

Extrait 3

L'Armée gabonaise exploitait deux types d'appareils : des N262 et des IL18 (ILIOUCHINE 18). Ces deux avions avaient un « certificat de navigabilité de type »¹ qui imposait l'équipage minimum de : un pilote et un membre d'équipage qualifié. L'accident de décembre 1973 relevait de l'absence de respect de cet équipage minimum. Une consigne avait donc été donnée : l'équipage devait être réglementairement composé.

Un matin, le commandant ROUX, chef d'État-major de l'Armée de l'air gabonaise, décide d'envoyer un IL 18 avec un pilote moniteur français et un mécanicien sol gabonais.

Je vais donc trouver ROUX et lui rappelle l'histoire du crash du N262 en décembre 1973. La tentative d'explication dure environ une demi-heure jusqu'à ce qu'il me dise qu'il prend la responsabilité de la décision.

Je prends alors ma propre responsabilité en lui précisant qu'il mettra un commandant de bord gabonais s'il le souhaite, mais qu'aucun membre français de l'assistance technique ne fera partie de l'équipage. L'affaire pour moi, était réglée.

Rentré à la maison vers midi pour déjeuner, je reçois alors un coup de téléphone de l'attaché militaire près l'Ambassade de France, le colonel NIDELET, me demandant ce qui s'était passé le matin.

« Vous êtes convoqué à quinze heures dans le bureau de l'ambassadeur » me dit-il.

À quinze heures, l'ambassadeur me fait connaître que ma famille et moi-même sommes rapatriés dès le lendemain matin par le vol U.T.A. numéro tant, etc. Il m'en demande la raison. Je lui explique alors l'altercation du matin avec ROUX, lui précise tout de go que je suis tout à fait d'accord pour partir et que je ne regrette absolument rien de ma décision, mon rôle étant entre autres missions, d'enseigner la sécurité des vols. L'entretien n'a pas duré plus d'un quart d'heure.

Je ne sais ce qui s'est dit entre l'ambassadeur (M. DELAUNAY) et Omar BONGO, Président de la République gabonaise mais les billets ont été annulés. Il fut curieux de constater la considération dont je fus entouré dans les semaines qui suivirent. Cette considération fut même à l'origine de ma mise en disponibilité. Mais n'anticipons pas.

En règle générale et à cette époque, tout officier qui demandait à servir en assistance technique était considéré comme ayant demandé à partir en vacances. Il était donc intellectuellement admis que l'impétrant se mettait également « en vacance d'avancement ». Je fus donc très fortement surpris lorsque j'appris ma nomination au grade de commandant au premier tour du choix.

Il est évident que ma réputation au Gabon était au sommet. Résister au Président de la République locale et passer tout de même au grade supérieur était proprement inimaginable.

Trois mois avant la fin de notre séjour, une personne vint me voir pour me proposer de prendre la direction d'une compagnie d'aviation : Air Affaires Gabon, encore nommée 2AG.

Cette proposition revenait à m'offrir la responsabilité d'une entreprise dans laquelle évoluaient vingt-et-un avions ou hélicoptères, dont un Transall... le seul Transall civil

¹ Certificat international autorisant un type d'appareil à voler.

existant dans le monde. Parallèlement, l'Armée de l'air me proposait de prendre le commandement en second d'une unité de liaison comportant six avions (Bordeaux).

Le propriétaire de cette compagnie (M. BELLANGER) était également propriétaire de la plus grosse entreprise de bâtiment et travaux publics du Gabon. Il disposait d'une fortune colossale dont un très bel appartement avenue Raphaël à Paris, et avait une réputation locale redoutable. Malgré sa réputation, je demandai une deuxième fois ma mise en disponibilité qui, cette fois, fut acceptée.