

Commandant d'escadrille sur Jaguar à l'escadron 4/11 « Jura », le capitaine Jacques Le Balle nous relate les débuts de l'opération Manta, les premières opérations aériennes et les événements du 25 janvier 1984 à Toro Doum qui provoqueront le crash du Jaguar du capitaine Croci.

* * *

Nous sommes à Bordeaux, le 5 août 1983 et le 4/11, en alerte FAR, décolle avec 6 Jaguar, destination N'Djamena, (Tchad). L'opération Manta commence.

Dans un premier temps nous atterrissons à Dakar, pour arriver à N'Djamena 15 jours plus tard, le temps nécessaire à la logistique pour nous accueillir dans de bonnes conditions.

Arrivés sur place le 21 août, aucun comité d'accueil n'était là, excepté nos mécanos. On se serait posé sur une base secrète au milieu de nulle part que ça aurait été la même chose.

Le peu d'avions que le Tchad avait étaient en très mauvais état et les bâtiments de la base aérienne étaient assez délabrés. Il y avait tout à reconstruire. La ville elle-même ressemblait à une ville fantôme. Les rues étaient désertes et presque plus un bâtiment ne tenait debout.

Nos logements étaient très spartiates. Lits picots sans couverture ni drap. Nous dormions à plusieurs par chambre, sans climatisation et sans placard.

Certains d'entre nous dormaient à la belle étoile pour profiter de la fraîcheur de la nuit. Les bâtiments et les dortoirs étaient très insalubres. Nous avons été obligés de les nettoyer nous-mêmes avec les moyens du bord.

Nous avons néanmoins débuté les opérations comme prévu.

Le 25 août 1983, j'effectuais ma première mission (F003) de reconnaissance.

Quelques jours plus tard, les premiers Mirage F1 arrivaient. Ce fut la bonne entente avec le 1/5 et on effectuait les opérations en binôme Jag-F1.



Une mission difficile

On a continué les opérations jusqu'à la relève du 20 septembre. Au total, j'avais effectué 7 missions de guerre, dont une qui aurait pu mal se terminer, 4 ravitaillements et 13 h 25 de vol.

Celle qui aurait pu mal finir était un vol expérimental (F037) avec deux lance-roquettes LAU51 (72 roquettes) et deux lance-leurres Alkan 531 sous les ailes. C'était une mission Reco vers Berdoba en haut-bas-haut avec deux ravitaillements en vol. (au nord-est de N'Djamena pour 530 nm, soit 950 km). Le retour était prévu en passant par Koro Toro (dans le 045 de N'Djamena pour 300 nm, 550 km). Le deuxième ravitaillement devait se faire à Koro Toro et le KC135 devait s'y trouver à l'heure H+95 minutes, H étant l'heure de notre décollage de N'Djamena. L'expérimentation devait vérifier que la consommation réelle correspondait à celle inscrite dans le manuel qui indiquait une consommation d'environ 50 kg/minute à 440 kts en TBA. En configuration habituelle le Jaguar consomme environ 35 kg/minute. En principe, à Berdoba on aurait dû avoir 3 100 kg de carburant restant mais on avait déjà ce pétrole à 50 nm de l'objectif. On consommait beaucoup trop. Je décidai d'annuler la Nav BA vers Oum-Chalouba pour monter en altitude et rejoindre directement le Boeing qui devait se trouver vertical Koro Toro. On a donc commencé à monter au cap 270 en silence radio comme prévu.

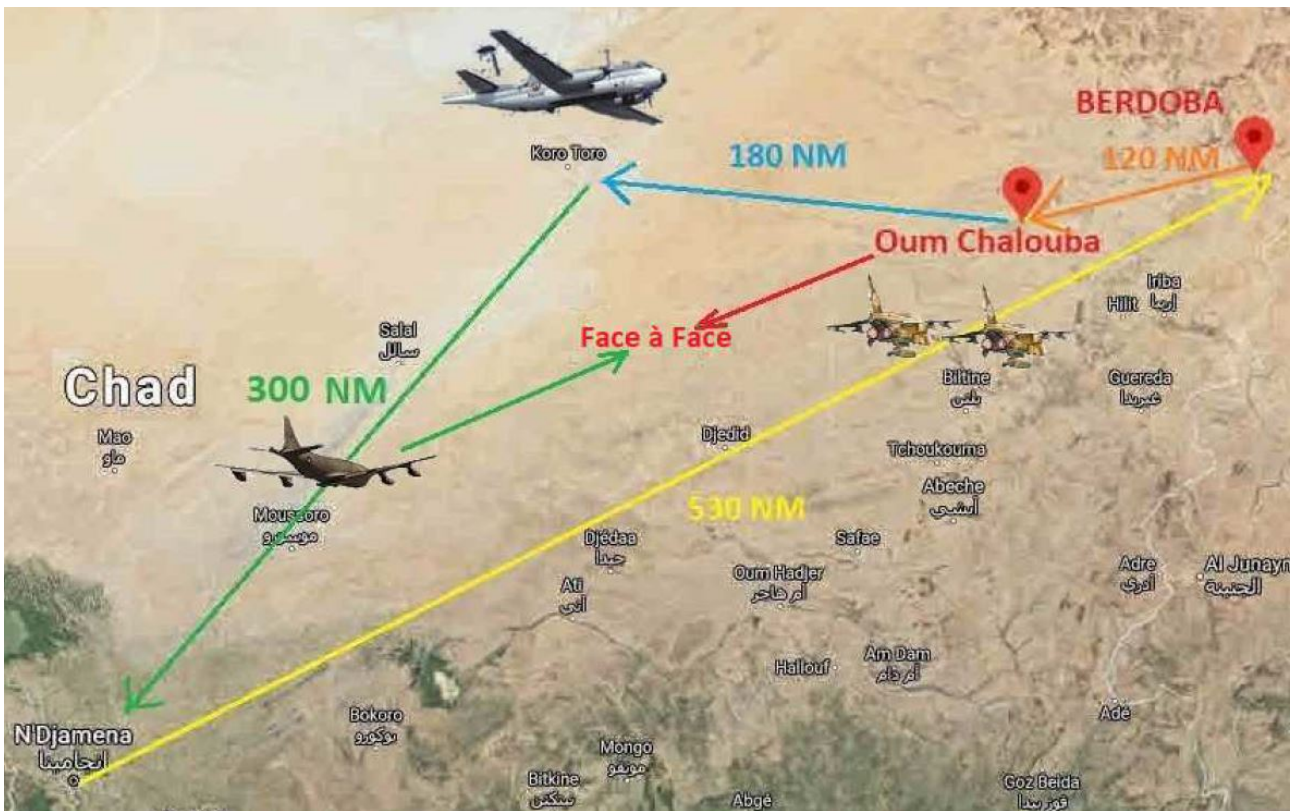
Après quelques minutes de vol en montée, le Breguet Atlantic de la Marine rompit le silence radio pour nous demander où on allait ? Le Breguet Atlantic nous voyait au radar ainsi que le Boeing KC-135. Il nous informa qu'au cap 270 où nous allions, nous ne pouvions pas rejoindre le Boeing, qui, lui-même, était au sud-ouest de Koro Toro. Il était très loin de notre position et ce n'était pas prévu.

Le Breguet Atlantic décida de nous guider. Je reçus l'ordre de prendre le cap 250 et le Boeing reçut l'ordre de prendre la cap 070. En volant à 7 nm/minute chacun, cela nous faisait une vitesse de rapprochement de 14 nm/minute. En 15 minutes on devait être en position derrière le Boeing avec 1 200 kg restant. Grâce aux marins qui firent un guidage remarquable, j'arrivai directement sur le panier du Boeing avec environ 1 000 kg de pétrole restant.

Je restai dans le panier un peu moins d'une minute pour laisser la place à mon N° 2 qui, lui, resta un peu plus longtemps pour prendre 2 tonnes de pétrole, (à 600 kg/minute de débit). Quand il dégagea, je me remis en observation pour reprendre moi-même 1,5 tonne de pétrole. Une fois fait, je décidai de revenir en HA vers N'Djamena. On avait eu chaud. L'équipage du Boeing a bien réagi mais pourquoi n'avait-il pas été au point de rendez-vous comme prévu ? Le soir, au bar, on a bu un bon coup tous ensemble pour oublier cette affaire.

On ne voulait pas faire de vagues pour une histoire qui s'était bien terminée.

Le 20 septembre nous rentrions à Bordeaux, et le 2 octobre on recommençait à voler en France. Mais la partie africaine n'était pas terminée car nous allions y retourner le 26 décembre 1983 pour un détachement de 45 jours.



Deuxième détachement

Le 26 décembre 1983, nous partions pour N'Djamena en civil à bord d'un Boeing d'UTA. On relevait le 2/11 qui nous accueillait à bras ouverts le 27 décembre au matin.

Cette fois-ci, c'était peu plus confortablement qu'en septembre 1983. Ce n'était pas le luxe mais c'était assez bon pour pouvoir dormir et se reposer normalement. Plus tard, on fut logé dans un autre bâtiment, et nous étions deux par chambre.

Concernant les opérations, la salle de briefing et les méthodes n'avaient pas changé.



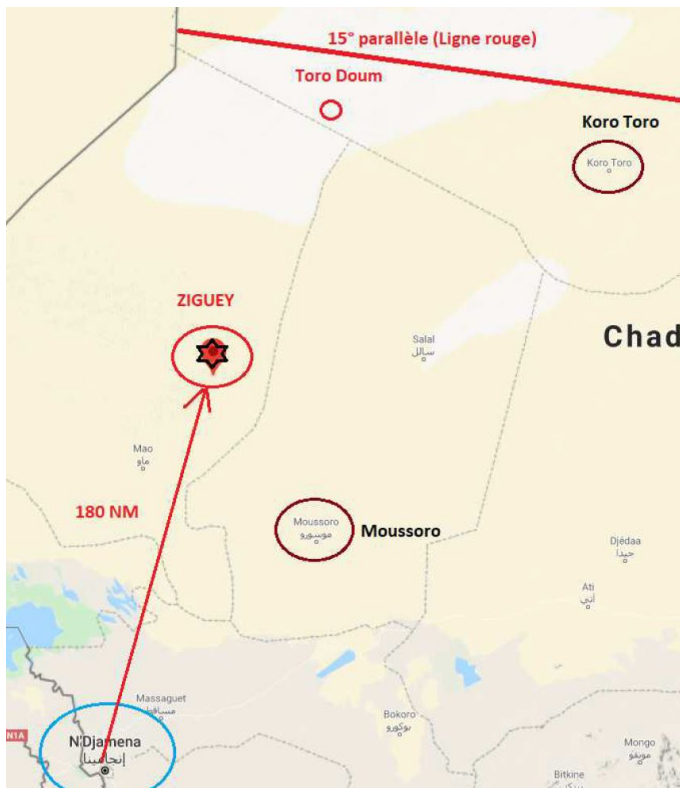
Les missions aériennes n'avaient également pas changé mais, cette fois-ci nous avons la possibilité de ravitailler en vol derrière un C-160 Transall. C'était une première pour nous et ce fut une fantastique expérience. C'était très facile de ravitailler derrière un Transall et cela nous a ouvert des possibilités de secours au cas où nous ne pourrions pas nous poser. On pouvait faire décoller le Transall très rapidement pour ravitailler en urgence des avions devant se dérouter.

On n'était pas là pour s'amuser : nous avons mis deux avions en alerte à 30 minutes jusqu'au 25 janvier. Les 26, 27 et 28 janvier, tous les moyens disponibles étaient en alerte à 30 mn. La météo était assez clémente mais il y a eu quelques vents de sable qui vinrent perturber nos opérations. Les vols étaient en majorité des reconnaissances à vue réparties sur deux axes le long de la « ligne rouge » que représentait le 15^e parallèle :

- À l'est, l'axe Abéché, Biltine, Arada, OumChalouba.
- À l'ouest, l'axe Salal, Koro Toro, Toro Doum.



Prise d'otages à Ziguey



Ziguey, près de la frontière nigérienne. Latitude : 14°43' Nord – Longitude : 15°47' Est. .

Le 24 janvier, les Libyens et des rebelles tchadiens franchirent la ligne rouge et attaquèrent de fort de Ziguey. Ils prirent des soldats gouvernementaux en otage et se replièrent vers le nord en enlevant également deux coopérants belges de *Médecins sans frontières*.

Vers 16 h 30, les opérations déroutèrent notre patrouille de Jaguar (la F216) (capitaine Croci et moi-même en n° 2) qui venait de décoller pour une mission différente. L'ordre avait été relayé par l'Atlantic en route vers cet objectif pour effectuer une reconnaissance à vue et des photos.

Nous survolâmes le fort de Ziguey sans constater d'activité ni voir de véhicule. Nous avons pris des photos Omera 40 mais comme c'était en fin de journée la luminosité était médiocre et les clichés furent inexploitable.

Dans la soirée les tentatives de communication du commandement de N'Djamena vers le fort de Ziguey restèrent vaines et l'agression des Libyens ne pouvait être confirmée.



Fort de Ziguey. Crédit : Jacques Le Balle.

Toro Doum : début des hostilités.

Le 25 janvier 1984, tôt le matin, on envoya deux patrouilles mixtes (deux Jaguar + deux Mirage F1) pour une reconnaissance à vue sur deux zones entre N'Djamena et la ligne rouge. L'une à l'est et l'autre à l'ouest.

La première patrouille (F 217), conduite par le capitaine Guérin, décolla vers l'est en direction d'Oum-Chalouba (très loin de Ziguey).

La seconde patrouille (F 218), conduite par le lieutenant-colonel Cocault, accompagné des capitaines Kerfriden et Ramade et du lieutenant-colonel Raynal, décolla à 8h pour une reco sur Ziguey et pour remonter la piste vers Toro Doum. Les pilotes repèrent des traces assez nombreuses à Ziguey et continuèrent sur Toro Doum. À 5 nm de Toro Doum, ils aperçurent des véhicules ensablés ainsi qu'une vingtaine d'individus. Les photos prises montrèrent que ces personnes avaient des intentions hostiles. Sur l'une d'elles, on voyait des combattants avec des kalachnikov pointés vers le ciel.

En fin de matinée, après confirmation que Ziguey avait bien été attaqué et sur ordre du

gouvernement, une opération aérienne fut planifiée pour localiser, identifier et intercepter la colonne des rebelles en fuite.



La découverte des rebelles

À 13 h 05 une troisième patrouille de deux Jaguar (F 219), conduite par moi-même avec le capitaine Croci fut déclenchée. En remontant la piste de Ziguey à Toro Doum, on découvrit une colonne d'une vingtaine de véhicules composée de poids lourds, de camions-citernes et de batteries de ZSU 23/2 accompagnée par une troupe d'environ 200 individus.

Au premier passage, je transmis les coordonnées au Breguet Atlantic, et je demandai les instructions de tir.

En attendant, on fit trois passages photos dans le sens de la colonne avec le doigt sur la queue de détente. La jauge descendait à vue d'œil. À l'issue des trois passes, le pétrole était plus bas que le minima et il devenait urgent de rentrer ou de rejoindre un tanker. Il n'avait malheureusement pas été planifié et je dus me résoudre à mettre le cap sur N'Djamena en HA sans avoir fait feu. Ce n'est qu'à mi-parcours que l'ordre de tir nous parvint. Mais c'était trop tard. On n'avait vraiment plus assez de carburant pour revenir sur Toro Doum.

Si l'autorisation de tir avait été reçue à temps, le problème aurait été vite réglé. On avait eu le bénéfice de l'effet de surprise et la colonne bien alignée aurait été un objectif facile pour un tir canon. On aurait pu faire un beau carton et la suite des événements aurait été bien différente. Ce fut bien dommage, surtout pour le capitaine Croci.

Pendant qu'on revenait en HA, une effervescence inhabituelle s'était installée en salle d'opérations. L'alerte que nous avons lancée avait déclenché des appels téléphoniques à répétition et ça discutait de partout.

Un appel téléphonique du quartier général (camp Dubut) ordonna de scrambler la quatrième patrouille de la journée. Il ne restait qu'un Jaguar et deux Mirage F1 de disponibles. Les pilotes furent vite désignés.

Leader : capitaine Guerin sur Jaguar avec le capitaine Ramade et le capitaine Blanc sur Mirage F1. Ils prirent les avions dans la configuration du moment (OPIT pour le Jaguar), (OPIT + OMEI + deux Magic pour les F1).

Les ordres n'étaient pas évidents à interpréter. Le colonel Caisso, de la Fatac (Force aérienne tactique) insistait auprès du commandement Manta pour avoir des ordres clairs et précis. Fallait-il tirer ou non ? Le flou dura une dizaine de minutes. Finalement, sans instructions précises, les pilotes partirent aux avions et ce n'est qu'après avoir commencé à rouler qu'ils eurent l'ordre du Comelef : « *Autorisation d'ouverture de feu pour tir d'intimidation à côté et au nord des éléments reconnus ennemis pour retarder leur progression.* »

À notre retour, nous avons visionné les photos prises au cours de la mission et on voyait très bien un individu épauler une arme qui ressemblait à un missile sol-air SA 7.



Les cibles ennemies dans la palmeraie de Toro Doum.

La première attaque

À 15 h 15, la patrouille F220 (les Veto « N ») décolla. Le capitaine Guerin et les deux F1 montèrent au cap Nord pour rejoindre le KC 135 en provenance de Libreville. Après le ravitaillement, ils mirent le cap sur Toro Doum au moment où ils reçurent un contrordre : « *Vous n'avez plus l'autorisation de tir.* » Ils continuèrent la descente vers l'objectif.

Arrivés en TBA, ils virèrent par la gauche au cap 270 à 450 kts et 300 pieds en échelon à 1500 mètres pour chaque équipier. Sans ordre de tir, le premier passage ne fut fait que pour prendre des photos à l'Omera 40.

L'ennemi avait eu le temps de se disperser et de se cacher sous les arbres de la palmeraie de Toro Doum. Il marqua sa présence en tirant avec du SA 7 et du ZSU 23/2.

Dès leur premier survol, le capitaine Guerin entendit sur la fréquence « *leader, break missile* » ! Il tira sur le manche et vira très serré à droite. Son n° 2 le suivit.

Après 90° de virage, il aperçut derrière lui un nuage noir qu'il attribua à l'explosion du missile.

Pendant ce temps son n° 3 avait fait la même manœuvre mais à gauche.

L'ordre de tir

Le leader rendit compte au PC volant du Breguet Atlantic qu'ils venaient de se faire tirer par du missile. Ils reçurent alors l'ordre de « *riposter sans toucher le véhicule des otages* ». Ils se placèrent en formation d'attaque l'un derrière l'autre et commencèrent la première passe canon.

Un 4x4 Toyota apparut droit devant lui, juste au milieu de sa glace frontale et, comme au champ de tir, il amena le réticule dessus et commença le tir. Une trentaine d'obus suffirent pour toucher la cible. Il effectua la ressource au milieu d'une explosion entourée d'une multitude de débris.

Avec son n° 2, qui le suivait, il enchaîna la deuxième passe sur un axe d'approche décalé par rapport au premier passage. En dégageant vers l'est, il découvrit un gros camion près d'un arbre. Dans le même temps, ses équipiers lui annoncèrent qu'ils n'avaient plus de munition. Comme il ne voulait pas laisser filer le camion avant de quitter la zone, il décida de faire une dernière passe sur un axe nord-sud. Lors de cette dernière passe, il se trouva pile dans l'axe du camion de munitions quand il commença à tirer. Il vit les traces et impacts de ses OPIT remonter de l'arrière vers l'avant du camion puis les attaches de ridelles se détacher les unes après les autres.

De sa place de n° 3, le capitaine Blanc voyait parfaitement l'ensemble des scènes. Il raconta que ça allait être chaud car ils ne bénéficiaient plus de l'effet de surprise. Il vit son leader piquer sur un camion. Il fut entouré de panaches noirs dus à la riposte adverse. Il vit le n° 2 qui plongea en tirant une rafale appuyée sur un camion-citerne qui explosa. Lui-même s'aligna sur un véhicule et vit des nuages noirs autour de lui. Il volait très vite (500 kts) et suivait ses obus grâce aux traceurs.

Ses OMEI explosèrent dès le contact avec le sable mais ses OPIT ricochèrent plus haut que son F1. Il perçut des claquements autour de lui : c'était la riposte adverse, mais son regard était focalisé sur son viseur et le sol qui se rapprochait. Il finit sa longue passe et retourna sur l'objectif.

De la fumée s'élevait de Toro Doum. Chaque avion essayait les tirs nourris des canons antiaériens et il vit un obus anti-aérien exploser devant son viseur. Ayant épuisé tous ses obus, il dégagea pour rassembler les autres avions de la patrouille qui, eux non plus, n'avaient plus de munitions.

À l'issue du dernier dégageant, le leader rassembla la patrouille et reprit le cap sur N'Djamena.

Pendant la montée ils croisèrent la patrouille suivante (les Veto P) et sur la fréquence de travail inter pilotes il contacta le leader (le capitaine Croci) pour lui décrire la zone d'intervention. Il

l'avertit que la position était fortement défendue et qu'il devrait facilement repérer l'objectif car un camion-citerne était en train de brûler au milieu de la palmeraie. Il recommanda également aux pilotes de F1 de ne pas se tétaniser sur la queue de détente afin de ne pas tirer tous leurs obus inutilement.

La deuxième attaque

Pendant que la patrouille des Vêto N (Novembre) allait effectuer la première attaque, nous avons réparé nos avions et nous nous apprêtons à les rejoindre avec deux Jaguar et deux Mirage F1.

Le capitaine Croci décida de prendre le lead de cette cinquième mission – la F221, indicatif Vêto P (Papa) –, composée de moi-même et des capitaines Ducanois et Harmand pour les Mirage F1.

À 15 h 45, nous décollâmes avec l'ordre de détruire la citerne et tous les véhicules, à l'exception de la voiture blanche de Médecins sans frontières.

Après le ravitaillement en vol sur Boeing KC-135, le capitaine Croci décida de changer la configuration de la patrouille pour l'attaque. Je pris la position du n° 3 de façon à créer deux binômes (Jaguar + F1), le capitaine Ducanois prenant la position d'équipier du capitaine Croci, et le capitaine Harmand devenant mon équipier.

On avait aussi décidé d'approcher l'objectif sous deux axes différents, soleil dans le dos, les Mirage F1 restant en Snake à 2000 mètres derrière les Jaguar. Nous restâmes en HA (haute altitude) jusqu'au visuel de l'objectif, et descendîmes en TBA (très basse altitude) pour l'attaque.

De loin, j'aperçus distinctement une épaisse fumée noire provenant de la combustion du camion-citerne détruit par la patrouille précédente. Cela constituait un repère immanquable. Le capitaine Croci décida d'attaquer au nord de la fumée en me laissant la partie sud.

Il commença immédiatement un tir canon sur des véhicules abrités sous des palmiers. En *in* (position d'attaque), je vis le leader et le n° 3 dégager à 90° de mon cap. J'essayai de repérer des véhicules, sans résultat. Tout d'un coup, j'aperçus un flash à mes yeux. C'était un départ missile.

J'effectuai une ressource en éjectant des leurres infrarouges. Je n'avais pas eu le temps de tirer. Le n° 4 n'avait également pas pu tirer à cause des départs missile et des leurres. Je décidai de revenir par la gauche en virant au cap 230.

Le capitaine Croci m'annonça qu'il avait visuel sur moi et me suivit.

Dans mon deuxième *in*, j'aperçus un groupe d'individus en batterie dans ma glace frontale. Je

tirai une rafale d'obus dans leur direction sans pouvoir vraiment viser. Je volais trop vite pour ajuster un tir au dernier moment. Mon n° 4 fit de même. La luminosité du ciel commençait à s'assombrir.

À cette heure-là, 16 h 30, le soleil se couche rapidement dans cette région et il devenait plus difficile de détecter les cibles et d'ajuster un tir. Les rebelles étaient trop éparpillés et répliquaient énergiquement avec toutes les armes qu'ils avaient à leur disposition, même les plus absurdes comme des armes antichars portatives RPG (*Rocket-propelledgrenade*) et bazooka (*antitank rocket launcher*).

Le crash du capitaine Croci

À l'issue de sa deuxième passe le capitaine Croci fut certainement touché par un tir de petit calibre (7.62 ou 14.5). Volant très bas et très vite au cap sud/sud-ouest, il annonça soudainement à la radio : « *Merde, j'ai une panne hydr.* » (hydr pour hydraulique). Le circuit des servocommandes de vol avait dû être touché et il devait perdre du liquide hydraulique depuis le début de nos attaques, d'où la panne à ce moment-là.

L'action et le crash vus de mon cockpit

À l'issue de ma troisième passe de tir, je dégageai dans l'axe au cap 300 et aperçus le leader et le n° 3 en virage à gauche, revenant vers l'objectif à un cap sud/sud-ouest.

J'annonçai : « *Visuel.* » Je voyais bien le leader qui arrivait très vite et très bas à un cap collision sur moi. Arrivant à une heure, il annonça son problème hydraulique puis se tut. Il était en face de moi, à environ 300 mètres, quand je vis son Jaguar se cabrer brutalement sans monter, puis faire un premier tonneau à droite de 180° et, après un court arrêt, un second toujours à droite le positionnant en ligne de vol à plat mais à 60° de piqué et à quelques mètres du sol.

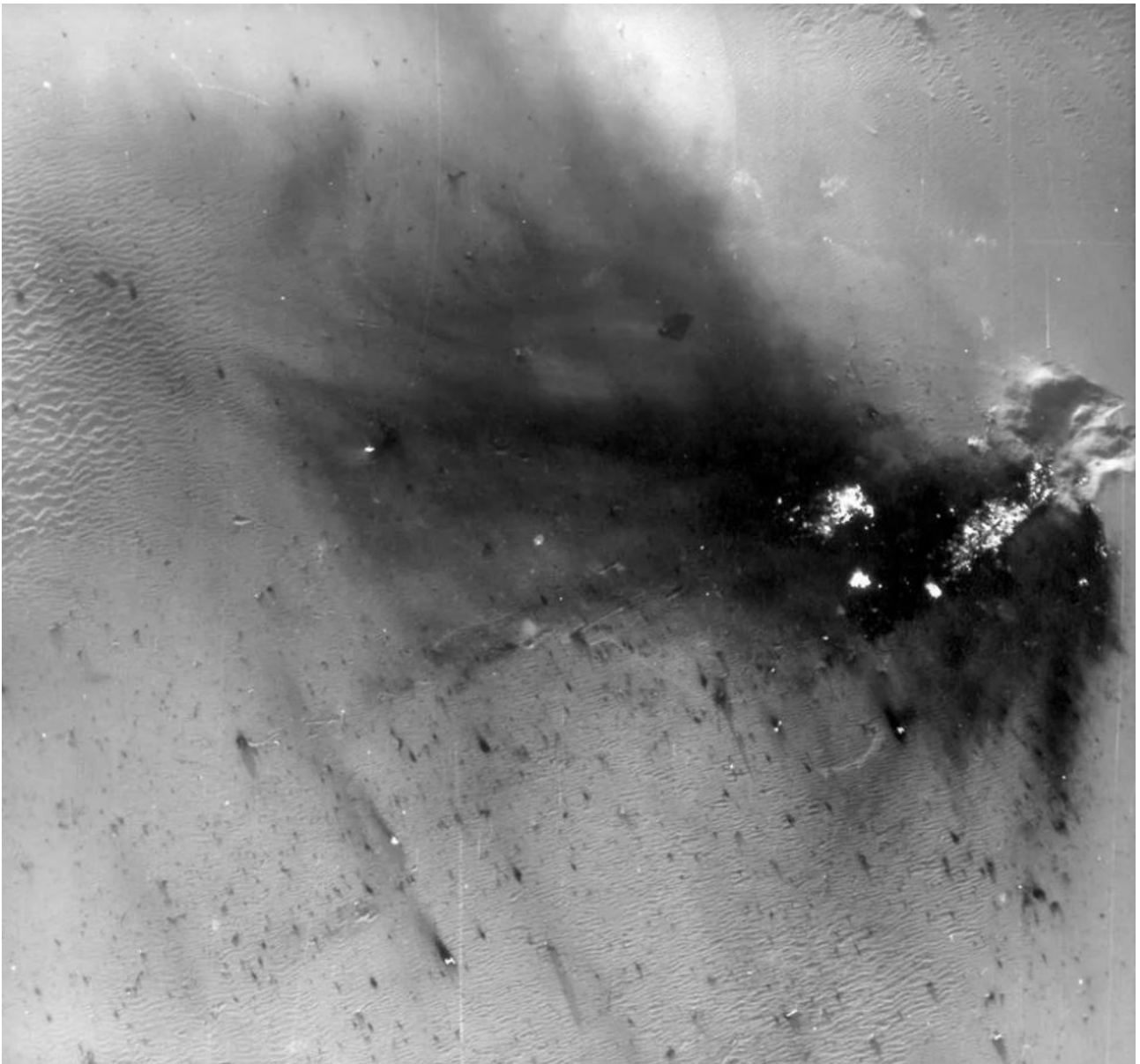
L'action se passa en moins de trois secondes. Le nez de son avion toucha le sommet d'une dune à mes midis, puis explosa au milieu d'une boule de feu. Je passai à droite du crash, au cap 300, pour n'apercevoir que des débris noirs sur le sable jaune. J'actionnai ma caméra Omera 40. La boule de feu s'était rapidement évaporée.

J'alertai le commandement et refis une reconnaissance de la zone du crash. Je ne voyais pas l'équipier du leader. Mon équipier devait logiquement toujours me suivre en snake (l'un derrière l'autre). Nous refîmes deux survols de la zone du crash. Je ne vis que des débris calcinés éparpillés sur environ 100 mètres de rayon, aucun parachute, et pas de trace du pilote.

En dégageant de sa passe canon derrière moi, le capitaine Harmand assista également au crash du leader.

Son avion avait aussi été touché, mais il ne s'en aperçut pas tout de suite. Je pris, par intérim, la position de leader, rassemblai la patrouille, fis plusieurs passages au-dessus de la zone de crash qui se situait dans le 300° pour 8 à 10 nautiques de la palmeraie et filmai la scène.

Le n° 3 m'avertit qu'il avait vu une trace blanche avant l'impact sans pouvoir préciser si c'était au cours d'une séquence d'éjection. N'apercevant aucun signe de vie et persuadés qu'il n'y avait plus d'espoir, nous quittâmes la zone.



Traces du crash du Jaguar du capitaine Croci quelques minutes après l'impact. (Photo Omera 40 prise par le capitaine Le Balle lors des survols au cap nord).

Témoignages des pilotes de la patrouille de Vêto Papa

- **Résumé du témoignage du capitaine Ducanois :** *Le capitaine Ducanois était derrière l'avion du capitaine Croci au moment du crash. Il vit et rapporta exactement la même scène que moi. En revanche, juste avant le crash, il vit quelque chose de blanc s'échapper de l'arrière du jaguar. Il ne parvint pas à l'identifier, mais cela aurait pu être le parachute de queue du jaguar qui se détachait sous fort facteur de charge. Quand l'avion a cabré brutalement, il a dû subir une très forte accélération verticale de 15 à 20 G ! Ensuite, au moment du crash, il a vu une forme rouge et blanche piquer vers le sol sur une trajectoire parallèle et à une distance très proche de l'avion. Cette forme rouge et blanc aurait pu être le parachute du pilote.*
- **Résumé de mon témoignage :** *J'ai toujours pensé que notre leader avait perdu connaissance à cause du cabré brutal qui avait généré un facteur de charge insupportable pour lui. Il n'a probablement pas eu le temps d'actionner la poignée d'éjection. En tout cas, j'ai vu le Jaguar de mon leader de profil et de très près, et je n'ai pas vu d'éjection de la verrière ni du pilote avant l'impact.*
- **Résumé du témoignage du capitaine Harmand :** *Le capitaine Harmand était derrière moi au moment des tirs et du crash. Il avait été touché par du petit calibre qui lui faisait perdre du carburant. Sur notre trajet retour, il largua son bidon ventral pour diminuer la traînée et pensa qu'il pouvait se poser à N'Djamena sans effectuer un ravitaillement en vol de secours. Il effectua une descente éco ainsi qu'une approche de précaution type ACTC (atterrissage configuration turbine coupée) et arriva au parking avec une cinquantaine de litres de kérosène.*

Pendant ce temps à N'Djamena

À 16 h 30, la patrouille suivante (lieutenant-colonel Cocault et capitaine Pruna) fut stoppée au parking. Il faisait déjà trop sombre quand nous sommes intervenus à Toro Doum, qui se trouve à une forte distance de N'Djamena, (dans le nord pour 280 nautiques – environ 520 km). De plus, le crash de notre leader avait freiné les ardeurs de tout le monde. En salle d'opération, l'ambiance était grave. Les pilotes et mécanos étaient stupéfaits d'avoir perdu notre leader, mais on allait se ressaisir pour les missions suivantes. Nous reçûmes l'ordre de nous tenir prêts à décoller dès le lever du jour pour continuer les missions, en utilisant des munitions plus performantes, et aussi pour retrouver l'épave du Jaguar.

Localisation de l'épave (première tentative)

Le 26 janvier, la mission de localisation de l'épave du Jaguar du capitaine Croci était ordonnée.

Je me devais de la retrouver dans ce désert immense. Ce fut la mission F222 et le lieutenant-colonel Cocault m'accompagnait. Nous décollâmes vers 15 h 00, avec pour tâche de finir le travail de la veille et, si possible, de localiser précisément l'épave. Après un ravitaillement sur le C-160 Transall, nous progressâmes vers le nord mais nous ne fûmes malheureusement pas en mesure de voir quoi que ce soit. Pendant la nuit, un vent de sable s'était levé dans la région de Toro Doum, et le nuage de sable resté en suspension nous empêchait de voir le sol. On ne pouvait pas localiser le dispositif libyen, ni la zone du crash.

Atterrissage sans visibilité (La F223 dans un brouillard de sable)

Le 27 janvier, je décollais en n° 2 du capitaine Guerin. Nous avons l'ordre de tirer sur l'ennemi sans sommation. Après avoir ravitaillé sur un Transall, nous avons remonté la piste à partir de Toro Doum. Nous étions armés de bombes Beluga, qui peuvent être larguées à très basse altitude. Nous avons suivi leurs traces jusqu'à Kiri-Kide (025 de N'Djamena pour 620 km) sans trouver de véhicule, puis nous avons fait demi-tour.

Pendant ce temps, un vent de sable s'était levé sur N'Djamena et la visibilité horizontale était en dessous des minima. Comme il n'y avait pas de rampe d'approche pour identifier l'entrée de piste par mauvaise visibilité, les pilotes restés au sol eurent l'excellente idée d'utiliser des miroirs héliograpes. Dès qu'ils entendirent le bruit de nos avions, ils se précipitèrent pour se placer de part et d'autre de l'entrée de piste, face au soleil. Ils firent scintiller leurs miroirs héliograpes dans notre direction pendant notre approche en longue finale sans GCA (*Ground Controlled Approach*). On s'était alignés à 1 500 pieds avec le VOR-DME (*VHF Omnidirectional Range & Distance Measuring Equipment*). On descendait à 300 pieds/minute en comptant les nautiques restants. On ne voyait absolument rien.

En courte finale, vers 300 pieds sol, nous avons aperçu les éclats lumineux des héliograpes dans le halo de la brume de sable et pu localiser assez tôt l'entrée de piste pour nous aligner et nous poser. Cela nous a évité un déroutement aléatoire sur un terrain éloigné, mais c'était passé de justesse.

Le 28 janvier, aucune mission ne put être effectuée à cause de la tempête de sable sur N'Djamena.

Le 29 janvier, je déclenchai trois missions de reconnaissance, mais elles revinrent bredouilles. La troupe des rebelles avait complètement disparu.

- La F225 : capitaine Kerfriden et aspirant Maurin Serge.
- La F226 : sous-lieutenant Wurtz et capitaine Planet sur Toro Doum.
- La F227 : lieutenant Le Gall et commandant Mandrile sur Iriba.

Localisation de l'épave (deuxième tentative)

Le 30 janvier, l'Armée de terre envoya deux hélicoptères Puma dans le sud de la palmeraie de

Toro Doum, avec à leur bord des commandos, un médecin et un spécialiste GE (guerre électronique). Ils avaient pour mission de rester en retrait, hors de portée d'ennemis éventuels et d'attendre que les Jaguar confirment la position de l'épave pour venir récupérer le corps et la partie sensible des équipements électroniques.

Je décollai une nouvelle fois avec le lieutenant-colonel Cocault. Ce fut la mission F228, deuxième mission de reconnaissance pour repérer l'épave du Jaguar A81. On savait qu'on allait devoir résoudre un gros problème. On n'était pas certains de pouvoir précisément localiser l'épave à cause des tempêtes de sable des trois derniers jours.

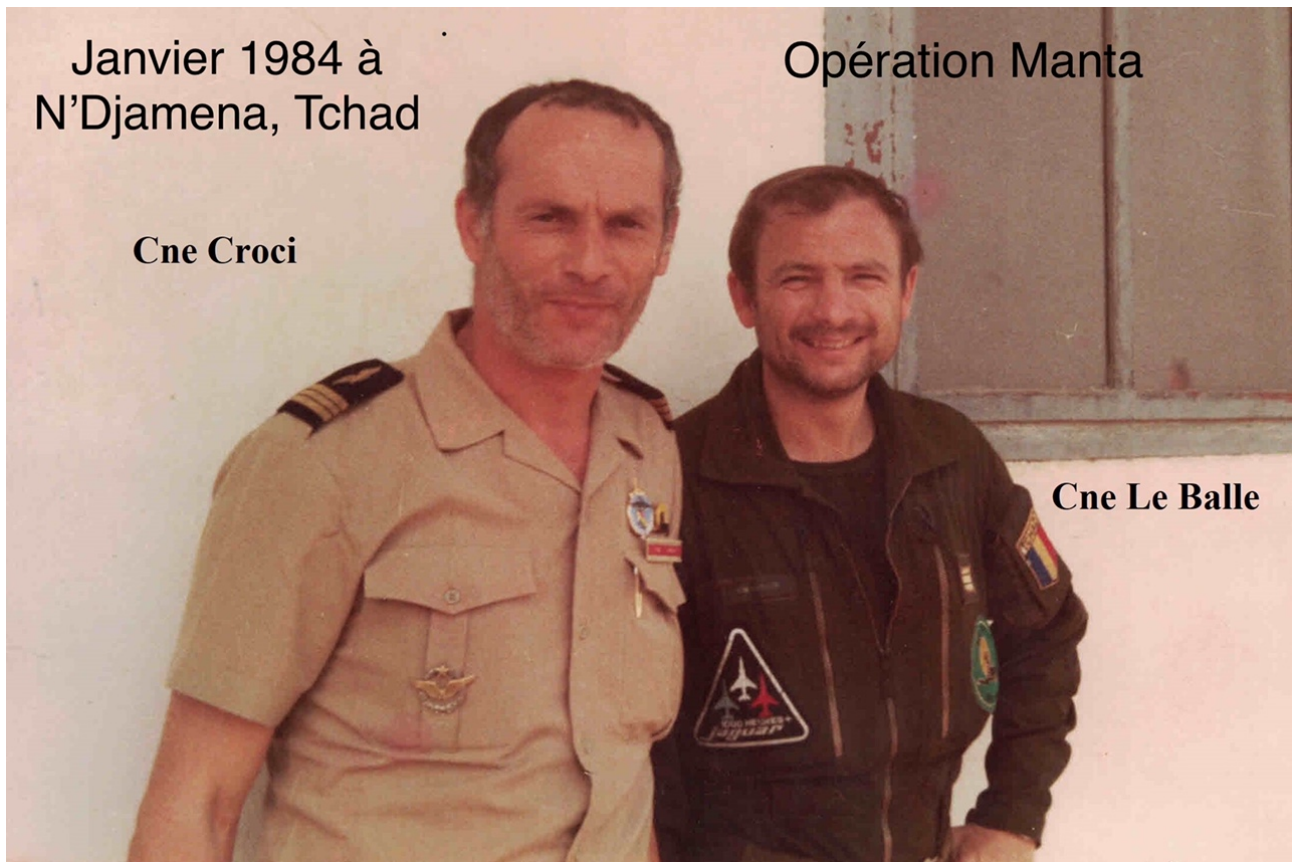
Arrivés sur place, ce n'était plus le même paysage. Tout avait été balayé et les dunes avaient changé de place et d'aspect. La zone de crash était pratiquement invisible. J'ai dû refaire plusieurs fois les mêmes trajectoires et passes de tir pour localiser l'épave. J'ai réussi à la repérer à la troisième tentative grâce à l'image des trajectoires que j'en avais gardée (cap et timing). Je me rappelais globalement du paysage et j'ai fait abstraction des dunes. Dans le même temps, je me rembobinais le film dans ma tête, (le comportement bizarre du Jaguar du capitaine Croci et son crash). Cela m'avait marqué et c'était gravé dans ma mémoire, comme ça l'est encore aujourd'hui.

J'ai envoyé les coordonnées des débris au QG de N'Djamena puis j'ai demandé à l'Atlantic de ploter la position et de guider les hélicoptères sur la zone de l'épave. Nous sommes restés en alerte à proximité jusqu'à ce que les hélicoptères arrivent sur place.

Le lieutenant-colonel Cocault raconta plus tard que, sans ma mémoire, on aurait eu beaucoup de difficultés pour désigner la zone de crash car les débris étaient à peine perceptibles dans l'étendue du désert. Tout au plus quelques anomalies difficilement perceptibles à la surface du sable.

13 février 1984 - Fin de nos missions tchadiennes

J'avais effectué 22 missions de guerre + 1 vol de contrôle, 13 RVT dont 6 sur C-160 et 7 sur KC-135, 39 h 35 de vol, 9 AMV (atterrissage par mauvaise visibilité) et volé avec plusieurs types d'armements.



Opération MANTA, TCHAD 1984. Capitaines Croci et Le Balle.