ;
H-0h30	Mise en alerte de la SAR ;
H	Décollage des <i>Jaguar</i> ;
H	Décollage du 4 <sup>e</sup> <i>C135F</i> de Libreville ;
H+0h37	Rassemblement des trois <i>C135F</i> de Libreville et des <i>Jaguar</i> et début du 1 <sup>er</sup> ravitaillement ;
H+1h00	Décollage des 2 <i>C135F</i> de Bangui ;
H+1h00	Décollage des 4 <i>Mirage F1C</i> ;
H+1h12	Fin du 1 <sup>er</sup> ravitaillement ;
H+1h31	Début du 2 <sup>e</sup> ravitaillement en vol des <i>Jaguar</i> ;
H+1h54	Fin du 2 <sup>e</sup> ravitaillement ;
H+1h55	Passage des <i>Jaguar</i> au nord du 16 <sup>e</sup> parallèle en descente à basse altitude. Dernière possibilité d'annulation de la mission
H+1h56	Début du ravitaillement en vol des <i>Mirage F1</i> ;
H+2h10	Fin du ravitaillement en vol des <i>Mirage F1</i> ;
H+2h14	Attaque de Ouadi-Doum par les <i>Jaguar</i> ;
H+2h36	Passage du 16 <sup>e</sup> parallèle par les <i>Jaguar</i> ;
H+2h57	Rassemblement des <i>Jaguar</i> et des <i>C135F</i> et 3 <sup>e</sup> ravitaillement en vol des <i>Jaguar</i> ;
H+3h14	Fin du 3 <sup>e</sup> ravitaillement ;
H+4h20	Atterrissage de 2 <i>C135F</i> à Libreville ;
H+4h30	Atterrissage des <i>Jaguar</i> à Bangui ;
H+4h45	Atterrissage des 2 <i>C135F</i> à Bangui ;
H+5h20	Atterrissage des 2 derniers <i>C135F</i> à Libreville ;
H+6h00	Atterrissage de l' <i>Atlantic</i> à Bangui ;

À cette chronologie s'ajoutaient bien évidemment de nombreuses dispositions particulières qui s'efforçaient de prévoir tous les aléas envisageables. La totalité des incidents possibles avait été envisagée, et il faut avouer qu'à certaines phases de la mission les risques étaient nombreux. Plusieurs contraintes s'exerçaient sans qu'il soit possible de les éviter comme, par exemple pour les *C135F*, leur imbrication sur le parking exigu de Libreville, la nécessité de remonter la piste pour décoller, ou les limites dues aux conditions météorologiques locales (risque d'orage inondant la bande, incident dû à un appareil civil).

Les mêmes risques étaient à redouter au décollage de Bangui, un décollage avorté d'un *Jaguar* pouvait retarder toute la mission, entraîner une consommation excessive des ravitailleurs et perturber les rassemblements. L'heure limite de décollage des *Jaguar* dans la configuration lourde qui était la leur ne pouvait dépasser 10 heures du matin. En vol les risques étaient plus classiques, les ravitaillements en vol par exemple : le point unique de ravitaillement dont disposaient les *C135F* condamnant les *Jaguar* à se succéder derrière la perche, mais la configuration,



Itinéraire et ravitaillements.

l'altitude et la température obligeaient les pilotes à le faire avec la post-combustion modulée, le bénéfice des ravitaillements en vol était limité par la consommation importante des avions pendant qu'ils se déroulaient. Il serait trop long d'énumérer toutes les difficultés auxquelles je pensais ce 15 février vers 23h00, étendu sur un lit Picot dans le PC des 200 villas à Bangui en attendant de partir vers l'*Atlantic*.

### Déroulement du raid

L'*Atlantic* décolla comme prévu. Il faisait nuit sur Bangui. Les prévisions météorologiques étaient favorables. Il ne restait plus qu'à attendre les confirmations des décollages successifs puis à suivre toutes les phases du raid, les ravitaillements, l'attaque et son compte rendu en vol, qui devait être aussitôt retransmis en code à Paris, afin que soit immédiatement exploité son résultat dans le contexte très politique et très médiatique qui environnait les affaires franco-africaines et tout particulièrement le Tchad.

Le compte rendu du décollage des *C135F* de Libreville ne me parvint pas pour des raisons de transmission. Comme il était, de toutes les façons, prévu que seuls les problèmes remettant en cause la suite du raid seraient immédiatement transmis à l'*Atlantic* par tous les moyens, y compris non discrets, je ne m'inquiétai pas outre mesure.

Le commandant de Tellier, leader des *Jaguar* fit, à son retour, un rapport précis dans lequel il commenta le décollage de son dispositif :

« Le décollage s'effectua de nuit en piste 19 (pente négative et rassemblement plus facile) et fut à l'origine de la première frayeur rencontrée par la plupart des 11 pilotes (le 8<sup>e</sup> tireur des BAP 100 ayant annulé son décollage devant une panne d'auto stabilisateur après la mise en route qui aurait augmenté les risques pour le ravitaillement). Les configurations des avions (équipés de lance-leurres infrarouge à la place du parachute frein) en l'absence de barrière d'arrêt, en furent la cause.

En effet, en cas d'incident, l'avortement du décollage devait être effectué avant 135 nœuds de manière à assurer le freinage maximal et →

1- Codes OTAN pour ces radars soviétiques.

## L'attaque de Ouadi Doum

© 11è EC

À g. réticule de bombardement du Jaguar ; à dte, rafales de BAP 100 coupant la piste.



→ l'arrêt avant le bout de piste ; la vitesse permettant de poursuivre le décollage en cas de panne était de 180 nœuds. Il n'y avait donc pour les pilotes que l'éjection comme solution de secours entre 140 nœuds et 180 nœuds. La longueur calculée de roulement au décollage devait être de 1 900 m d'après les courbes données par la documentation qui n'avaient pas encore intégré les performances réelles du moteur dans ces cas limites. La pente, la température et le reste firent que la distance réelle de décollage fut d'environ 2 300 m ; il ne restait pas beaucoup de distance disponible sur cette piste qui en mesurait 2 500. »

Dans l'aube naissante, je pus observer par le hublot de l'Atlantic les 11 Jaguar effectuer leur premier ravitaillement. Le leader des Jaguar décrivit la suite de la mission (c'est-à-dire le rassemblement du dispositif), la montée, la rejointe des C 135F et la navigation à moyenne altitude – niveau 190 – entrecoupée de deux ravitaillements, le premier aussitôt après la rejointe, le second avant la descente.

Tout se passa comme prévu jusqu'au point de recalage situé à la fin du deuxième ravitaillement : en effet, pour corriger les nombreuses dérives du calculateur de navigation des Jaguar qui ne possédait pas de centrale à inertie, un top vertical plaquette devait être fournie par un C 135F avant la séparation. Le top transmis fut erroné de 8 minutes. Mais heureusement les caractéristiques du point prévu et l'absence de nébulosité avaient permis aux pilotes de réaliser un recalage autonome de leur calculateur.

« La percée, débutée à 200 km de l'objectif, sous la couverture radar ennemie se termina à 200 pieds et 450 nœuds en formation "gorilla" (formation de manœuvre défensive au sein des patrouilles simples), avec une visibilité n'excédant pas 5 km. Puis, avec la visibilité qui augmentait, l'altitude diminuait au sein des trois patrouilles. Cette formation resta inchangée jusqu'à l'attaque. »

Pendant ce temps-là le reste du dispositif longeait le 16<sup>e</sup> parallèle.

### L'attaque du terrain par les 11 Jaguar

Le leader continue :

« À partir de 30 NM de l'objectif la menace sol-air devenant importante, la formation de manœuvre offensive fut adoptée et conservée jusqu'au virage vers l'objectif. À 10 NM, les 11 Jaguar accélérèrent à 500 nœuds tout

en passant en échelon à gauche : 7 avions en BAP 100 et 4 en bombes de 250 kg à 10 secondes. Une légère altération de cap de la première patrouille en imposa une plus importante à la deuxième dont la vitesse chuta à 430 nœuds, trois avions furent obligés de rebrancher la postcombustion à 6 NM afin de ré-acceler vers 480 nœuds.

Les couples Phimat-Barracuda (lance-leurre et détecteur brouilleur) étaient sur auto-émission, deux séries de 9 leurres infrarouges furent lancées de manière préventive à 6 NM et à 2 NM ; n'ayant pas de séquenceur les deux derniers pilotes furent contraints d'appuyer 18 fois sur le bouton LLIR (lance leurre infrarouge) dont la position cabine n'était pas des plus fonctionnelles.

La formation d'attaque fut choisie en fonction de l'armement, les BAP 100 en premier, les bombes freinées ensuite (ces dernières avaient été imposées car on escomptait qu'elles feraient de gros trous plus significatifs au plan médiatique que les explosions souterraines des BAP 100, mais infiniment plus rapides à reboucher et sans efficacité à moyen terme). L'ensemble des avions attaqua avec 10 degrés d'angle et en une trentaine de secondes, afin de concentrer l'attaque dans le temps au détriment peut-être du nombre d'impacts dans la piste mais en favorisant la probabilité de réaliser des coupures.

Le tir ne fut pas de tout repos. Il ne pouvait se faire qu'en manuel, la hausse calculée et affichée correspondant à la quatrième BAP 100 de la série, il fallait tenir les éléments de vol de manière très rigoureuse : 480 nœuds, 200 pieds, 10 degrés d'angle. En outre, les pilotes devaient actionner manuellement leur caméra Omera 40, certains y parvinrent et l'une de ces photos parut dans tous les journaux prouvant la réussite de la mission.

La plupart des pilotes eurent des difficultés pour tenir tous ces éléments. Certains tirs furent effectués avec plus de 20 degrés. D'autres en léger virage, l'altitude de 200 pieds ne fut pas toujours respectée. Toutes ces difficultés expliquèrent que seuls 11 impacts de BAP 100 furent retrouvés sur la piste à la suite de la reconnaissance que fit un Mirage IV le lendemain, au lieu de 20 à 25 qui étaient attendus, car pour assurer le tronçonnage de la bande, la rafale de 12 BAP 100 devait, compte tenu de l'angle d'attaque, couper la piste, les premières BAP et les dernières étant inévitablement en dehors ».

Par la suite, il fut établi que les séquenceurs, comme certains para-





Jaguar en Afrique.  
peinture de Philippe Grulier

chutes, n'avaient pas forcément bien fonctionné. Les 250 kg freinées firent des trous mais au mieux en bordure de la piste ce qui ne surprit que modérément les initiés.

### Le retour

En approchant du 16<sup>e</sup> parallèle les *Jaguar* remontèrent. Les 4 appareils, qui avaient largué les 250 kg, n'ayant qu'un réservoir largable ventral passèrent devant. Le leader envoya alors le message codé m'annonçant que l'attaque s'était bien déroulée, que l'objectif avait été traité et que tous les avions étaient sains et saufs. On peut imaginer quelle fut la joie et le soulagement dans l'*Atlantic*.

La bonne nouvelle fut aussitôt retransmise à Paris.

La rejointe devait s'effectuer sur un train de *CI35F* en snake à une minute. Un léger retard par rapport au timing prévu fit que ces avions rassemblèrent sur le deuxième *CI35F* au lieu du premier. Le silence radio total qui avait régné depuis le début de la mission fut rompu; pendant quelques instants les manœuvres effectuées firent croire aux *Mirage FIC* que la chasse adverse se trouvait à proximité. Le doute fut vite levé. La situation des 4 *Jaguar* en réservoir ventral était précaire, l'échec ou l'impossibilité de ravitailler les auraient placés dans l'obligation d'un déroutement très périlleux vers N'Djamena avec un seul espoir, le *CI60* ravitailleur. Mais tout se passa normalement, les derniers *Jaguar* parvenant à utiliser un panier qu'un *Mirage F1* avait modifié avec ses sondes!

La fin du trajet retour s'effectua de manière beaucoup plus décontractée. Tous les avions regagnèrent leur base, les *CI35F* étant immédiatement redéployés, car on pouvait craindre une riposte de la Libye sous diverses formes, une action terroriste n'étant pas la moins probable.

### Le compte rendu

L'*Atlantic* se posa le dernier. J'étais attendu par le Comelef, les pilotes de la patrouille et l'officier de renseignement. Je découvris alors les photos prises par les Omera 40 des *Jaguar* qui montraient la réussite de leurs tirs. J'en fus soulagé, car je savais que dans une opération comme celle-là, il ne suffisait pas de réussir mais qu'il fallait le prouver. Le compte rendu et les photos partirent immédiatement vers l'état-major des Armées.

L'opération « *Épervier* » avait commencé pendant le raid et le colonel Pissochet, 1<sup>er</sup> Comelef d'*Épervier*, était en train de récupérer ses moyens dans une zone de l'aéroport de N'djamena, ex-base française, où il ne restait plus rien.

Mais pour nous, l'affaire ne s'arrêta pas là. Dès le lendemain, d'autres objectifs furent préparés, certains encore plus éloignés que Ouadi-Doum.

Il fut question de recommencer l'attaque de Ouadi-Doum car des journalistes, comme d'ailleurs d'excellents camarades non-aviateurs, mettaient en doute la réussite de la mission et l'importance des dégâts subis par la piste.

Un officier terrien des EFAO vint m'annoncer qu'un message libyen passé en clair (le seul jamais passé depuis un mois) indiquait qu'un avion de combat venait d'atterrir sur la piste, ce qui était faux bien sûr. Bref, on se retrouvait entre Français se dénigrant systématiquement comme souvent.

Après quelques jours, je rejoignis les *Jaguar* à N'Djamena et, adjoint OPS du Comelef, je commençai à rédiger les CPO *Épervier* tout en participant aux missions sur le 16<sup>e</sup> parallèle qui avaient pour but de surveiller la menace terrestre.

La plupart des membres du raid participèrent à l'installation, épique, de l'opération « *Épervier* ». Pendant longtemps la menace fut sérieuse, le bombardement du terrain de N'Djamena par un avion lybien, mais sans dommage, donna à penser que nos adversaires ne s'en tiendraient pas là. De nombreuses missions furent réalisées par l'*Atlantic*, les *Mirage F1* et bien évidemment les *Jaguar* sur le 16<sup>e</sup> parallèle où des combats sauvages et meurtriers se déroulèrent au sol. Mi-mars, je laissai la place au lieutenant-colonel Dumaz (64 - Carpentier), qui me succéda comme chef Ops de l'opération « *Épervier* » avant d'en être le chef quelques années plus tard.

### Conclusion

Il s'avéra par la suite que les BAP 100 avaient bien fait leur œuvre, pénétrant et explosant sous le revêtement métallique. Le treillage avait été complètement déformé et boursoufflé. Il aurait fallu tout démonter et tout recommencer en remplaçant les surfaces abîmées pour reconstituer une piste utilisable par tous les types d'appareils. Aucun avion de combat ne se posa à Ouadi-Doum après l'attaque. Le raid, malgré ses difficultés, avait été parfaitement réussi.

Un an plus tard, les Tchadiens reprirent le nord du pays au cours d'attaques d'une folle témérité. L'actuel président Idriss Deby y participa personnellement. Des officiers français du CEAM se rendirent sur place aussitôt après et purent se rendre compte de visu de la réalité du succès de l'opération.

Cette attaque fut une opération limitée compte tenu de la pauvreté des performances du système de navigation et des moteurs du *Jaguar*. Mais elle permit d'installer l'opération « *Épervier*, » d'éviter l'attaque libyenne et de stabiliser le pays... pour quelque temps. ■