**OPERATION MANTA**

Par le CDT Kerfriden, à l'époque pilote de l'EC 4/11 "JURA", par la suite commandant d'escadrille de l'EC 2/11 "VOSGES.

25 janvier 1984 en fin d’après-midi. Les personnels des escadrons en détachement à N'DJAMENA attendent sur le parking le retour des avions partis une heure plus tôt avec le fameux" BINGO VERT ", version française du " Licence to kill ".

Cela fait bientôt un mois que les escadrons 2/12 et 4/11 vivent ensemble et des liens d’amitié se sont tissés fondés sur 1' estime mutuelle et la reconnaissance des compétences de chacun. Aux chasseurs purs la maîtrise du ciel, la gloire et les longues attentes avant un décollage sur alerte. Aux pilotes des JAGUAR le sentiment d'être déjà de vieux africains rompus aux techniques de la navigation en très basse altitude !

Le JAGUAR est un véritable mythe et son évocation vous ouvre bien des portes en Afrique. A chacun son métier cependant et il faut reconnaitre qu'au-delà des quolibets traditionnels, 1' ambiance est excellente.

Pourtant, en cette fin d'après-midi voilé déjà par le vent de sable qui s'est levé, une angoisse sourde rampe sur les parkings et étreint les cœurs car on sait déjà qu'un pilote ne reviendra pas. Chacun y va de son hypothèse. Les 2 MIRAGE FI se présentent en longue finale. L'un est touché et a perdu son carburant. Un JAGUAR se présente seul au break...

L'instant est lourd d'émotion.

Pour la première fois peut-être, j'ai peur de faire ce métier que j'ai choisi. Avec mon équipier, le Lieutenant Michel PRUNA, nous avions préparé notre mission quelques heures plus tôt. L'objectif : un commando du GUNT dans la région de TORODOUM.

Nous connaissons la région, plate, blanche, ourlée de dunes au nord que 1'on aperçoit toujours trop tard en basse altitude et ponctuée çà et là par de maigres îlots de verdure. C’est là qu'il faudra tirer nos OPIT (obus perforants, incendiaires et traçants). Mais qu'il y a loin de 1' entraînement à CAPTIEUX à cette mission dans une région hostile. Le briefing s'est résumé à sa plus simple expression : la sécurité et le pétrole, car nous nous connaissons parfaitement et nous avons volé maintes fois dans la même patrouille. La confiance est totale et je suis très fier d'avoir Michel PRUNA comme équipier. Nous avons le même âge mais il fait déjà preuve d'une belle maturité et d'une motivation sans faille pour le vol. Il est promis à un bel avenir. Malheureusement, le destin en décidera autrement quand plus tard, son JAGUAR percutera un F16 dans les environs de Florennes.

Aujourd'hui il est très excité et tendu. Il réajuste en permanence son pantalon anti-G, compte les cartouches de son PA MAC 50, tourne autour de la table. L'angoisse est palpable. N' a-t' on pas aperçu du SA 7, du ZSU 23/4 peut-être...

1 Dans quelques instants, nos JAGUAR donneront la mort. Nous nous y sommes préparés de longue date. Pourtant la peur atroce nous colle à la peau.

" Tu feras la prochaine, il y a du SA 7 !... ".

Le Capitaine CROCI est entré dans la salle d'opération avec les dernières consignes du COMELEF. Je suis soulagé et déçu, mais notre commandant d'escadrille est un pilote chevronné et la peur n'a pas de prise sur lui.

Il ne reviendra pas. Son JAGUAR a explosé en percutant le sol.