

L'attaque sur Ouadi Doum, Tchad,
16 février 1986

Comment organiser un raid audacieux

À plus de 1 500 km de leur base, des "Jaguar" français s'élancent vers une piste perdue au cœur du désert tchadien. L'attaque de Ouadi Doum est l'aboutissement d'une année de préparations secrètes et de décisions prises au sommet de l'État, racontées de l'intérieur par le général Brun.

Par le général Jean-Jacques Brun

En 1985 le Tchad, dirigé par Hissen Habré, était partagé en deux. Le 16^e 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 pays. 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. Kadhafi 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). En effet, il y a 40 ans, le 16 février 1986, 11 "Jaguar" de l'escadron 1/11 Roussillon attaquaient la piste de Ouadi Doum située au Tchad.



Une piste sous surveillance

Au cours de l'année 1984, il apparut clairement que la Libye avait commencé la construction d'une base et d'une piste d'atterrissage à Ouadi Doum qui, lorsqu'elle serait achevée, modifierait considérablement l'équilibre stratégique local en

L'escadron 1/11 Roussillon frappa à Ouadi Doum le 16 février 1986.

Les pilotes du raid.
En haut de g. à d. : Pélissier, Schiltz, Delecourt, Amourette, Dardard, de Tellier.
En bas de g. à d. : Debernardi, Balandras, Lagenèbre, Carbon; manqué Hardouin.



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



"Bravo la 11!" Photo spectaculaire des bombes BAP 100 qui explosent sur la piste de Ouadi Doum, lancées par les "Jaguar" de l'escadron 1/11 *Roussillon*.

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 demeurait sur place que quelques coopérants.

En février 1985, il fut demandé à la Force aérienne tactique (Fatac) 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, 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 [pierced steel planking, *plaques en acier perforées, NDLR*]. Le premier choix fut de déterminer le type de munitions qui permettrait de neutraliser la piste. Plusieurs solutions s'offraient à nous, parmi lesquelles les bombes classiques et les deux types de munitions anti-piste dont disposait à l'époque la Fatac : les bombes "Durandal" et BAP 100.

Les avantages de la bombe 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° 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 commandant de la 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 distances à parcourir et 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 Boeing C-135F des FAS [*Forces aériennes stratégiques, NDLR*] n'avaient pas encore été remotorisés avec des CFM56. Les capacités de leurs propulseurs à ces



Carte avec les distances entre les bases aériennes françaises et l'objectif de Ouadi Doum.

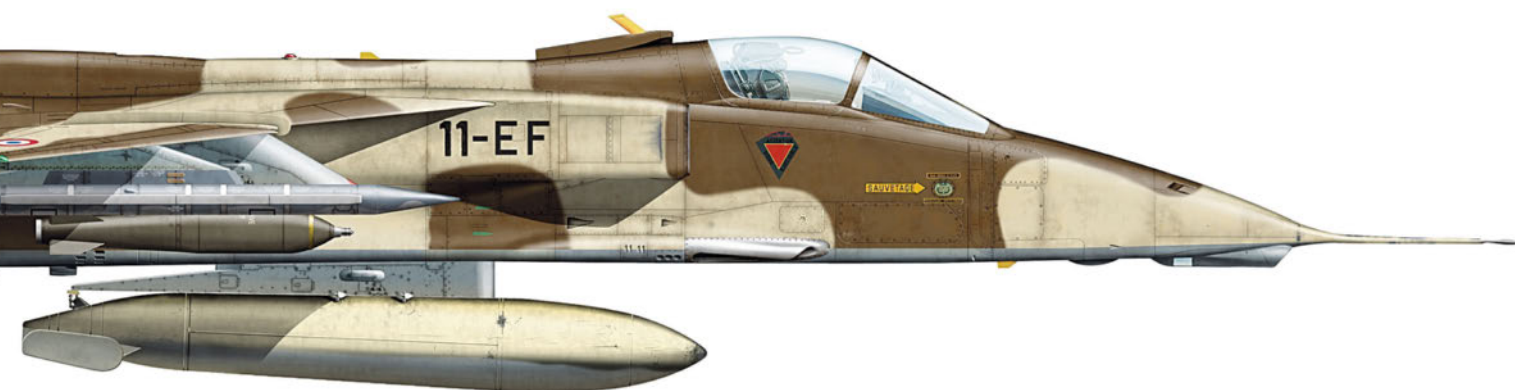


DR/COLL. ANDRÉ CARBON

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



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



Le "Jaguar" A piloté par le Lt Debernardi au cours du raid. L'entrée d'air gauche de l'appareil reçut un éclat provoqué par l'explosion des BAP 100 lancées par les "Jaguar" précédents.

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* !

Les atouts du Breguet "Atlantic"

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

« En 48 heures l'ensemble du dispositif dont une partie venait de France fut prêt à intervenir »

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 huit "Jaguar" armés de BAP 100 et chargés d'équipements de guerre électronique d'autoprotection, des C-135F 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 ►



Décollage d'un des indispensables Boeing C-135F de ravitaillement en vol.

Le général Jean-Jacques Brun Chef de guerre, pilote et bâtisseur

Né à Lyon le 10 septembre 1942, Jean-Jacques Brun se destine très tôt à l'aviation militaire. Entré en classes préparatoires à l'École des pupilles de l'air de Grenoble, il intègre en 1961 la promotion *Jean Moulin* de l'École de l'air à Salon-de-Provence. Lieutenant et ingénieur en 1964, il obtient en 1968 le brevet de pilote de chasse à Tours. Il rejoint alors l'escadron 1/12 *Cambrésis* à Cambrai, où il vole sur "Super Mystère" B2, puis sur "Mystère" IV. Officier de terrain reconnu, il commande une escadrille en 1971. Muté à Creil en 1973, il devient commandant en second puis commandant de l'escadron 1/10 *Valois* chargé de la défense aérienne de la région parisienne. Il conduit la transformation de l'unité sur "Mirage" IIIC puis est promu commandant le 1^{er} janvier 1975. Après un passage au commandement Air des Forces de défense aérienne à Taverny, il retrouve en 1979 l'opérationnel en prenant le commandement de la 7^e escadre de chasse à Saint-Dizier. Aux commandes du "Jaguar", il s'impose comme un chef charismatique, meneur d'hommes et pilote respecté. Breveté de l'École de guerre en 1983, désormais colonel, il rejoint le commandement des Forces aériennes tactiques à Metz. C'est là qu'il conçoit et prépare, dans le plus grand secret, l'opération visant à neutraliser la piste libyenne de Ouadi Doum. Le 16 février 1986, en tant que commandant Air des opérations, il dirige le raid qui engage une trentaine d'aéronefs et marque un tournant décisif dans le conflit tchadien. Cette action, menée sans perte, lui vaut citation, croix de la Valeur militaire avec palme et croix du Combattant. Après ces années d'opérations intenses, il commande le CEAM (Centre d'essais et d'expertise aérienne militaire) de Mont-de-Marsan, avant d'être promu général de brigade aérienne fin 1988. Nommé commandant de l'École de l'air en 1989, il y engage une réforme profonde de la sélection et de la formation des officiers, renforçant l'exigence académique et les liens universitaires. Général de division aérienne en 1993 puis général de corps aérien en 1995, il occupe successivement les fonctions de commandant en second de la Force aérienne tactique et de commandant des écoles de l'armée de l'Air à Tours. Il y parachève la modernisation de l'enseignement militaire aérien. En 1997, il rejoint le Contrôle général des armées, où il termine sa carrière d'active en juin 2000. Totalisant plus de 5 600 heures de vol, commandeur de la Légion d'honneur, grand officier de l'Ordre national du mérite, le général Brun poursuit ensuite son engagement au service de la défense française comme directeur général d'Airco, branche Air de la société de services et de conseils DCI (Défense conseil international), œuvrant à la formation des forces aériennes étrangères. Le général Brun est décédé le 20 juin 2017.

se serait parfaitement justifié, 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, sous le nom de code *Pivert*. L'ordre d'opération fut diffusé en quelques exemplaires réservés et sévèrement classifiés. Le chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Capillon, suivait personnellement l'affaire. Le commandement tactique me fut confié par le Cemaa [*chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, NDLR*] et le C.Fatac [*commandant de la*



DR

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 missiles SA-7 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^e 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 16^e 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^e 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^e parallèle vers 15 000 pieds [4 572 m] 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 chef d'état-major des Armées (Cema), le général Jean Saulnier. En 48 heures, l'ensemble du dispositif dont une partie venait de France fut prêt à intervenir. Le 1^{er} novembre, tout fut démonté et le retour des appareils en surnombre, vers Dakar ou la métropole, fut réalisé tout aussi

DR/COLL. ANDRÉ CARBON



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 1 heure du matin. Je sautai dans un Nord 262 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 convergeaient 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 C-135 qui se posa à Roissy pour l'occasion, et je rendis compte immédiatement directement au Cema. Ils prirent la décision d'augmenter le dispositif et me demandèrent 12 "Jaguar", deux "Atlantic", quatre "Mirage" F1 au parking à Bangui et d'ajuster en conséquence l'ordre d'opération. Le nombre de "Jaguar" fut porté à 12 appareils, auxquels s'ajoutèrent quatre "Mirage" F1 de défense

Le général Jean-Jacques Brun dirigea le raid du 16 février contre Ouadi Doum.

Le Breguet "Atlantic" qui servit de PC volant. Il fut le premier à décoller et le dernier à se poser lors du raid contre Ouadi Doum.



Bangui, où étaient basés les 12 "Jaguar" et l'"Atlantic" de commandement, et deux C-135F de ravitaillement en vol.

DR/COLL. ANDRÉ CARBON

aérienne ainsi que deux "Transall" ravitailleurs et, bien évidemment, le nombre de C-135F fut porté à cinq 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 C-135F 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 radar "Flatface", et à Ouadi Doum, où l'on avait identifié un "Spoon-Rest", un "Land-Roll" 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 quadritubes 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 19 heures 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 20 heures un message arriva, annulant l'opération *Pivert*. Je restai à Bangui avec la plus grande partie du dispositif en attente d'une visite du Cema.

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^e parallèle. Dans le courant du mois, nous apprîmes qu'un ou deux appareils d'entraînement s'étaient posés à Ouadi Doum.

« Il faut avouer qu'à certaines phases de la mission les risques étaient nombreux »

Le 18 décembre, le chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Capillon, 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.

Le raid se précise

Au mois de janvier 1986, trois détachements de quatre "Jaguar" (cellule Rapace) stationnaient sur les sites de Bangui, Libreville et Dakar; sur chaque terrain se trouvait également un C-135F. Le 14 février, la mise en place fut déclenchée. Les "Jaguar", les C-135 et tous les éléments du dispositif convergèrent sur leurs terrains de décollage respectifs; je rejoignis Bangui avec les C-135F supplémentaires alors que, dans le même temps, un message d'Armées-Paris avait été envoyé aux trois centres d'opérations (Air, FAS, Fatac) 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 [état-major des armées] le 15 février avant 17h00 Z [Z, temps universel coordonné, mieux connu sous le sigle UTC aussi appelée heure Zulu par les militaires, NDLR]*" Le nom de l'opération avait changé; *Pivert*, sans doute trop utilisé depuis presque une année, fut remplacé par *Trionyx*. Tous les participants présents sentaient que cette

Quatre "Mirage" F1 assuraient la couverture aérienne des "Jaguar".



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

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'autoprotection dont huit armés de 12 bombes anti-piste de 100 mm (BAP 100) et de deux réservoirs largables de 1200 l, et quatre de deux bombes de 250 kg freinées et d'un réservoir largable ventral de 1200 l. Ces appa-



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



reils 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;

- quatre "Mirage" F1C de défense aérienne, équipés de missiles et de canons. Ils étaient surtout prévus pour escorter les C-135F et ne devaient pas s'en séparer, restant de ce fait au sud du 16° parallèle;

- six C-135F ravitailleurs en vol décollant de Libreville et de Bangui;

- un "Atlantic" PC volant - doublé d'un *spare [remplaçant]* - 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 appa-

reils 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.

- un "Puma" prévu pour la SAR (*search and rescue*, recherche et sauvetage).

- deux "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.

Le leader du dispositif des "Jaguar" était le commandant de l'escadron de chasse 1/11, le commandant de Tellier; son leader était

son second, le commandant Carbon, 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, 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 15 pilotes qui composaient l'ensemble du détachement "Jaguar" accomplirent cette ultime tâche avec bonne humeur et efficacité.

Dans le même temps, le leader des C-135F et ses équipages effec-

12 "Jaguar" furent déployés à Bangui, en Centrafrique.



Indispensable au moral des troupes, la paillote qui servait de bar de l'escadrille.

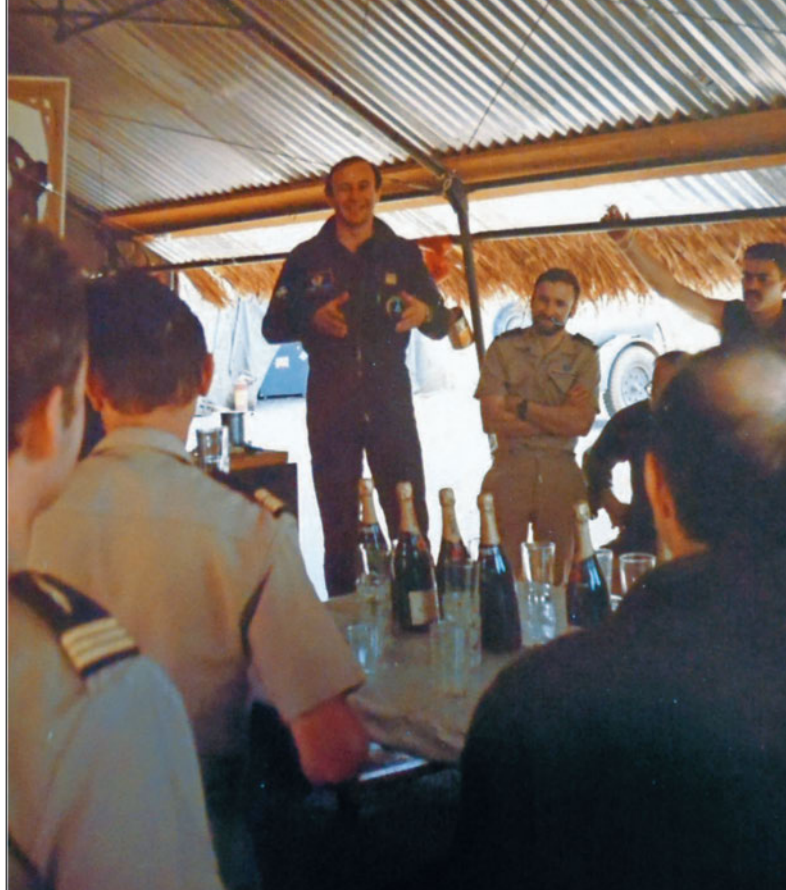
DR/COLL. ANDRÉ CARBON

tuaient 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 17 h 30, 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 16 h 45 Z, soit 17 h 45, heure de Paris. Il fut aussitôt répercuté sur les chefs de détachement. L'heure H, qui correspondait à l'heure de décollage des "Jaguar", fut fixée à 04 h 30 Z soit 05 h 30 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 C-135F de Libreville qui, pour être au rendez-vous des ravitaillements en vol, devaient décoller 1 heure et 25 minutes avant les "Jaguar".

Chronologie de la mission

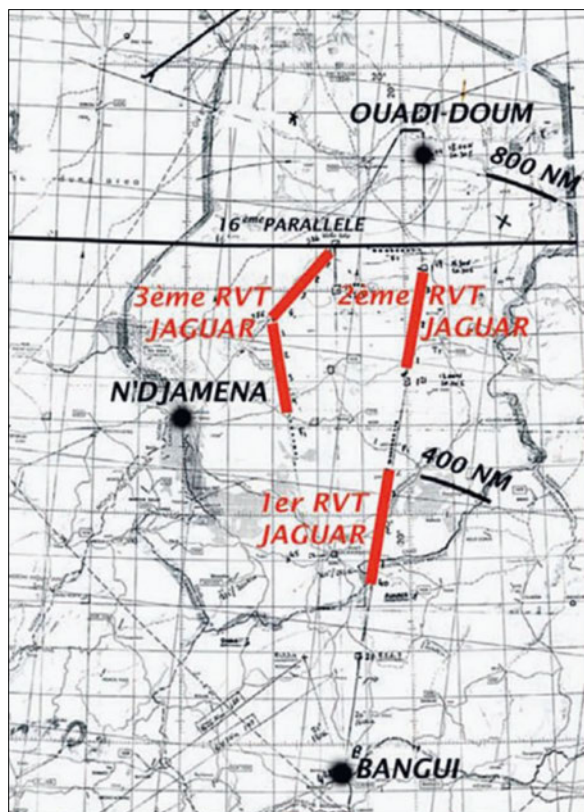
La carte ci-dessous montre le parcours prévu pour les "Jaguar" ainsi que les axes de ravitaillement. Pour permettre d'apprécier les distances, on peut dire que Libreville correspondait à Gibraltar, Bangui à Orange, Ouadi Doum se situant approximativement au nord de l'Écosse. L'espace situé au nord de

Le commandant de Tellier, commandant de l'escadron 1/11, en plein briefing avec ses pilotes.



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

Carte de la navigation des "Jaguar" sur leur objectif avec les zones de ravitaillement en vol.



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

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^e parallèle, elle reposait sur un dispositif très aléatoire !

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 C-135F, leur imbrication sur le parking exigü 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



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

“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 C-135F condamnait les “Jaguar” à se succéder derrière la perche, mais la configuration, l’altitude et la température obligeaient les pilotes à le faire avec la postcombustion 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 23 h 00, étendu sur un lit Picot dans le PC des 200 villas à Bangui en attendant de partir vers l’“Atlantic”.

Le raid est lancé

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

Le retour des “Jaguar” après l’attaque.

Chronologie de l’attaque sur Ouadi Doum

- H - 3 h : transmission de la météo pour la totalité du dispositif ;
- H - 2 h 30 : décollage de l’“Atlantic” PC volant ;
- H - 1 h 25 : décollage des trois C-135F de Libreville ;
- H - 1 h 00 : transmission de la météo pour les “Jaguar” ;
- H - 0 h 30 : mise en alerte de la SAR ;
- H : décollage des “Jaguar” ;
- H : décollage du quatrième C-135F de Libreville ;
- H + 0 h 37 : rassemblement des trois C-135F de Libreville et des “Jaguar” et début du premier ravitaillement ;
- H + 1 h 00 : décollage des deux C-135F de Bangui ;
- H + 1 h 00 : décollage des quatre “Mirage” F1C ;
- H + 1 h 12 : fin du premier ravitaillement ;
- H + 1 h 31 : début du deuxième ravitaillement en vol des “Jaguar” ;
- H + 1 h 54 : fin du deuxième ravitaillement ;
- H + 1 h 55 : passage des “Jaguar” au nord du 16° parallèle en descente à basse altitude. Dernière possibilité d’annulation de la mission ;
- H + 1 h 56 : début du ravitaillement en vol des “Mirage” F1 ;
- H + 2 h 10 : fin du ravitaillement en vol des “Mirage” F1 ;
- H + 2 h 14 : attaque de Ouadi Doum par les “Jaguar” ;
- H + 2 h 36 : passage du 16° parallèle par les “Jaguar” ;
- H + 2 h 57 : rassemblement des “Jaguar” et des C-135F et troisième ravitaillement en vol des “Jaguar” ;
- H + 3 h 14 : fin du troisième ravitaillement ;
- H + 4 h 20 : atterrissage de deux C-135F à Libreville ;
- H + 4 h 30 : atterrissage des “Jaguar” à Bangui ;
- H + 4 h 45 : atterrissage des deux C-135F à Bangui ;
- H + 5 h 20 : atterrissage des deux derniers C-135F à Libreville ;
- H + 6 h 00 : atterrissage de l’“Atlantic” à Bangui.

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 C-135F de Libreville ne me parvint pas pour des raisons de transmis-

sion. 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. ■

