

# l'Aviation



# Bang!

*Les Français passent  
le mur du son sans le savoir*

*Romain Hugault*

## Témoignage

Quand un pilote  
et un "Spitfire"  
se retrouvent

## Lutte anti-feu

Dash 8,  
un pompier  
du ciel en action

## Chasseurs

Les Nieuport  
passent  
à l'attaque!

## Rwanda, 1994

Qui a abattu  
le "Falcon" 50  
présidentiel ?



Editions  
Larivière



# La guerre au Rwanda, 1990-1994

## L'aviation au cœur de l'enfer

Troisième partie et fin.

Malgré les accords d'Arusha qui leur sont plutôt favorables, les Tutsis, minoritaires, savent qu'ils ne pourront l'emporter par les urnes. Seul reste au FPR le coup de force pour aboutir à ses fins : l'élimination physique du président Habyarimana...

Par Hugues de Guillebon

**C**omme on l'a vu dans la première partie, François Mitterrand accepte en avril 1990 de remplacer la Caravelle présidentielle, offerte en 1974 par Georges Pompidou, par un avion plus moderne. Le gouvernement rwandais porte son choix sur un "Falcon" 50. Mitterrand donne alors ses instructions pour que le nouvel appareil soit offert avant le sommet franco-africain de La Baule qui doit se tenir le 20 juin 1990, ce qui laisse peu de temps pour son achat, sa révision et sa livraison... Un appel d'offres est lancé et c'est le "Falcon" 50 n° 6 qui est retenu. Immatriculé aux États-Unis, cet appareil a 4500 heures de vol et possède encore un très bon potentiel. Il arrive au Bourget le 15 mai 1990 pour y subir quelques légers travaux d'aménagement puis est acheté le 22 mai 1990 par la France pour être remis aux Rwandais. Le

cadeau est significatif : 60 millions de francs, financés par le ministère de la Coopération, mais pas exceptionnel. Un autre "Falcon" 50, le n° 66 immatriculé 9U-BTB, sera offert au Burundi voisin par la France en 1992 pour remplacer une autre Caravelle, la n° 144 9U-BTA. Et il y en aura d'autres ; cela fait partie des gestes diplomatiques de la France auprès de certains chefs d'État.

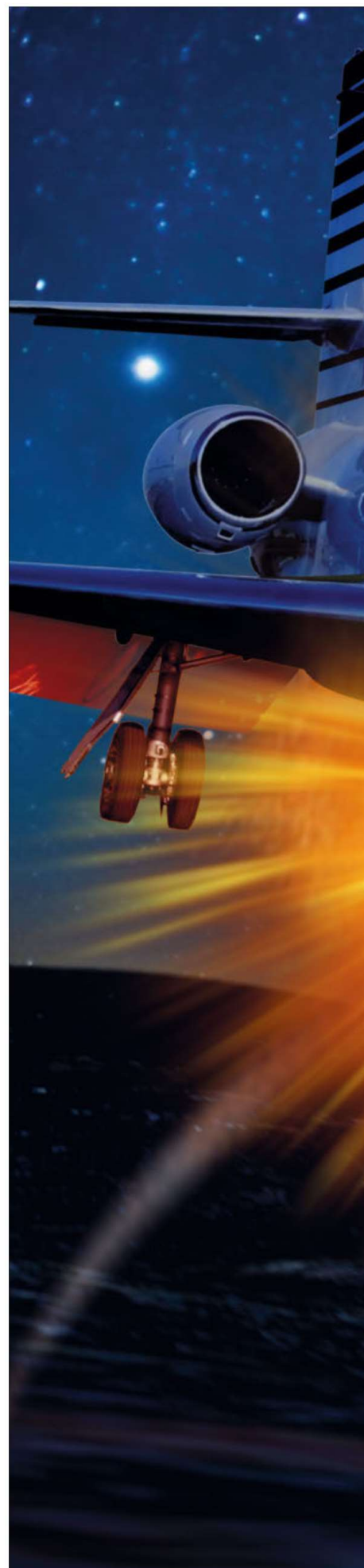
### Un équipage français pour le "Falcon" 50

L'équipage du "Falcon" sera français et connaît déjà bien le pays ; c'est celui de la Caravelle présidentielle. Il est composé de Jacky Heraud, commandant de bord, et Jean-Pierre Minaberry, copilote. Le poste de mécanicien au sol est assuré par Jean-Michel Perrine, mécanicien navigant de la Caravelle. À la demande du ministère de la ▶

Baptisée *Impala*, la Caravelle présidentielle n° 209 immatriculée 9XR-CH est ici vue à Orly en août 1985.

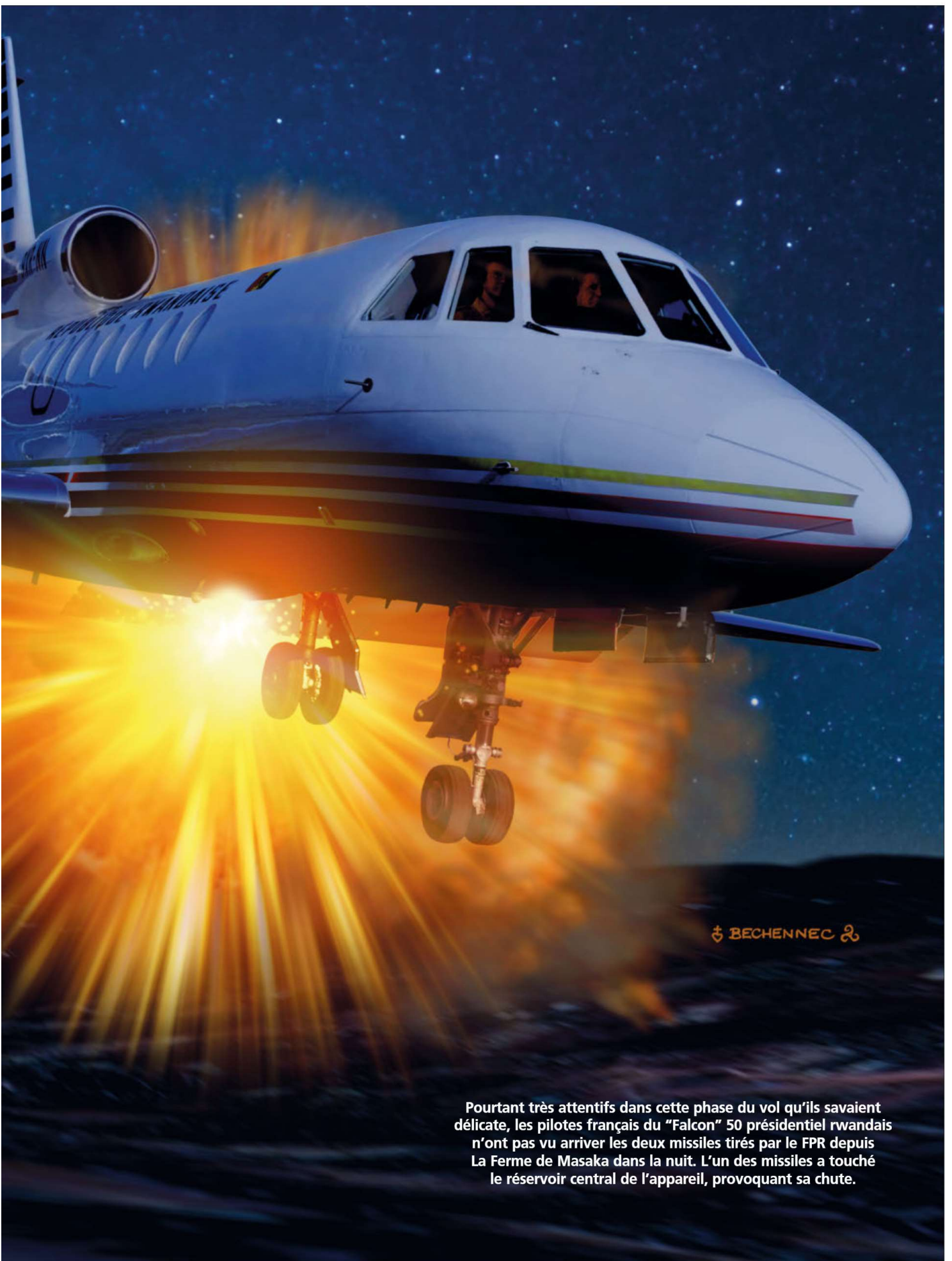


JACQUES GUILLEM



DANIEL BECHENNIC





Pourtant très attentifs dans cette phase du vol qu'ils savaient délicate, les pilotes français du "Falcon" 50 présidentiel rwandais n'ont pas vu arriver les deux missiles tirés par le FPR depuis La Ferme de Masaka dans la nuit. L'un des missiles a touché le réservoir central de l'appareil, provoquant sa chute.





JEAN-CLAUDE GIRAUD/COLL. PIERRE PARVAUD

Coopération qui éprouve des difficultés à recruter directement des personnels navigants compétents, les trois membres d'équipage, tous anciens de l'armée de l'Air, sont employés par une société de prestation de services, la Satif (Services et assistance en techniques industrielles françaises). Des contrats ont déjà été passés avec cette société pour assurer la mise en œuvre et la maintenance de différents avions présidentiels étrangers. Après la qualification de l'équipage et quelques vols d'essais, le "Falcon" 50 immatriculé 9XR-NN s'envole pour Kigali le 5 juin 1990. L'avion va assurer tous les déplacements internationaux du président rwandais, mais volera

**Le "Falcon" 50 vu à Nice en juin 1989 au service de Continental Offices dans sa nouvelle livrée et réimmatriculé N815CA.**

finalement peu, pas plus d'une quinzaine d'heures de vol en moyenne par mois jusqu'en 1994.

Malgré les concessions faites par le gouvernement rwandais, les accords de partage du pouvoir d'Arusha signés en août 1993 ne sont en réalité qu'un paravent diplomatique pour le FPR, dans l'attente d'une victoire

militaire totale qu'il espère toujours possible. Les Tutsis ne représentant que 15 % de la population, le FPR sait que la reconquête du pouvoir ne pourra se faire démocratiquement. Fin 1993, le mouvement décide de mettre en œuvre la seule solution qui permette d'aboutir maintenant rapidement à ses fins : l'élimination physique du président Habyarimana. "Nous ne pouvons pas attendre les élections, nous allons les perdre ; nous prendrons le pouvoir avant, dans le sang s'il le faut !", affirme des représentants du FPR à Bernard Debré en janvier 1994. Après avoir étudié plusieurs solutions, c'est celle de l'attentat contre l'avion présidentiel qui est retenue. Il reste à monter l'opération.

**« Nous sommes quasi certains qu'il y a des missiles SA-7 et autres qui nous menacent »**

Le "Falcon" 50 n° 6 en novembre 1987 au service d'Ingersoll Rand.



DFI/COLL. PIERRE PARVAUD





PIERRE PARVAUD

Une fois installé à Kigali dans l'enceinte du CND (Conseil national de développement), le FPR réussit à faire admettre aux Rwandais que l'axe ouest de la piste, orienté au cap 280°, est un danger pour sa sécurité parce que les avions en présentation y passent à proximité. Il prend la décision unilatérale de faire interdire les vols dans ce sens et contraint les avions à emprunter l'axe opposé, à l'est. Les compagnies civiles vont tenter de refuser ce diktat, mais les avions gouvernementaux rwandais sont obligés de s'y soumettre, jusqu'à l'aéro-club de Kigali qui ne pourra plus voler. La Minuar (Mission des Nations unies pour l'assistance au Rwanda) ne réagit

**Nous ne sommes pas à Kigali, mais au Bourget, comme pourrait le laisser suggérer cette photo du nouvel appareil rwandais, prise avant un vol d'essai vers Biarritz le 2 juin 1990.**

## Le "Falcon" 50 présidentiel 9XR-NN

Le "Falcon" rwandais est le sixième "Falcon" 50 construit. Commandé le 19 décembre 1977 par Falcon Jet, la filiale américaine de Dassault, il effectue son premier vol à Mérignac le 26 juin 1979. En juillet 1979, il est à Little Rock dans l'Arkansas pour son aménagement, alors immatriculé N50FB. Il est vendu à la multinationale Ingersoll Rand de Teterboro en septembre 1980 qui l'exploite jusqu'en mars 1989 pour ses déplacements dans le monde entier sous l'immatriculation N1871R. La société Continental Offices en devient le deuxième propriétaire le 28 mars 1989. Le "Falcon" 50 a alors 4 300 heures de vol. Basé à Waukegan dans l'Illinois, l'avion est entièrement repeint en blanc avec des bandes rouges et réimmatriculé N815CA. Pour peu de temps : il est déjà à vendre en octobre 1989. La France l'achète en mai 1990 pour le mettre à la disposition de la présidence rwandaise. Il va garder sa livrée américaine et son immatriculation devient 9XR-NN.

pas. En réalité, l'axe ouest passe très au loin du CND. N'ayant plus qu'une piste pour atterrir, l'avion présidentiel est placé dans des circonstances favorables pour une embuscade.

## Une arrivée tout réduit, phares éteints

Le 28 février 1994, inquiet, Jean-Pierre Minaberry écrit au cne Bruno Ducoin, ancien pilote du "Noratlas", revenu en France : "Avec le FPR au CND, c'est-à-dire à 4,5 km de la tour de contrôle et avec le parti pris que tu connais par l'ONU, alias Minuar, nous sommes quasi certains qu'il y a des missiles SA-7 et autres qui nous menacent pour les vols du "Mystère" 50 [Falcon 50]. Déjà le FPR a décrété un cercle d'un kilomètre de diamètre autour du CND : altitude illimitée, zone interdite. Ils ont empêché Air France de décoller en 28 [piste orientée au cap 280°], l'aéro-club ne vole plus et le Nord [le "Noratlas"] se fait rappeler à l'ordre chaque fois qu'il monte pour faire des sauts commandés. Le C-130 belge s'est fait tirer dessus. Bruno, je m'adresse donc à toi : te souviens-tu des missiles qu'ils avaient dans le Nord quand ils ont abattu l'"Islander" et l'hélico ? Donne-moi les perfos de ces missiles. Cussac [col. Bernard Cussac, attaché de Défense et chef de la Mission d'assistance militaire] m'a parlé de SA-7. Mais dit qu'il n'y a jamais eu de SA-16 [malheureusement si, comme on l'a vu dans les deux premières parties de l'article]. Altitude de sécurité à adopter ? À Kigali, il

*faut tenir compte des 5 000 pieds d'altitude topo [1 524 m, topographique]. Portée ? Horizon ? De face au CND, comme en finale en 28, est-on détectable ? Que peut-on faire pour ne pas se faire prendre ?*

*Avec Jacky Heraud, on étudie des départs et arrivées en basse altitude. Décollage en 10 [piste orientée au cap 100°] et virage à droite dans la vallée. Via le point sud derrière Rebero, on est caché par la colline. Pour l'atterrissage, chemin inverse. On l'a fait samedi avec le président : ils ont été surpris mais ont pris conscience qu'il y avait danger et que nous, nous n'étions pas tranquilles. On va étudier une arrivée haute altitude verticale niveau 200 [20 000 pieds, soit 6 096 m] et percée ILS [système d'atterrissage aux instruments] normale tout réduit, phares éteints. Je ne sais pas si c'est efficace. Peut-être connais-tu des chasseurs [pilotes de chasse] qui auraient des solutions à ce genre de problème ?*

*Il y a bien une solution : c'est de prendre la retraite. Je pense que ça va se terminer comme ça car ici, il n'y a aucun avenir. Ils sont en train de se "burundiser" vitesse grand V. Le FPR concentre l'artillerie lourde près de Tumba, l'ONU ne voit rien. Le FPR a aussi réussi à ce que les Hutus se tuent entre eux. Les membres du FPR recrutent de gré ou de force des jeunes Tutsis qu'ils embarquent de nuit, cachent au CND, et quand le paquet est assez gros, convoient en zone démilitarisée, escortés par la Minuar. Les Hutus cèdent toujours et dorment toujours autant, jusqu'à quand ? Au Zaïre, au Nord-Kivu, ►*





8<sup>e</sup> RPIMa

zone de réfugiés Tutsis où ils sont 80 %, ils font du nettoyage ethnique pour rectifier les 20 % restants. Déjà ils redistribuent leurs terres. Même poudrière du côté de Lubumbashi. Le grand Tutsiland est en marche.”

En février 1994, une équipe clandestine du FPR s’infiltré à Kigali afin de reconnaître le meilleur emplacement pour abattre l’avion présidentiel. C’est le lieu-dit La Ferme de Masaka qui est retenu, à l’est de l’aéroport et du camp militaire de Kanombe. L’endroit est idéal : accès et fuite faciles, discret car peu habité, vue parfaite sur toute l’approche de l’avion, tir sur l’arrière possible. L’état-major du FPR a maintenant rejoint son PC à Mulindi dans une ancienne usine à thé, dans le Nord du Rwanda. L’objectif du FPR est double : assassiner le président et foncer sur Kigali en profitant du chaos et des conséquences prévisibles en termes de représailles contre les Tutsis qui en découleront, ce qui permettra de légitimer son action aux yeux de la communauté internationale.

### L’embuscade devra se dérouler de nuit

Début mars 1994, deux missiles SA-16 fournis par les Ougandais sont discrètement acheminés à Kigali par camion depuis Mulindi sous un chargement de bois destiné

L’intérieur de l’appareil. À droite, le copilote Jean-Pierre Minaberry tué dans l’attentat du 6 avril 1994.

au CND. Les FAR ne peuvent pas les fouiller ou s’y opposer. La présence de missiles sol-air portables au CND est pourtant évoquée partout à Kigali et la menace prise très au sérieux. Ainsi, début avril, le 15th Wing Air Transport informe le bataillon belge de la Minuar que l’“Hercules” C-130H qui doit être à Kigali du 6 au 22 avril sera équipé de contre-mesures. Pendant ce temps, dans la zone “démilitarisée” au Nord du Rwanda, on observe une re-

crudescence des activités nocturnes du FPR : les troupes se préparent. “Cela fait craindre à l’état-major des FAR une attaque dans ces secteurs à partir du 8 avril. Cette attaque pourrait être précédée de provocations interethniques à Kigali”, indique alors une note des services de renseignements français.

Début avril, des officiers du FPR viennent à leur tour à Masaka reconnaître le lieu du tir dans une camionnette qui va jeter des déchets.

Des parachutistes du 8<sup>e</sup> RPIMa de l’opération *Noroît* devant le “Falcon” 50 à Kigali, en 1990.



8<sup>e</sup> RPIMa



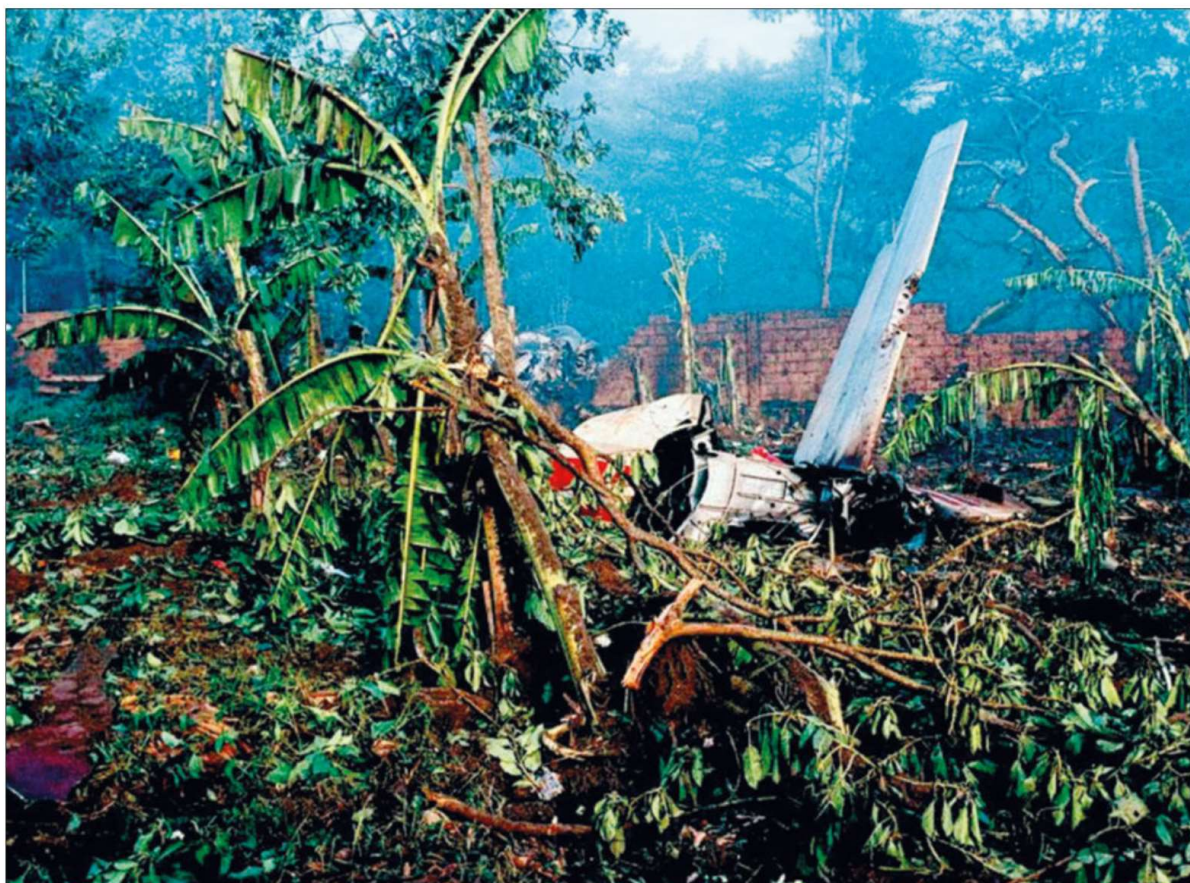


Photo prise le 7 avril 1990, le lendemain de l'attentat, à l'endroit même où s'est écrasé le "Falcon" 50. Au fond, le mur d'enceinte de la résidence présidentielle.

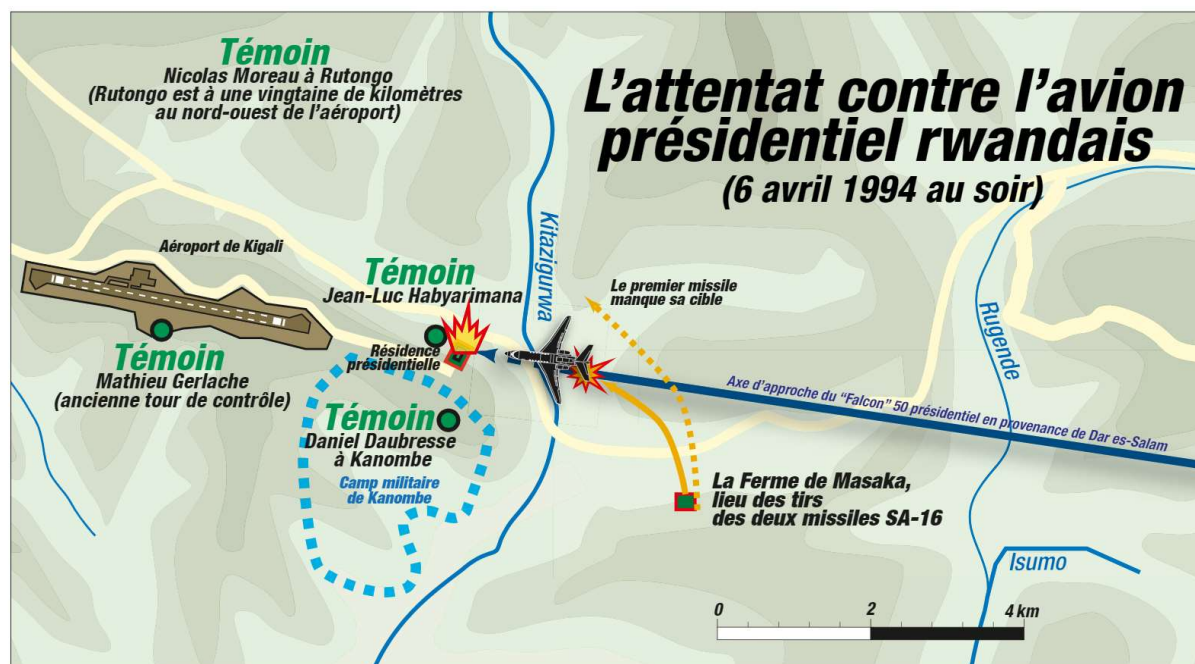
DR

L'embuscade devra se dérouler de nuit. L'obscurité profonde de la nuit africaine offre deux avantages décisifs : faciliter la détection de la signature thermique de l'avion par l'autodirecteur infrarouge du missile, et permettre à un commando de se positionner, d'attendre, de tirer puis de repartir le plus discrètement possible, opération très compliquée de jour, dans une région où tout le monde se connaît. Il ne manque plus que l'occasion.

La première se présente le 5 avril 1994, alors que le "Falcon" présidentiel revient du Zaïre ; l'opération est finalement annulée par manque d'information. Au Zaïre, Mobutu indique à son homologue rwandais qu'il a des renseignements sur "un complot international qui vise à l'éliminer par le bras armé du FPR". Habyarimana lui fait état de "la présence très probable de missiles sol-air au Rwanda avec la présence du FPR" et l'informe être "obligé

de décoller comme un voleur et de revenir comme un voleur.". Mobutu va même dissuader son homologue de se rendre à Dar Es-Salam en Tanzanie, déplacement prévu le 6 avril ; lui-même ne s'y rendra pas.

La deuxième se présente effectivement le 6 avril. Un sommet régional est organisé à l'initiative du président tanzanien Mwinyi et réunit les présidents du Rwanda, du Burundi (Cyprien Ntaryamira), de l'Ouganda (Yoweri Museveni), le vice-président ▶



Si le premier missile infrarouge tiré par le FPR a raté sa cible, le deuxième n'a laissé aucune chance au "Falcon" 50.



du Kenya et le secrétaire de l'OUA, (Organisation de l'unité africaine). Le "Falcon" 50 décolle tôt le matin pour Dar Es-Salam. Le "Noratlas", piloté par le cne Lacoste, le suit, emmenant le reste de la délégation rwandaise. À la demande expresse du président ougandais, les chefs d'état-major des armées participent à cette réunion politique, ce qui ne se fait jamais d'habitude. L'ordre du jour du sommet est vague et les organisateurs font traîner les discussions en longueur.

### La balise de détresse se déclenche

Le "Falcon" est obligé de repartir le soir alors que la nuit est déjà tombée, ce que ne souhaitent pas les pilotes, conscients du danger qu'offre une descente sur Kigali dans l'obscurité. Le nouveau président burundais Cyprien Ntaryamira, un Hutu, prend place dans l'appareil rwandais, n'ayant qu'une confiance limitée dans son armée majoritairement composée de Tutsis. À 19h30, le "Falcon" s'envole pour Kigali avec ses neuf passagers et trois membres d'équipage. Le "Noratlas" passera la nuit à Dar Es-Salam. À 20h21, l'avion présidentiel annonce son approche directe à la tour de contrôle de Kigali. Il doit recontacter la tour "une fois établi sur l'ILS". Il n'y aura jamais de nouveau message. À 20h25, la balise de détresse de l'avion se déclenche : le "Falcon" 50 vient de s'écraser à 2 km du seuil de piste. Que s'est-il passé ?

"Le 6 avril 1994, de 19 heures à 21 heures, j'étais en service à la permanence radio, raconte le caporal Mathieu Gerlache, militaire du contingent belge de la Minuar. Cette permanence s'exécute depuis le sommet de l'ancienne tour de contrôle de l'aéroport [voir photo dans la première partie, n° 619, page 70]. Vers 20h30, j'ai été témoin des faits suivants : j'ai constaté que l'éclairage de la piste venait de s'illuminer. J'ai d'abord cru qu'un de nos C-130 devant arriver incessamment allait atterrir. Je suis sorti de la tour de contrôle. Cinq à dix minutes plus tard, j'ai vu un avion qui approchait ; il m'était difficile de savoir de quel appareil il s'agissait. Je ne voyais encore que ses feux de signalisation. Soudain, j'ai vu un point lumineux partir du sol, de la droite de l'avion lorsque je le regardais. J'ai suivi ce point lumineux. Un impact a dû avoir lieu entre ce point lumineux et l'avion, car au moment où le point lumineux arrivait sur lui, ses feux

Comme un mauvais présage, le ciel s'obscurcit au-dessus du "Falcon" 50 9XR-NN de la présidence rwandaise à Francfort, le 23 juin 1990.



DR/COLL. JACQUES GUILLEM

## « Ce point lumineux a pris la direction de l'avion (...) Une boule de feu a illuminé le ciel, »

de signalisation se sont éteints. Une dizaine de secondes après le départ de ce premier point lumineux, un deuxième point est parti depuis le sol, selon moi toujours du même endroit. Ce point lumineux a de nouveau pris la direction de cet avion qu'il a fina-

lement rencontré ; une boule de feu a alors illuminé le ciel. Elle est tombée vers le sol et il y a eu une forte explosion. Après cette explosion, j'ai pu voir dans le ciel un champignon de couleur rouge ; celui-ci était relativement important. La trajectoire décrite de ces points lumineux était nette et précise selon moi, il devait donc s'agir de missiles sol-air."

Dans son approche, l'avion passe devant le commando du FPR, à basse altitude et vitesse réduite. Dès que l'appareil arrive, un premier tireur active son SA-16 et une fois l'autodirecteur verrouillé sur l'avion, il tire son missile, mais celui-ci va

Le 26 mai 1994, les soldats du FPR investissent la résidence présidentielle et découvrent l'épave du "Falcon" 50. Ici l'intrados de l'aile droite avec la trappe de train ouverte.



DR





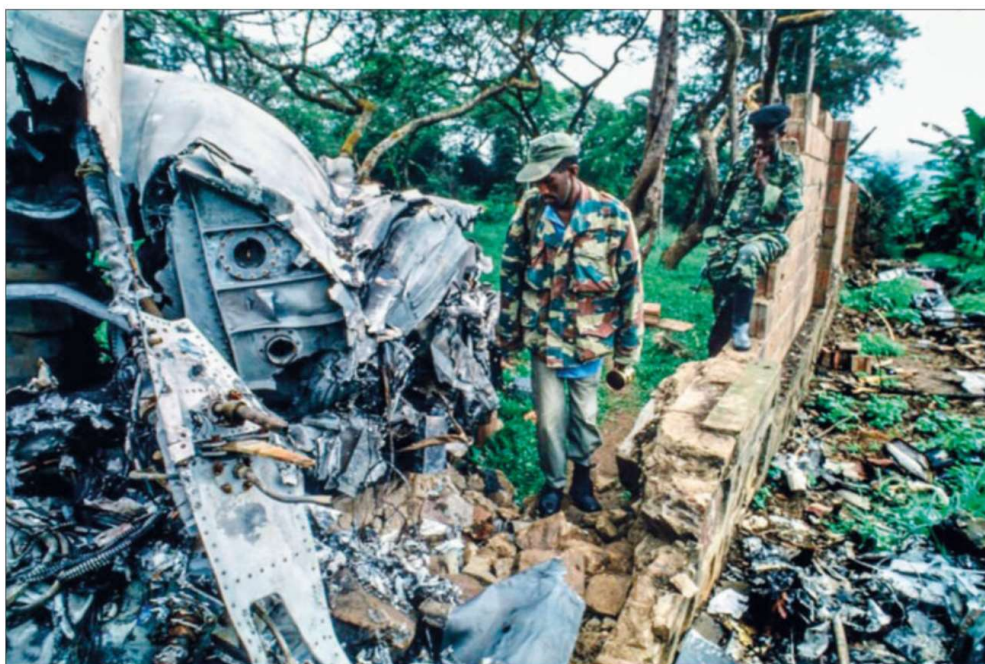
manquer sa cible. Immédiatement après, un deuxième tireur tire son missile qui touche le "Falcon" 50 et le transforme en boule de feu (1). Pourtant extrêmement vigilants dans cette phase délicate du vol, les pilotes du "Falcon" n'ont pas décelé les missiles tirés de l'arrière et n'ont effectué aucune manœuvre d'évitement lui faisant quitter sa

(1) À cette époque, aucun système antimissile n'existait pour protéger les avions de la taille du "Falcon" 50. Depuis 2006, les choses ont changé : ainsi, le "Falcon" 900 de la Guinée équatoriale en est équipé, ainsi qu'un des "Falcon" 7X présidentiels égyptiens.

trajectoire d'approche. Les pilotes sont restés muets à la radio ; aucun "Mayday" n'a été lancé. Si les deux missiles avaient été tirés d'un autre secteur, de l'avant par exemple, les pilotes auraient parfaitement vu les flammes des propulseurs dans la nuit et auraient sûrement tenté un virage très serré pour les éviter. Au contraire, l'appareil, qui est encore à 450 m d'altitude, va parcourir au moins 1800 m tout droit avant de s'écraser au sol, quasiment sur l'axe d'approche de la piste de l'aéroport.

Au moment de l'attentat, le soldat belge Nicolas Moreau est à Rutongo, au nord de Kigali. Il

**Le fuselage arrière du "Falcon" s'est fracassé sur le mur d'enceinte de la résidence.**



témoigne aussi : "Le soir du 6 avril 1994, je me trouvais avec ma section dans un couvent. Nous terminions notre rôle [mission] lorsque j'ai vu dans le ciel d'abord une seule flamme vive de couleur orange. Elle a fait une cloche et commençait à redescendre lorsque j'en ai vu une seconde s'élever dans le ciel, qui partait du même endroit semble-t-il. Elle a touché quelque chose. J'ai alors vu une cascade de flammes, sans entendre d'explosion, et quand cette cascade est arrivée au sol, il y a eu une grande boule de feu suivie d'une détonation. J'en ai déduit qu'il s'agissait d'un avion qui avait été abattu. À aucun moment je n'ai vu l'appareil car il faisait déjà noir. Il était aux alentours de 20 heures. Je tiens à préciser que de l'endroit où je me trouvais, le point de départ des deux missiles provenait de la gauche [c'est-à-dire de l'est] pour se diriger dans le ciel vers la droite [c'est-à-dire vers l'ouest]."

Daniel Daubresse, médecin de l'armée belge, est lui à l'intérieur même du camp militaire des FAR de Kanombe, en bout de piste et qui jouxte la résidence présidentielle : "Nous sommes arrivés à Kanombe vers 18h15 et le Dr Pasuch et son épouse nous ont retenus à souper. Nous étions à table quand nous avons entendu vers 20h30 un bruit évoquant le départ d'un missile léger. J'ai vu, regardant en direction de l'est, un projectile propulsé par une flamme rouge-orange monter de la droite vers la gauche. La première idée a été un tir accidentel de RPG-7. Sortant de la maison, nous avons entendu le moteur d'un avion à réaction qui s'est arrêté après une explosion de faible intensité. Une à deux secondes après l'arrêt du moteur, le ciel s'est violemment éclairé au nord-est de notre position et j'ai compris que l'avion avait été abattu. Direction du tir du sud-sud-est vers le nord-nord-ouest; distance maximale de 5 km de notre localisation."

### **Le fils du président témoin du drame**

Tous les passagers du "Falcon" 50 sont tués sur le coup. Parmi les 12 victimes, outre l'équipage, on trouve les deux présidents rwandais et burundais, deux ministres du Burundi ainsi que trois hommes importants du régime rwandais, le général Déogratias Nsabimana, chef d'état-major des FAR, le major Thaddée Bagaragaza, commandant en second de la garde présidentielle, et le colonel Elie Sagatwa, chef de la sécurité du président rwandais. ▶



Comble de l'horreur, le "Falcon" s'écrase juste devant la résidence du président Habyarimana, sous les yeux épouvantés de sa famille qui regarde l'avion atterrir... Jean-Luc Habyarimana, fils du président assassiné, vit le drame en direct. Il raconte : "J'étais le 6 avril à la résidence avec ma mère, mes sœurs et mes cousins. Ce soir-là, je suis allé à la piscine qui se trouvait dans le jardin. Vers 20h30, je suis sorti de la piscine et soudain, j'ai entendu le vrombissement de l'avion. J'ai dit à mes cousins : "Ça, c'est l'avion de papa !" J'ai donc décidé d'attendre de le voir passer avant d'entrer à la maison. Dès que j'ai aperçu le "Falcon" 50, j'ai vu une lumière rapide, une espèce de balle traçante à grand volume, passer à proximité de l'appareil. Immédiatement après, il y a eu un deuxième tir avec la même lumière [...] qui a touché l'appareil. L'avion a explosé et l'épave s'est écrasée dans le jardin. J'ai dit à mes cousins qui étaient juste à côté : "Ils viennent de descendre l'avion de papa !" J'ai appelé ma mère et je lui ai dit que l'avion de papa venait d'être abattu. Elle m'a regardé et m'a dit : "Ce n'est pas possible. Il ne doit pas être dans cet avion !" En fait, elle voulait se convaincre que mon père

n'était pas dans cet avion. Moi aussi, je ne voulais pas le croire.

J'ai pris mon appareil photo et une lampe de nuit puis je me suis dirigé vers le jardin où se trouvait l'épave. Arrivé sur les lieux, j'ai vu des débris de l'appareil, du sang, des morceaux de chair, des fragments de membres calcinés, etc. C'était horrible ! Avec les militaires de la garde présidentielle, nous nous sommes mis à chercher les corps. Nous avons retrouvé le corps de mon père. Seule le buste et les jambes étaient facilement identifiables. La tête était totalement déformée et calcinée. À ce moment-là, les militaires sont tombés en sanglot. Les corps des officiers français [l'équipage] ont été retrouvés plus tard. Nous sommes restés à l'intérieur de la résidence avec les corps. Nous avons commencé à faire la prière. Quinze minutes après l'attentat, nous avons été assaillis par des tirs à l'arme légère. Ces tirs venaient de la colline de Ndera, non loin de Masaka. La garde présidentielle s'est mise à riposter ; ça s'est calmé, mais dix minutes après, les tirs ont repris (2)."



(2) Témoignage à retrouver dans *Les secrets du génocide rwandais*, Charles Onana, 2002, Editions Duboiris.

Leur forfait commis, le commando du FPR abandonne les tubes lance-missiles vides sur place pour éviter d'être inquiété en cas de contrôle sur les routes et disparaît dans la nuit. Ces deux tubes seront découverts dans des buissons par des paysans dans les jours qui suivent et remis aux FAR. Ils portent les numéros 04814 et 04835 qui sont dans la même série que ceux des SA-16 de l'armée ougandaise relevés en Ouganda et indiqués dans une note de la DGSE, 04815 à 04947, et que le SA-16 n° 04924 récupéré en mai 1991 par les FAR dans le Mutara (voir *Le Fana de l'Aviation* n° 620).

### Des missiles SA-16 livrés par la Russie à l'Ouganda

Comme le confirmera la Russie, ces missiles font partie d'un lot de 40 lanceurs SA-16 livrés par ce pays à l'Ouganda en 1987. Ces deux tubes seront mis à l'abri au Zaïre au camp militaire Kokolo à Kinshasa, puis disparaîtront dans la tourmente qui suivra la prise du pouvoir par Laurent-Désiré Kabila en mai 1997.

Dès 20h45, le cdt Grégoire de Saint-Quentin – futur patron de l'opération *Serval* et commandant des opérations spéciales –, assistant



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE





PHILIPPE CHARRIER/COLL. JEAN DELMAS

La "Gazelle" n° 2237 10K19 sur le stade du camp Kigali. En 1994, les hélicoptères n'ont plus de munitions et ne peuvent plus rien opposer à l'avancée du FPR.

militaire technique au bataillon paracommando du camp de Kanombe, qui a entendu les deux départs de missiles, peut accéder aux lieux de l'accident. Il se charge de rassembler les corps des trois membres français de l'équipage. Le lendemain, il recherche dans les débris de l'appareil la boîte noire, sans succès. En fait, l'appareil n'en est plus équipé. Si un enregistreur des conversations de l'équipage CVR (*cockpit voice recorder*) Sundstrand AV-557 a bien été installé en août 1980 par Dassault Falcon Jet aux États-Unis, il a été démonté ensuite puisqu'en 1990, au moment de son transfert

aux Rwandais, il n'est plus présent. Les équipes de Dassault Falcon Service qui assurent la maintenance de l'appareil au Bourget jusqu'en 1994 ne l'ont jamais vu. Cela n'a rien de choquant ; il faut rappeler que la présence d'un enregistreur de vol n'est obligatoire que pour les avions assurant des vols commerciaux, ce qui n'était pas son cas.

Alors que la nouvelle de l'attentat n'est pas encore diffusée par la radio, des éléments du FPR se mettent en position de combat autour de l'hôtel *Méridien* à Kigali. Les premiers échanges de tirs avec les FAR commencent dans la nuit.

Dès le matin du 7 avril, les troupes du FPR basées près de la frontière ougandaise déclenchent les hostilités et attaquent sur l'ensemble du front. Au même moment, le FPR sort du CND et attaque le camp de la garde présidentielle. À 17 heures, une compagnie du FPR venant du Nord est déjà signalée à Kabuye, à quelques kilomètres de Kigali, ce qui témoigne de sa rapidité et de son degré de préparation. Dès le 8 avril, la jonction est faite entre les colonnes du FPR venant de la frontière ougandaise et les troupes basées au CND. Le FPR a établi des listes de personnes à éliminer à Kigali, ►



Le 14 juillet 1994, la "Gazelle" 10K12 se pose à Goma, au Zaïre. Elle transporte le Premier ministre Kambanda (chemise blanche) et le ministre de la Défense Bizimana venus négocier avec les autorités zaïroises le repli du gouvernement rwandais au Zaïre.





LARRY MILBERRY

principalement des personnalités et intellectuels hutus, mais aussi des coopérants. Deux gendarmes français, les adjudants-chefs René Maier, conseiller technique de police judiciaire, et Alain Didot, conseiller technique de transmissions, ainsi que son épouse Gilda, sont assassinés le 7 avril à leur domicile, situé près du CND. L'antenne de radio placée au-dessus de leur maison était vraisemblablement considérée par le FPR comme une menace.

### Massacres systématiques des Tutsis

La nouvelle de l'attentat se propage très rapidement dans tout le pays. On connaît la suite. Ivres de vengeance, la population et des éléments incontrôlés de l'armée se lancent spontanément dans la chasse aux opposants. La Première ministre rwandaise Agathe Uwilingiyimana est assassinée ainsi que dix casques bleus belges chargés de sa sécurité, tous accusés de connivence avec le FPR. La France déclenche l'opération *Amaryllis* le 9 avril pour évacuer en toute urgence des ressortissants français et étrangers ainsi que des personnalités politiques rwandaises tutsies et hutues menacées, notamment la famille du président assassiné qui a demandé protection à la France. Dans Kigali, des milices hutues font leur loi dans les quartiers, pillent et tuent. La Minuar, pourtant composée de 2500 hommes, est incapable d'intervenir pour sécuriser le pays. Puis partout les massacres systématiques de Tutsis et de Hutus qui leur sont favorables commencent, encouragés par la RTLM, la radio-télévision libre des Mille Collines. Un septième Français, le père André Caloone, missionnaire d'Afrique, est tué à Ruhuha par un soldat des FAR

**En août 1994, alors qu'arrivent les gros-porteurs du pont aérien humanitaire sur Kigali, le deuxième Noratlas (le n° 177 9XR-GX) gît toujours à l'état d'épave au bord de la piste. Il y restera jusqu'en 2010.**

alors qu'il héberge des Tutsis. C'est une "chasse à l'homme" générale qui est déclenchée. Les tueurs sont essentiellement des paysans armés de machettes et de gourdins, ainsi qu'un nombre important de déplacés de guerre hutus de 1993 qui profitent de la situation pour se venger de leur sort. L'armée rwandaise, assiégée partout, n'a pas les moyens de s'y opposer. Les évêques rwandais supplient la population de "*cesser notre coutume au Rwanda qui enseigne qu'un pouvoir qui ne se venge pas est un pouvoir impuissant.*"

Devant l'aggravation de la situation, la France abandonne son ancien partenaire. Elle suspend toute livraison d'armes et retire ses derniers coopérants, accélérant de fait la déliquescence des FAR qui n'ont plus de chef de l'État, également chef des armées et de chef d'état-major, morts dans l'attentat. Quant au chef des opérations à l'état-major, il est en Égypte au moment de l'attentat ; le ministre de la Défense et le

chef des renseignements militaires sont au Cameroun. Le désarroi des autorités rwandaises est immense ; elles n'étaient pas préparées à une telle catastrophe.

Assaillies par les éléments infiltrés à Kigali et par l'armée régulière du FPR qui envahit le pays à partir du Nord, les FAR n'arrivent pas à coordonner des actions de contre-offensive et sont rapidement débordées. Elles souffrent aussi du manque de munitions et comptent beaucoup de déserteurs dans leurs rangs qui se cachent ou, profitant du chaos, deviennent pillards ou tueurs. Le 12 avril, les FAR proposent une trêve au FPR pour entamer des négociations de cessez-le-feu et permettre à l'armée d'être disponible pour rétablir l'ordre ; la trêve est refusée par le FPR. Considérant la victoire à sa portée et fort de ses appuis anglo-saxons, Paul Kagamé répondra "*qu'il n'est pas disposé pour le cessez-le-feu et qu'il souhaite poursuivre les combats.*"

**L'"Alouette" II n° 1077 codée 10K15 est aujourd'hui à Wonderboom en Afrique du Sud (vue ici en octobre 2019).**



ETIENNE RACHOU





STEVE HOMEWOOD

Autre épave, celle du SA365C2 "Dauphin" présidentiel 10K07 photographiée en 2005 à Grand Central (Johannesburg), en Afrique du Sud.

Ce que l'on sait moins en revanche, c'est qu'une politique d'épuration ethnique de très grande ampleur va être menée par le FPR dans tout le pays à l'encontre des Hutus. Alors qu'aucun journaliste n'est présent dans la zone "libérée", paysans, intellectuels et personnalités sont massacrés et des camps de réfugiés hutus comme celui de Nyacyonga sont attaqués. Contrairement à ceux commis par les Hutus, ces crimes seront passés sous silence et ne donneront lieu à aucune poursuite par le TIPR, le Tribunal pénal international pour le Rwanda. Des millions de Rwandais doivent fuir vers le Zaïre pour échapper aux tueries, les frontières des autres pays étant fermées par le FPR. La Croix-Rouge affirme qu'il s'agit du "plus ample mouvement de population jamais observé en 75 années d'existence de la fédération des sociétés de la Croix-Rouge". Mais rien n'est dû au hasard : les réfugiés sont poussés en masse par encerclement vers le Zaïre, avec comme objectif la future déstabilisation en profondeur de ce pays, ce qui permettra de procéder à son invasion et à la chute de son dirigeant, Mobutu, en 1997.

### L'opération Turquoise déclenchée par la France

Le 22 juin 1994, devant l'extrême urgence de la situation humanitaire, la France déclenche l'opération Turquoise [à retrouver prochainement dans Le Fana de l'Aviation]. Le 4 juillet, le FPR est maître de Kigali et, le 18 juillet, ce qui reste des FAR, après un dernier baroud d'honneur, se retire en bon ordre au Zaïre. Le gén. Kagamé déclare que la guerre est finie. Le 19 juillet 1994, après quatre années de conflit, un nouveau gouvernement aux mains

## « Des éléments du FPR s'étaient infiltrés en ville ; ça tirait de partout »

du FPR est en place à Kigali. 35 ans après la révolution hutue de 1959, la parenthèse d'un pouvoir hutu se referme. Mais les drames ne sont pas terminés : en septembre 1994, le HCR, le Haut-Commissariat pour les réfugiés, annonce que le FPR se livre à des représailles massives dans tout le pays. La tragédie aura fait près de 1 million de morts, mais comme on l'a vu, aucun des camps n'a eu le monopole de la violence.

Le pilote Jacques Kanyamibwa n'oubliera pas cette période : "Le soir du 6 avril 1994, j'étais en ville à Kigali. La nouvelle de l'attentat s'est répandue comme une traînée de poudre ; on entendait partout : "L'avion du président a été abattu !" Je suis tout de suite allé à l'état-major des FAR prendre des informations sur la situation. Des éléments du FPR installés au CND s'étaient infiltrés en ville ; ça tirait de partout. Dès le lendemain, j'ai repris mon rôle à l'Escavi [escadrille d'aviation] pour évacuer des blessés du front ou déplacer des militaires ou des membres du gouvernement qui voulaient se rendre dans les préfectures pour organiser la pacification du pays. Mais l'escadrille ne pourra plus s'opposer à la progression du FPR comme en 1990, n'ayant plus de munitions. Devant l'avancée du FPR, l'Escavi s'est d'abord repliée à l'aéroport de Kamembe à Cyangugu, près de la frontière avec le Zaïre. Nous avons réussi à mettre à l'abri les quatre "Gazelle" et l'"Écureuil", ainsi que le

"Rallye" qui a pu décoller juste avant la prise de l'aéroport de Kigali par le FPR. Le "Dauphin" est resté à l'aéroport, car il avait été démonté pour révision et était en attente de pièces de rechange ; les deux "Alouette" II y sont restées aussi, faute de pilotes. Quant à l'"Islander", un de nos pilotes, le capitaine Munyurangabo, l'a volé le 27 avril 1994. Il était alors seul à l'aéroport de Kigali et a dit aux mécaniciens qu'il venait de recevoir un ordre de mission de l'état-major, a décollé et s'est enfui en Tanzanie. Il a laissé l'avion là-bas et a rejoint les rangs du FPR.

Le 17 juillet, quand les FAR ont franchi la frontière du Zaïre avec l'accord des autorités zaïroises, nos hélicoptères se sont repliés dans le camp militaire zaïrois Saio à Bukavu. Le "Rallye" est parti lui à l'aéroport de Kavumu, à une trentaine de kilomètres de Bukavu. Mi-août, nos pilotes et mécaniciens ont été chassés sans raison de Saio par les Zaïrois et, deux jours après, des pilotes zaïrois se sont emparés de nos hélicoptères. Ils les ont d'abord emmenés à Kindu, puis sur la base de Kamina. Le "Rallye" est resté à Kavumu ; il était en panne, sans pièces de rechange et je ne sais pas ce qu'il est devenu depuis."

Que sait-on ensuite ? L'"Écureuil" n° 2137 10K14 et la "Gazelle" n° 2163 10K12 sont vus en 1997 dans un hangar à Lanseria en Afrique du Sud. La "Gazelle" en est repartie en 1998 et se serait écrasée au Rwanda en 1999. L'"Écureuil" revolera sous l'immatriculation sud-africaine ZS-RRA. Les trois autres "Gazelle" 10K17, 10K18 et 10K19 recodées 9T-HG3 à 9T-HG5 (HG pour "hélicoptère Gazelle") seront utilisées par la force aérienne zaïroise puis finalement rendues aux Rwandais par la nouvelle République démocratique du Congo, dont l'une accidentée par des pilotes congolais. En 2005, le "Dauphin" n° 5048 était à l'état d'épave à Johannesburg. Le "Noratlas", bloqué à Dar Es-Salam en 1994, n'en a plus bougé depuis. Enfin, l'"Alouette" II n° 1077 10K15 est aujourd'hui chez Warbirds Aircraft Services à Wonderboom, en Afrique du Sud.

Quant au "Falcon" 50, dont la destruction programmée a été le déclencheur du cataclysme, il en subsiste quelques vestiges – roues, moteurs, ailes et tronçon du fuselage arrière – devant l'ancienne résidence présidentielle, à l'endroit même où ils sont tombés, conservés par le nouveau régime rwandais comme mémorial de la guerre. ■