

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

Les "Jaguar" frappent

16 février 1986. Les Jaguar du 1/11 Roussillon s'élancent pour frapper la piste de Ouadi Doum, verrou stratégique libyen au cœur du Tchad. André Carbon était dans l'un des "Jaguar". Il raconte cette mission.

Par André Carbon

Je suis arrivé à Libreville le 11 février en tant que chef d'un des trois détachements "Jaguar" que l'escadron de chasse 1/11 Roussillon assurait. On allait régulièrement faire des photos de la piste de Ouadi Doum et constater que les travaux avançaient bien, mais j'étais loin de me douter que la France avait décidé d'intervenir sous une forme plus expéditive. Je me souviens notamment du premier briefing que j'ai fait au tout début du détachement. Mon discours était simple ; on était parti pour un séjour tranquille dans des conditions confortables, qui ne présentait pas beaucoup d'intérêt opérationnellement parlant mais qui ne devait pas se transformer en "vacances" style aéro-club de luxe au Club Med.

Fin de journée le 15 février, la préparation de la mission sur Ouadi Doum est terminée pour les pilotes de "Jaguar".

Une situation militaire très tendue

Le Gabon est constitué essentiellement de forêts, les vols étaient monotones et agrémentés de temps en temps par un passage sur les terrains de Port Gentil ou de Lambaréné. J'avais à peine commencé de parler qu'un mécano est venu m'interrompre :

"Chef, on vient de recevoir un message de Bangui.

- Oui, je verrai ça plus tard.

- Vous devriez regarder tout de suite c'est un message classé immédiat (qui imposait un accusé de réception dans les minutes qui suivent son arrivée).

Ce message demandait qu'on amène le plus rapidement possible deux avions à Bangui. ▶



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



André Carbon (à gauche)
et son équipier "3D" viennent
de descendre de leurs "Jaguar"
au terme de l'attaque.

– Il y a encore des gens à Bangui qui s'énervent pour rien; je vais aller voir ce qui se passe et de toute façon, je suis de retour ce soir."

En fait, l'agitation était bien réelle car la situation militaire était très tendue – preuve des combats sur le 16° parallèle nord au Tchad – et a certainement poussé le pouvoir politique à donner le feu vert à l'attaque de la piste de Ouadi Doum. Militairement parlant, elle représentait une véritable menace et son attaque était en préparation depuis plusieurs mois, ce que j'ignorais totalement...

Bangui, samedi 15 février 1986, 19h00. Alban, commandant du 1/11 Roussillon, vient de terminer le briefing de la mission de l'attaque de la piste de Ouadi Doum, prévue le lendemain. La journée a été consacrée à la préparation et les 12 pilotes du 1/11 qui effectueront la mission sont prêts.

Le dîner se passe dans un calme relatif car chacun est conscient des enjeux et des risques : l'attaque de la piste a bien évidemment une connotation politique très forte et les défenses sol/air de la base sont importantes.

Je regagne l'hôtel où on loge vers 22 heures, accompagné de "3D", avec qui je partage la chambre et qui sera mon équipier demain. L'extinction des feux se fait relativement tôt et je mets assez peu de temps à m'endormir.

3h30; le réveil sonne.

"3D" m'interpelle : "Je n'ai pas

fermé l'œil de la nuit!

– Pour moi ça s'est plutôt bien passé, je lui réponds.

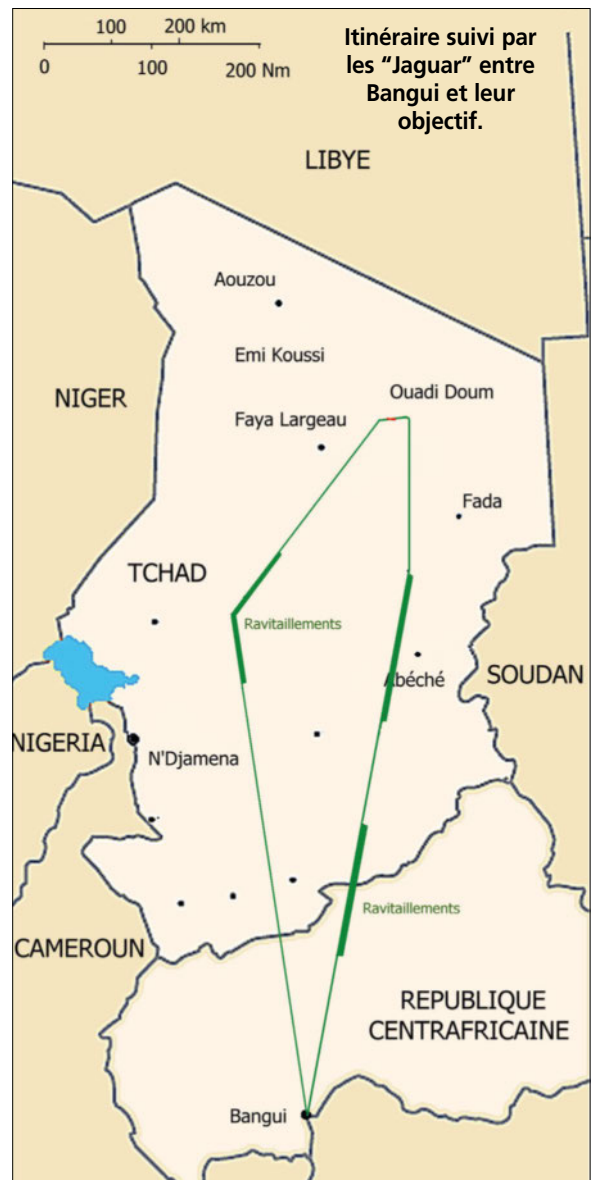
– Vous n'avez pas arrêté de remuer et de grogner

– Soit, mais je me sens relativement en forme."

Le petit-déjeuner est calme car nous ne sommes pas vraiment d'humeur à plaisanter et on sent que chacun est déjà dans la mission. Arrivés dans la zone OPS [zone d'opérations, NDLR], Alban nous fait un briefing rapide qui a surtout pour but de nous rappeler les éléments essentiels : horaires, fréquence, déroulement... On ressent un peu de tension, mais la signature de la forme 11 au bureau de piste [suivi mécanique de l'aéronef, NDLR], le tour avion, l'installation nous ramènent à une routine bien connue.

"Ce n'est pas possible! Pas aujourd'hui!"

Après la mise en route lors de la vérification du tour cabine, une mauvaise surprise m'attend. Les pompes de transfert du groupe arrière sont sur arrêt! Je lance la main sur la banquette droite, là où se trouve l'ensemble des breakers [coupe-circuits, NDLR] accessibles, sachant pertinemment qu'il n'y en pas pour les pompes carburant. Ce n'est pas possible! Pas aujourd'hui! J'ai presque 2000 heures de "Jaguar" et je n'ai jamais eu (et vu) cette panne. En tant que leader de la 2° patrouille, je peux prendre l'avion du n° 4 (c'est prévu)



DR/COLL. ANDRÉ CARBON



mais dans 2 minutes on roule, ce qui ne m'en laisse plus vraiment le temps.

Au premier *check radio*, "Zézette" annonce : "Mon avion est en panne, je coupe". C'était mon n° 4, et c'est son avion que je devais prendre si j'avais décidé de changer...

Le test des freins à la sortie du parking est musclé, espérant débloquent ces foutues pompes, mais rien n'y fait. Et puis, petit miracle, en arrivant au point de manœuvre, il y en a une sur les deux qui bascule sur marche.

Les quatre avions de la première patrouille sont alignés puis lâchent les freins à 30 secondes d'intervalle. Le spectacle des dards PC allumés dans la nuit est toujours aussi beau, et je ne peux m'empêcher de penser au raffut que ça doit faire en ville puisqu'on décolle face au sud. J'imagine aussi les derniers noctambules rentrant chez eux, ceux qui se lèvent, qu'on a réveillé, bref tous ces gens partis pour une journée normale et qui sont loin d'imaginer qu'on va aller casser une piste à 1 500 km de là.

Une "rejointe" acrobatique avec le Boeing C-135F

Le décollage ne pose pas de problème particulier et peu après, en me retournant, je vois les *rotatings* [feu tournant rouge derrière le cockpit, NDLR] de mes équipiers en train de rassembler. Le Tacan (1) déjà en fonction air-air donne une distance, mais pas de relèvement sur le Boeing C-135F qu'on doit rejoindre. Il fait beau, le jour commence à se lever et

DR/COLL. ANDRÉ CARBON



Les armuriers installent les BAP 100 antipiste.



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

« On se focalise sur la séquence de tir, qu'on a répétée maintes fois à l'entraînement »

l'acquisition visuelle s'effectue relativement vite.

La "rejointe" est standard, sauf qu'en courte finale, le Boeing grossit vite, très vite, trop vite, ce qui m'oblige à sortir les aérofreins, cabrer puis la vitesse diminuant vers 250 nœuds [463 km/h], à sortir des

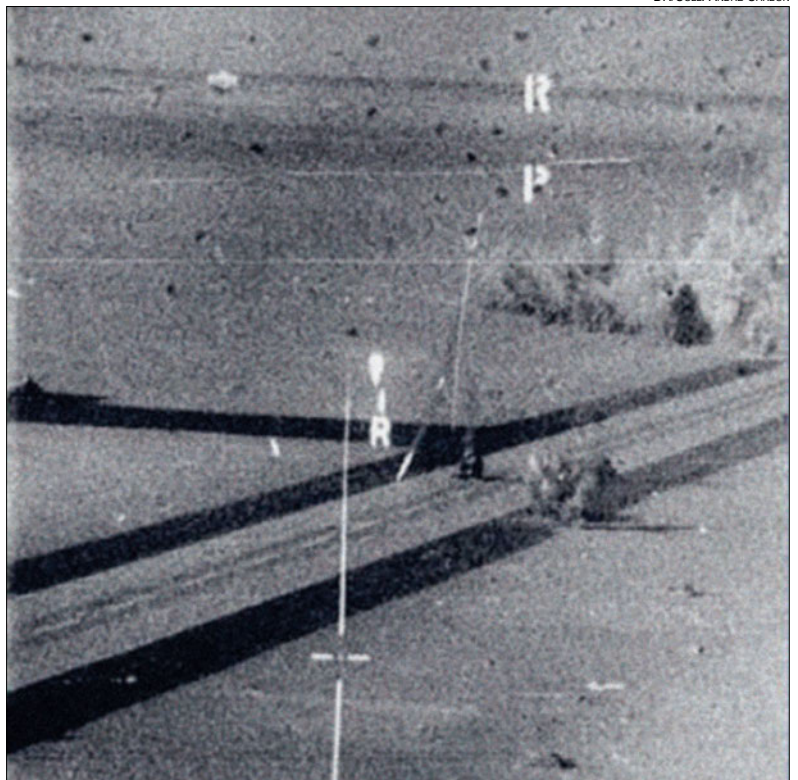


(1) Tacan : *tactical air navigation*, un système de navigation aérienne militaire.

volets et allumer les PC car à cette altitude et avec toutes les charges qu'on a, le "Jaguar" vole très mal. J'ai l'impression d'être dans une phase de combat et je n'ose imaginer ce que ça doit donner au niveau de mes équipiers ! Je dois avouer que je n'ai pas regardé car je dois assurer le rassemblement et puis, et surtout, j'ai une entière confiance ; on se connaît et je sais qu'ils tiendront leur place. Au cours du débriefing lorsqu'on a évoqué cette phase, j'ai bien aimé leur commentaire : "Le rassemblement ? Oui, effectivement ce fut un peu chaud". En fait, les *tankers* [ravitailleurs, NDLR], qui avaient eu un peu de souci au décollage de Libreville, avaient 10 secondes d'avance sur le timing et se sont présentés sans prévenir (silence radio oblige) avec une vitesse de 250 nœuds ▶

DR/COLL. ANDRÉ CARBON

Les "Jaguar" sont préparés dans la nuit du 15 au 16 février pour assurer le décollage au petit matin.



Les BAP 100 coupent la piste de Ouadi Doum.

au lieu des 300 nœuds [555 km/h] prévus, ce qui nous a donné une vitesse de rapprochement de 100 nœuds [185 km/h] au lieu de 50 nœuds [93 km/h].

On enchaîne aussitôt sur le premier ravitaillement; l'air est calme et ça passe tranquillement. Le transit vers le 16° parallèle nord (2) s'effectue aussi tranquillement, ce qui me donne le temps de penser à ce qui s'est passé depuis le début; j'espérais un début de mission plus paisible et j'espère que ce n'est pas signe de mauvaise augure.

16° parallèle nord : après avoir ravitaillé une deuxième fois, la des-

cente s'effectue plein complet pour passer sous la couverture des radars de Ouadi Doum. Le trajet en basse altitude est long et pose un problème de pétrole; la vitesse a été limitée à 420 nœuds [778 km/h] au lieu des 450 [833 km/h] pour réduire la consommation. On sait qu'on est vraiment juste, surtout pour la dernière patrouille qui est en bombes 250 kg avec un seul bidon. Pendant la préparation j'avais demandé à pouvoir larguer les bidons une fois vides, mais cela nous avait été refusé. Quand je pense à la consommation qui en a été faite lors de la guerre du Golfe...

Pendant ce trajet en basse altitude, je me souviens avoir survolé des paysages magnifiques comme je n'avais jamais vu auparavant. Je me suis dit alors "je ne sais pas comment



(2) Le 16° parallèle nord, au Tchad, symbolise la ligne de séparation entre zones d'influence libyenne et tchadienne, imposée et garantie par la France.

BAP 100, le doute persiste...

Sur les 84 BAP 100 tirées, seules neuf atteignirent réellement la piste. Le mauvais déploiement de certains parachutes entraîna des trajectoires erratiques, empêchant plusieurs bombes d'atteindre leur objectif. La cause retenue à l'époque parut évidente : un lot de parachutes défectueux. Quelques années plus tard, lors d'une réunion d'anciens de l'EC 1/11, Schiltz, qui avait participé à l'attaque, m'expliqua que la véritable raison était une vitesse excessive, au-delà de la limite d'emploi de la BAP 100, fixée à 450 nœuds [833 km/h]. Arrivés au point initial, nous avons accéléré à 500 nœuds [926 km/h] afin de garantir au moins 450 nœuds en finale, car entre ce point et le largage nous avons effectué trois virages de type "jink", destinés à réduire notre vulnérabilité sol-air et au cours desquels nous pensions perdre du badin. Contre toute attente, le "Jaguar" conserva ces 500 nœuds, dépassant ainsi la limite officielle. Après avoir quitté l'armée de l'Air, j'ai travaillé dans le groupe industriel propriétaire de la société ayant conçu la BAP 100. Un ingénieur du programme me confirma que la limite haute figurant sur la fiche technique était bien de 500 nœuds, les calculs ayant été effectués pour cette vitesse, à laquelle s'ajoutait le coefficient de sécurité "k" de 1,1 à 1,2, portant la limite théorique à environ 550 nœuds [1 018 km/h]. 40 ans après l'attaque, ce point demeure inexplicable. Je m'étonne que l'institution ne s'en soit pas saisie – ou qu'elle l'ait fait avec une grande discrétion. Je lance donc une bouteille à la mer : toute information complémentaire serait la bienvenue.



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

Les bombes antipiste BAP 100 installées sur un "Jaguar". Leur vitesse maximale de largage reste en question...



Ouadi Doum était protégée par un important dispositif comprenant radar et missiles sol-air.

DR/COLL. ANDRÉ CARBON

va se terminer la mission, mais quelle qu'en soit l'issue, la journée n'aura pas été entièrement mauvaise"; étonnant ce décalage entre l'enjeu de la mission et la manière dont on le vit.

C'est parti! Mais je ne vois pas cette foutue piste!

Le point de recalage situé 5 minutes avant l'attaque approche et, fort de la réflexion précédente, je me trouve étonnamment calme; sauf que je m'aperçois que mon crayon gras n'arrête pas de faire des allers et retours entre ma poche de combinaison et mon anti-g, signe de ner-





Le parking piste est de Ouadi Doum. Une photo prise lors d'une mission de reconnaissance photo en août 1985.

DR/COLL. ANDRÉ CARBON

vosité évidente. Le point de recalage est normalement à mes midis mais je ne le reconnais pas vraiment. Alban et ses quatre avions sont justes devant et il serait étonnant d'avoir la même erreur de calculateur; on est forcément sur le chemin prévu!

Virage à gauche pour sortir de la vallée et la piste doit se trouver dans mes 10 heures. Tout d'un coup je vois des flashes lumineux justes au niveau de

la première patrouille, flashes que je prends pour des tirs de l'artillerie sol/air. Bizarrement ça m'amène une grande sérénité; ça y est c'est parti! (ces flashes étaient en fait les leurres infrarouges largués par les avions de devant...)

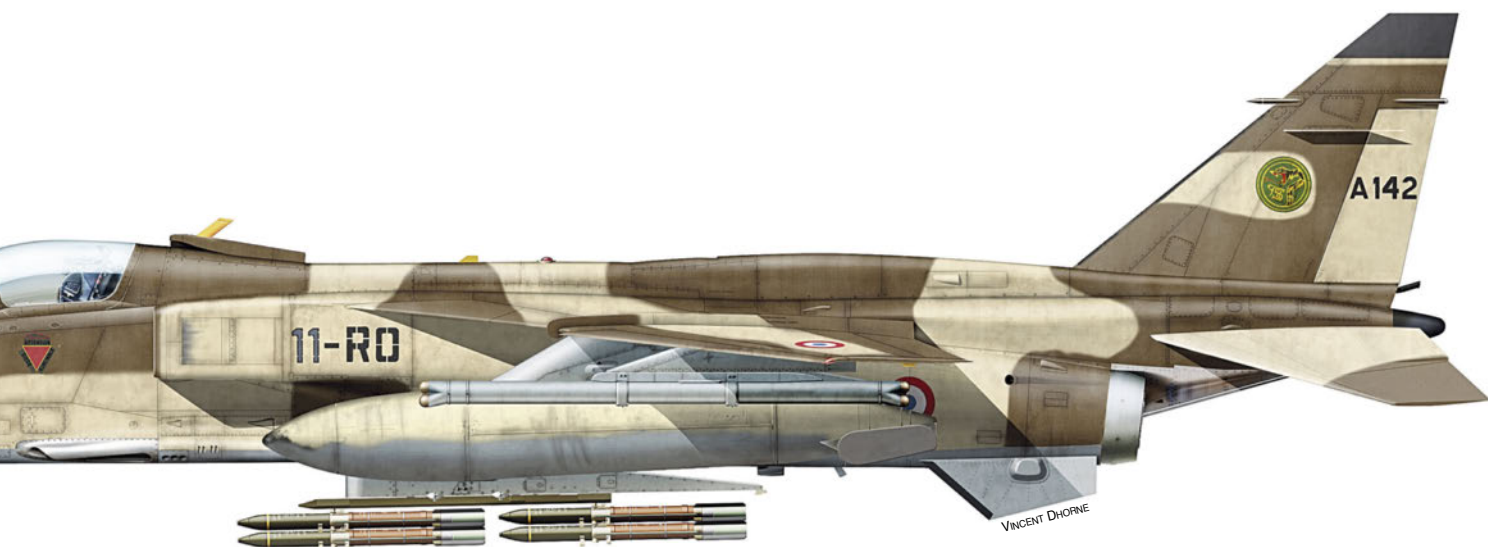
C'est peut-être parti, mais je ne vois pas cette foutue piste! Suite à une mission de reconnaissance effectuée quelques mois plus tôt, je



DR/COLL. ANDRÉ CARBON

Le "Jaguar" A91 fut touché par des éclats.

cherchais des bandes blanches alors qu'elles étaient maintenant noires. L'acquisition tardive m'oblige à faire une manœuvre brusque à gauche puis à droite; là encore une pensée rapide à mes équipiers ("3D": *"Pas grave chef, j'étais plus bas que vous."*). Et puis on se focalise sur la séquence de tir, séquence qu'on a répétée maintes fois à l'entraînement. Les éléments de l'avion sont stables, "l'épée" qui se rapproche doucement de la cible et l'appui sur le bouton bombe qui va permettre le largage. Cette séquence 40 ans après est encore très présente dans ma mémoire; ce fut un grand moment ▶



Le "Jaguar" A piloté par le cdt Carbon lors du raid sur Ouadi Doum le 16 février 1986.



Les 11 "Jaguar" sont de retour.

DR/COLL. ANDRE CARBON

qui, pour moi, représentait l'aboutissement de plus 10 ans d'entraînement passés sur avion d'arme.

Le décollage se fait dans l'axe en descendant et je jette un coup d'œil dans les rétroviseurs; là encore grand moment quand j'ai vu les colonnes de fumées noires qui montaient dans le ciel. On ne leur avait pas laissé vraiment de chance; 11 avions qui arrivent de la vallée, soleil dans le dos (il est 7h55) et qui attaquent la piste en moins d'une minute. Du bon travail!

Encore quelques nautiques en très basse altitude et c'est le début de la remontée hors du domaine de tir des missiles sol/air. Comme prévu Alban fait un *check* radio (première annonce depuis le décollage); tout le monde répond et un grand soulagement succède à cette période de concentration extrême.

La fatigue aidant, je deviens nerveux

Plus qu'un ravitaillement à assurer et ce sera gagné; le Tacan air/air est bien accroché sur le *tanker* et la distance nous séparant de lui reste quasiment constante, signifiant que nous sommes en route parallèle. Mes appels radio restent sans réponse et pourtant on a passé le point de début de "rejointe" depuis cinq bonnes minutes. La fatigue aidant je commence à devenir nerveux car je n'ai aucune envie de me dérouter à N'Djamena; "ils sont trois à bord, dans une phase où ils ne sont pas surchargés de travail, et même pas foutus de répondre à la radio!" Je demande à un autre *tanker* de faire le relais et à force, ça finit par le faire. "Rejointe" sans problème et arrivé en position de ravitaillement, je découvre un panier tout cabossé qui visiblement avait bien souffert. C'était l'œuvre d'un F1C qui avait eu

« Ils ne sont pas surchargés de travail, et même pas foutus de répondre à la radio! »

beaucoup de mal à ravitailler et qui avait pris plus de temps que prévu, expliquant ainsi pourquoi le *tanker* ne répondait pas, puisque F1C et "Jaguar" étaient sur des fréquences différentes. Quand je pense que les F1C devaient assurer notre couverture haute altitude durant cette phase de "rejointe"...

Ces mécanos sans qui rien n'aurait été possible

Le retour me parut un peu long; un peu de fatigue et surtout hâte d'arriver. L'accueil des mécanos et des autres militaires présents sur le

site fut plus que chaleureux! J'en profite pour saluer ces mécanos sans qui rien n'aurait été possible, qui ont œuvré loin des OPS, dans une certaine indifférence et qui ont travaillé sans compter le temps qu'il fallait pour nous préparer et sortir les avions. Je ne dirai jamais assez tout le bien que je pense d'eux.

Le soir, le Comair [commandant des forces Air, NDLR] nous amène dans un restaurant du centre-ville; l'ambiance est bien évidemment bonne mais ce n'est pas délirant. La soirée se finit autour de quelques bières mais plutôt tranquillement. Le lendemain matin, je suis réveillé par des coups frappés à ma porte de chambre d'hôtel. J'ai un peu de mal à émerger et en ouvrant je vois Jean-Mi qui m'annonce que les Libyens viennent de bombarder N'Djamena: "On est tous convoqués à la villa des pilotes pour préparer l'attaque de la piste de Faya Largeau." Mais c'est une autre histoire... ■

Au centre, le cne Amourette au retour du raid.



DR/COLL. ANDRE CARBON