



Gloire au Jaguar!

Opération Chevesne et missions longues

Patrick Jelensperger (65 – Tricornot de Rose)

Le récit de "Rasoir Alpha leader" (p. 24 de notre précédent numéro) a réveillé chez notre camarade-chasseur, second de la "Onze" au moment des événements qu'il nous relate ici, des souvenirs personnels et des souvenirs de lectures¹ qui constituent un utile rappel historique.

Le dernier numéro du *Piège* décrivait, dans le cadre de l'opération Serval, la première mission *Rafale* de Saint-Dizier à N'Djamena en passant par le Mali pour une mission de bombardement. Durée du vol affichée: 9 heures 41. C'est sans aucun doute la plus longue mission de bombardement effectuée par la chasse française, mais pas la plus longue sans bombardement.

Revenons en 1983, soit il y a 30 ans. À cette époque, le Liban vivait des moments difficiles, des troupes françaises s'y trouvent. La force aérienne est constituée de *Super Étendard* de l'aviation embarquée. Le 22 septembre, ceux du P.A. "Foch" effectuent avec succès une attaque des batteries syriennes. Le 23 octobre, des attaques kamikazes sont dirigées vers les troupes américaines (241 morts), et vers un poste français situé dans l'immeuble "Drakkar" (58 paras tués). Le 17 novembre, huit *Super-Étendard* du Clemenceau effectuent un raid sur un camp terroriste près de Baalbek. Mais une indisponibilité du P.A. l'obligera à revenir en métropole, il n'y aura donc plus de force aérienne de combat disponible sur place.

La FATac doit alors être prête à assurer éventuellement cette mission depuis le "porte-avions" de l'Armée de l'air, la base de Solenzara. Cette mission revenait à la 11^e escadre, mais les calculs montraient une durée de vol très largement supérieure aux cinq à six heures de vol auxquelles ses pilotes (et les avions) étaient habitués avec les opérations africaines (Tacaud, Lamantin, Manta...). C'est pourquoi une première mission d'endurance de 7 heures 30 est effectuée le 16 novembre par deux avions au-dessus de la France. Il est ensuite décidé d'effectuer une mission équivalente, plus longue, pour évaluer la bonne tenue des pilotes et des avions. Elle est effectuée le 15 décembre par deux avions au départ d'Istres. Les pilotes sont astreints à quelques tests médicaux, les avions sont sélectionnés

selon divers paramètres (faible consommation d'huile, bonne étanchéité du circuit d'oxygène). Le trajet est très simplement un aller/retour vers Dakar selon la route traditionnelle de mise en place en Afrique, le long des côtes espagnoles, puis marocaines et mauritaniennes. Le demi-tour sera fait avant d'arriver à Dakar, aux environs de Nouadhibou en Mauritanie. Pour cela, deux *C135F* sont nécessaires: le premier effectue le trajet aller, le second, mis en place préalablement à Dakar, décolle sur ordre du premier et vient à la rencontre de la patrouille pour ramener les deux *Jaguar* vers la France. Il y a déjà 4 heures 20 de vol affichés. Le retour se fait sur le même trajet et est poursuivi, comme presque tous les convois en retour d'Afrique, jusqu'à Toul. Cela avec un fort vent de face. Le décollage a eu lieu de nuit (nous sommes en décembre), l'atterrissage à Toul également de nuit, le vol a duré 10 heures 20. À part les vols sur *Mirage IV*, c'est certainement la mission la plus longue effectuée par des avions de combat... Les pilotes et les avions ont montré leur bonne tenue, la FATac et la "Onze" étaient ainsi prêtes à assumer une mission au Liban depuis la métropole, en attendant la disponibilité du P.A.

Début janvier 1984, l'escadron 3/11 "Corse" est mis en place avec armes et bagages à Solenzara pour une opération dont le but est un bombardement sur le Liban, et qui reçoit le nom de baptême de "Chevesne" (huit *Jaguar* et trois *C160* pour le matériel). Des vols d'entraînement sont programmés presque quotidiennement, cela d'autant plus que l'arrivée sur la Corse à très basse altitude par l'ouest ressemble à l'arrivée sur le Liban, vallées encaissées, relief identique, etc. C'est ainsi que des vols avec percée en Méditerranée à 100 nautiques à l'ouest de l'île, achevés par des tirs sur le champ de tir de Diane sont effectués. La coopération avec la Marine nationale est concrétisée par des briefings des pilotes de la 17 F qui avaient volé au-dessus du Liban. Au bout de quelques jours,



la mission est prête, cartes, ravitaillements, conduite à tenir avec les contre-mesures : Phimat, Barracuda et leurres.

Le 18 janvier, l'ordre arrive à Solenzara, c'est pour demain : une mission de reconnaissance au-dessus de la Résidence des Pins, qui est l'ambassade de France ; la météo sera bonne. À 08 h 30, décollage de cinq *Jaguar* (une patrouille de quatre plus un *spare* qui rentrera). La rejointe sur deux *C 135 F* qui avaient décollé d'Istres est réalisée, la navigation suit un trajet côtier par la pointe de la botte italienne, le sud de la Crète et Chypre. Au cours de cette navigation, la patrouille reçoit la visite de deux *F14* de l'*US Navy* qui l'escortent quelques minutes avant de la quitter bien amicalement. La côte libanaise apparaît, la percée est effectuée, un recalage des calculateurs est fait au-dessus du "Suffren" et, à 12 h 00, à 500 kt, la patrouille survole la capitale, caméras Omera 40 en fonctionnement, toutes contre-mesures sur marche, des paillettes et les leurres infrarouges sont largués, de façon à marquer la présence des cocardes françaises pour la population et nos troupes au sol. La remontée et le retour se déroulent comme prévu, les deux *C 135 F* du trajet aller sont vides, mais deux autres, venus également d'Istres, sont normalement au rendez-vous pour assurer le retour vers Solenzara. La mission aura duré 6 heures 45 et nécessité cinq ravitaillements. Dès l'atterrissage, les films sont développés et les clichés convoyés par un *Jaguar* vers les autorités parisiennes, via Creil (nous sommes en 1983, l'informatique balbutie...). À cette époque, les *Jaguar* sont également sur la côte ouest des États-Unis pour l'exercice *Red Flag*, tandis que le 4/11 est en Afrique. Cela permet à un responsable de la FATac la célèbre phrase : « *Le soleil ne se couche plus sur la FATac.* » Un autre² a dit ensuite : « *Il y a deux catégories de pilotes, ceux qui ont fait du Jaguar, et les autres.* » Après cette mission, le dispositif reste en place mais il n'y aura pas de seconde mission. À la fin du mois, le Clemenceau reprend la mer vers Beyrouth et, le 26 janvier, tandis qu'il passe au large de la Sardaigne, une patrouille de sept *Jaguar* effectue un passage TBA pour lui souhaiter bonne route vers sa destination. L'équipage est sur le pont, mais pour nos pilotes la piste est vraiment courte...



L'ambassade de France à Beyrouth.

En matière de missions longues effectuées par des avions de combat, il ne faut pas oublier celles des *Mirage IV* dont les plus longues étaient des missions de reconnaissances stratégiques. La première eut lieu en 1975 dans le cadre de l'affaire Claustre. Celle du 10 mai 1978, il y a 35 ans, dura 9 heures 30, avec six ravitaillements, quasiment la durée de la mission Serval-Rafale. C'était une mission de reconnaissance sur le nord-Tchad, Zouar, Faya et Bardai. Mais la plus longue est effectuée le 18 février 1986, après la destruction le 16 février de la piste libyenne d'Ouadi-Doum par une patrouille de 11 *Jaguar* de la 11^e escadre ; mission de reconnaissance après décollage d'Istres pour un retour à Bordeaux, soit 11 heures de vol, dont 30 minutes à Mach 2 et 50 000 pieds, et 48 tonnes en 12 ravitaillements délivrés par quatre *C135F*. Comme pour "Chevesne", les images sont développées sur place et envoyées vers la capitale par *Alphajet*.

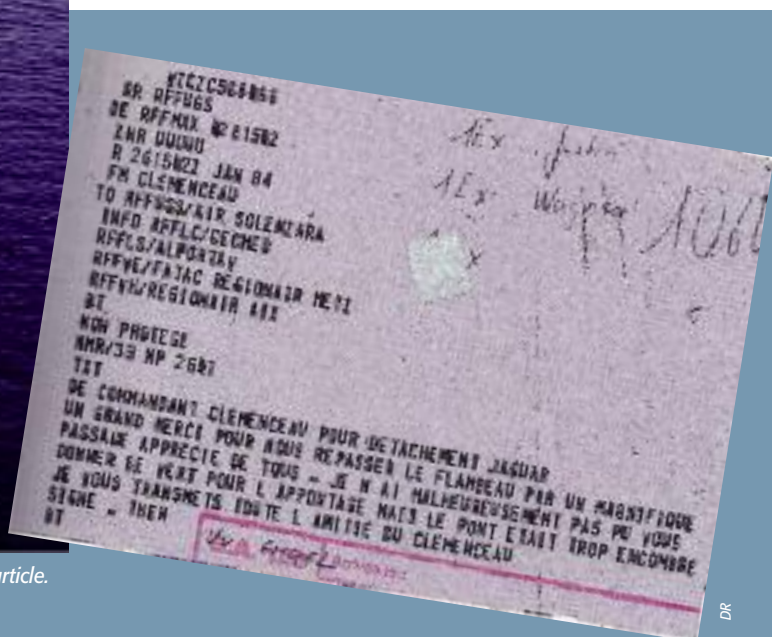
Ces rappels ne sont en aucune façon une dépréciation de la mission des quatre *Rafale*, mais une précision historique rappelant que plusieurs décennies auparavant, les prédécesseurs des "Rasoir Alpha" avaient déjà inscrit de belles pages dans l'histoire aéronautique française avec des avions d'une génération antérieure : le *Mirage IV*, mais aussi cet avion tant décrié, si attachant et si efficace pour ceux qui l'ont pratiqué, le *Jaguar*. À l'époque, pour les Africains, avion se disait "Jaguar". Cet avion s'est ensuite illustré par des actions réelles au cours de la Guerre du Golfe, puis en ex-Yougoslavie. ■

- 1- Alain Vezin, *Jaguar, Le félin en action* (E-T-A-I, 2008) ;
- Hervé Beaumont, *Mirage IV, le bombardier stratégique*, Larivière (Docavia 47, 2003) ;
- Collectif, *La Guerre électronique sur Mirage IV* (Lavauzelle, 2006).
- 2- Hervé Longuet, (69-Tariel).

11^e escadre



Survol du Clemenceau par nos Jaguar. Leader : l'auteur de cet article.



DR

