

Deuxième époque. La guerre du Golfe et une sale blessure

Chers amis, me revoici quelques mois après mon affectation à l'Escadron de Chasse 3/3 Ardennes. Ma transformation sur JAGUAR s'est déroulée à l'EC 2/2 Argonne à Saint-Dizier. Beau port de pêche surtout le soir, quasiment huit mois sur base, y avait de quoi déprimer!

Les premières missions à partir de Nancy-Ochey sont très encourageantes et dans une bonne ambiance. Certains pilotes et mécanos reviennent d'une mission périlleuse ou deux missiles Martel antiradars avaient été tirés sur des infrastructures libyennes implantées illégalement sur le territoire du Tchad à Ouadidoum. Les récits vont bon train et sont du pain béni pour le jeune pilote que je suis. Mais les choses ne sont jamais aussi simples. Avec les réorganisations au sein de la FATAAC-1ère RA, le 3/3 perd sa mission et ses avions au profit de MIRAGE III. Voilà venue la période de l'exode, je suis affecté à l'EC 2/11 Vosges - Guerre électronique.

A Toul-Rosières ma formation va bon train, qualification PCO (pilote de combat opérationnel) en mai 88, stage officier de tir en mars 89, qualification SCP (sous-chef de patrouille) en juin 89. Je suis alors choisi par le commandement de la 11^e Escadre de chasse pour participer à l'exercice RED FLAG aux Etats Unis. Je pense que c'est pour partie là, que j'ai appris à voler très très bas.

Puis arrive l'été 1990 et l'invasion du Koweït par l'Irak sous l'égide de Saddam Hussein. La France apporte son soutien à l'Arabie Saoudite en fournissant une présence aérienne. Dès septembre, l'Armée de l'air installe son Etat-Major et les C 135 ravitailleurs sur l'aéroport de Riyad, puis les avions de chasse et de reconnaissance sur le petit aéroport d'Al Ahsa. Pendant cette période, je passe ma qualification de chef de patrouille.

Fin novembre, il faut déjà penser aux relèves des per-

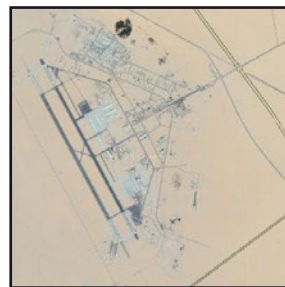
sonnels : pilotes, mécanos et soutiens. Tous les escadrons vont donner, il faudra même fermer le détachement de Bangui. Les JAGUAR sont rapatriés sur la métropole.

Et puis c'est notre tour, fin décembre : après avoir passé la St Sylvestre sur Paris, nous voilà partis avec quasiment tout l'escadron pour l'Arabie Saoudite.

Dès notre arrivée, je suis impressionné par l'organisation sur place. On se croirait sur une base aérienne. Les mêmes services sont là, du bureau de poste au service des sports. Pourtant tout n'est pas rose, les PN sont logés en ALGECO mais les mécanos et autres soutiens sont sous tentes. La vie est rythmée entre période opérationnelle et détente à l'OSO qui est ouvert jour et nuit.

Les premières missions d'entraînement nous permettent de nous familiariser avec les procédures des américains qui sont leaders sur le théâtre d'opération de « Tempête du désert ».

Le 9 janvier, un objectif est attribué à notre escadron. Il s'agit d'une base aérienne Koweïti occupée par les irakiens, Al Jaber. L'Etat-Major suspectait que du matériel chimique



Le terrain d'Al Jaber

soit entreposé sur ce terrain. Le 10, notre escadron réalise une mission d'entraînement sur un objectif similaire à celui d'Al Jaber.

Puis c'est l'attente. L'Irak ne répond pas à l'ultimatum donné par l'ONU. Dans la nuit du 16 au 17 janvier, les alertes SCUD (missile longue portée irakien) sont multiples.

A la quasi panique de la première alerte, pour revêtir la T3P et le masque à gaz, fait suite un cérémonial de routine où chacun vérifie l'équipement de son voisin. Je suis tellement fatigué que j'en arrive à m'endormir avec le masque sur le nez.

Vers 4 heures du matin, nous sommes réveillés. Les pilotes de la première mission sont appelés en salle d'opérations. en salle d'opérations. A notre arrivée, nous sommes accueillis par le Commandant Mansion notre chef qui revient de Riyad où il a pris ses dernières consignes et briefé avec les F16 américains qui

devaient frapper juste avant nous. Le Commandant d'escadre est également présent, l'atmosphère est pesante. Le briefing est long mais précis. Chacun sait ce qu'il a à faire. Je suis intégré dans le deuxième groupe de six JAGUAR que constitue la patrouille.



Préparation de la mission



Chargement des bombes

En tant qu'officier de tir, je rappelle les consignes de tir. Certains avions sont équipés de bombes de 250 kg freinées et d'autres de bombes lances grenades BELOUGA. À ce moment, nous apprenons que les mécanos et surtout les pétafs ont travaillé toute la nuit pour préparer nos avions.

Le briefing terminé, chacun s'équipe d'un holster avec pistolet, d'un masque à gaz et d'un bâton fluorescent en cas d'éjection. Nous partons aux avions. Le commandant de la base d'Al Ahsa nous attend dehors et nous encourage : « Vous êtes profession-

nels. Je vous souhaite bonne chance. La France est avec vous ». Et Schnapy notre chef rajoute : « Au fait Charly, à partir d'aujourd'hui tu es CP (chef de patrouille) ».

À la prise en compte des avions, personne ne disait mot, ni nous, ni les mécanos.

Après le tour avion, chacun met en route sans ordre. Puis vient le premier contact radio : « Jupiter 01 check ! 2, 3, ..., 6. Al Ahsa Jupiter 01 roulage ! Jupiter 11 check ! 2, 3, ..., 6. Al Ahsa Jupiter 11 roulage ! »



Je teste les freins. Un salut à mon mécanicien qui me le rend immédiatement et me voilà parti vers l'aventure.

A la mise des gaz sur la piste, le sable vole de partout. Le décollage se déroule normalement. Avec la brume matinale la visibilité n'est pas terrible mais le rassemblement de la patrouille se passe bien.

Après 20 minutes de vol nous arrivions au point de rendez-vous avec les C135. Mais surprise, nos trois ravitailleurs avaient viré beaucoup trop tôt. La rejointe fût longue. Pour ma part, je dus rentrer dans le panier en virage. C'était la première fois que des chasseurs effectuaient cette manœuvre. Les turbulences étaient vraiment très importantes mais le ravitaillement se termina normalement.

Nous attendions un « Bip radio » de la part des Boeing pour nous permettre de recalibrer nos calculateurs, mais rien ne vint. Une fois en basse altitude, nous larguâmes le bidon ventral. Très impressionnant !!! Notre patrouille arrive sur le point d'entrée au Koweït, il est 8 heures 46. Nouvelle surprise ! Nos cal-



culateurs ont dérivé, nous sommes beaucoup trop à gauche de notre trait, de 3 nautiques environ. Je distingue très nettement un poste de commandement de divisions avec de grandes tentes blanches.

Soudain, ça y est, on nous canardait. Ça scintillait de partout. On reconnaissait très bien le carré lumineux que faisait le ZSU 23/4. Je rentrai la tête dans les épaules. Puis stupeur, la volute blanche d'un missile sol/air SA7 se dirige vers le leader de notre patrouille. Il annonce de ne pas bouger. Le temps nous paraît une éternité. Le missile passe entre nous sans exploser. Ouf !!!

La DCA s'était un peu calmée. Une annonce nous glace le sang : « je suis touché, voyant d'huile allumé ». Bonaf connaissait les consignes de déroulement.

Nous cherchons l'objectif mais rien au milieu de cet immense désert. Le bout de piste est à notre droite, trop tard pour faire une manœuvre. Paco annonce : « objectifs d'opportunité ». Tous les avions se dispersent. Le feu de la DCA reprend encore plus vif.

Vers 4 heures du matin, nous sommes réveillés. Les pilotes de la première mission sont appelés en salle d'opérations. en salle d'opérations. A notre arrivée, nous sommes accueillis par le Commandant Mansion notre chef qui revient de Riyad où il a pris ses dernières consignes et briefé avec les F16 américains qui

devaient frapper juste avant nous. Le Commandant d'escadre est également présent, l'atmosphère est pesante. Le briefing est long mais précis. Chacun sait ce qu'il a à faire. Je suis intégré dans le deuxième groupe de six JAGUAR que constitue la patrouille.



Préparation de la mission



Chargement des bombes

En tant qu'officier de tir, je rappelle les consignes de tir. Certains avions sont équipés de bombes de 250 kg freinées et d'autres de bombes lances grenades BELOUGA. À ce moment, nous apprenons que les mécanos et surtout les pétafs ont travaillé toute la nuit pour préparer nos avions.

Le briefing terminé, chacun s'équipe d'un holster avec pistolet, d'un masque à gaz et d'un bâton fluorescent en cas d'éjection. Nous partons aux avions. Le commandant de la base d'Al Ahsa nous attend dehors et nous encourage : « Vous êtes profession-

nels. Je vous souhaite bonne chance. La France est avec vous ». Et Schnapy notre chef rajoute : « Au fait Charly, à partir d'aujourd'hui tu es CP (chef de patrouille) ».

À la prise en compte des avions, personne ne disait mot, ni nous, ni les mécanos.

Après le tour avion, chacun met en route sans ordre. Puis vient le premier contact radio : « Jupiter 01 check ! 2, 3, ..., 6. Al Ahsa Jupiter 01 roulage ! Jupiter 11 check ! 2, 3, ..., 6. Al Ahsa Jupiter 11 roulage ! »



Je teste les freins. Un salut à mon mécanicien qui me le rend immédiatement et me voilà parti vers l'aventure.

A la mise des gaz sur la piste, le sable vole de partout. Le décollage se déroule normalement. Avec la brume matinale la visibilité n'est pas terrible mais le rassemblement de la patrouille se passe bien.

Après 20 minutes de vol nous arrivions au point de rendez-vous avec les C135. Mais surprise, nos trois ravitailleurs avaient viré beaucoup trop tôt. La rejointe fût longue. Pour ma part, je dus rentrer dans le panier en virage. C'était la première fois que des chasseurs effectuaient cette manœuvre. Les turbulences étaient vraiment très importantes mais le ravitaillement se termina normalement.

Nous attendions un « Bip radio » de la part des Boeing pour nous permettre de recalibrer nos calculateurs, mais rien ne vint. Une fois en basse altitude, nous larguâmes le bidon ventral. Très impressionnant !!! Notre patrouille arrive sur le point d'entrée au Koweït, il est 8 heures 46. Nouvelle surprise ! Nos cal-



culateurs ont dérivé, nous sommes beaucoup trop à gauche de notre trait, de 3 nautiques environ. Je distingue très nettement un poste de commandement de divisions avec de grandes tentes blanches.

Soudain, ça y est, on nous canardait. Ça scintillait de partout. On reconnaissait très bien le carré lumineux que faisait le ZSU 23/4. Je rentrai la tête dans les épaules. Puis stupeur, la volute blanche d'un missile sol/air SA7 se dirige vers le leader de notre patrouille. Il annonce de ne pas bouger. Le temps nous paraît une éternité. Le missile passe entre nous sans exploser. Ouf !!!

La DCA s'était un peu calmée. Une annonce nous glace le sang : « je suis touché, voyant d'huile allumé ». Bonaf connaissait les consignes de déroulement.

Nous cherchons l'objectif mais rien au milieu de cet immense désert. Le bout de piste est à notre droite, trop tard pour faire une manœuvre. Paco annonce : « objectifs d'opportunité ». Tous les avions se dispersent. Le feu de la DCA reprend encore plus vif.

La danse mortelle des balles traçantes et des missiles faisaient la OLA devant le nez de mon JAGUAR. La voix de mon équipier Mamel retentit. Il était touché. Un missile sol/air avait arraché une partie du réacteur droit de son JAGUAR. Mais je ne pouvais rien pour lui ! Je reprenais ma surveillance de ce champ de feu. Quand soudain en regardant à

droite je vis éclater ma verrière. Ma tête fut projetée violemment en arrière et je perdis la vue. Après quelques secondes je repris mes esprits. J'arrachais les morceaux de la visière de mon casque qui pendaient devant mes yeux et immédiatement je plongeais au plus près du sol et l'annonçais à mes équipiers.



Trous d'entrée et de sortie de la balle de Kalashnikov sur la verrière et le casque de Charly

Le retour est très pénible. Un mal terrible à la tête et je sens ce liquide chaud qui me coule dans le dos. C'est pas bon signe ! Comble de malchance, mon ordinateur est bloqué sur l'objectif derrière moi. Je suis la procédure qui nous a été donnée au briefing. Je me retrouve en haute altitude seul au cap sud sans savoir où je vais. Mes équipiers me font parler pour que je ne sombre pas. Puis, grâce à l'éjection de leurres infrarouges, Paco me rejoint. Lors de la percée, les illusions sensorielles sont énormes. J'ai l'impression de voler sur le dos. L'atterrissage se

passé sans encombre. Au roulage vers le parking, je fonds en larmes car je sais que la blessure est grave. Me voilà enfin au parking, j'ouvre la verrière pour sortir, mais mes forces me lâchent et je m'effondre dans le cockpit. Je suis perfusé directement dans l'avion, puis évacué vers l'hôpital saoudien d'Al Hufuf.

Après quelques examens et points de sutures Je suis transféré en chambre où j'ai la joie de retrouver tous les membres de la patrouille.



Charly et les membres de la patrouille

Là, j'apprends que Bonaf et Mamel ont posé leurs avions sur un terrain de déroutement américain, où ils ont fait grande impression. Quand à Jésus, suite à une balle écrasée dans le compartiment du train d'atterrissage avant, il s'est posé dans des conditions très difficiles.

Deux jours après, je suis rapatrié sanitaire en France. Dès mon arrivée sur la base de Toul, les médecins décident de me faire hospitaliser sur l'hôpital militaire à Metz. Le traumatisme crânien ne les inquiète pas mais beaucoup plus le traumatisme sonore important à l'oreille droite.

Deux semaines d'hospitalisation et deux semaines de convalescence plus tard me voilà apte à re-



Mamel et son JAGUAR A 91

prendre les vols. Très rapidement, je demande au commandant en second d'escadre de me mettre sur la liste des prochains départs pour la guerre mais cette dernière s'achève avant.

En tout état de cause, ce jour du 17 janvier 1991 a été l'aboutissement de dix années de travail assidu au sein de l'Armée de l'air et je n'ai fait, comme tous les autres participants, que mon devoir !

Chers amis, retrouvez tous les détails de cette opération dans mon livre JAGUAR SUR AL JABER (Alain Mahagne, 14 impasse des Pervenches, 33470 Gujan-Mestras).