

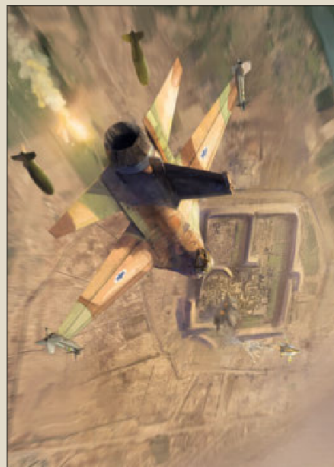
# La "force de frappe" du patrimoine

Comme vous pouvez le lire page 34 de ce numéro à propos de patrimoine, il est désormais question de "force de frappe" dans les rangs de l'armée de l'Air et de l'Espace. Longtemps l'institution avait sinon négligé en tout cas hésité à mettre en place une politique globale à propos de son patrimoine. Vous me direz assez logiquement que ce n'était pas son rôle. Les initiatives personnelles permettaient ici et là de sauvegarder un avion retiré du service, ce dernier finissant le plus souvent en pot de fleurs à l'entrée d'une base. Désormais le patrimoine n'est plus la cinquième roue du carrosse. Ce n'est plus un poids, une contrainte, mais bien une "force de frappe". L'armée de l'Air et de l'Espace a un héritage prestigieux et entend en faire un atout. Réjouissons-nous ! Je vous souhaite une bonne lecture !

*Le Fana*



XAVIER MÉAL



Un F-16 israélien attaque Osirak le 7 juin 1981. Composition de Julien Lepelletier.

## Le Fana de l'Aviation

Espace Clichy, immeuble SIRIUS  
9, allée Jean-Prouvé, 92587 CLICHY CEDEX  
E-mail : redac\_fana@editions-lariviere.com  
PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

Patrick Casasnovas  
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE  
Stéphanie Casasnovas  
DIRECTEUR GÉNÉRAL  
Frédéric de Watrigant  
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION  
ET RESPONSABLE DE LA RÉDACTION :

Patrick Casasnovas

ÉDITEUR : Karim Khaldi  
RÉDACTION

Tél. : 01 41 40 34 22

Rédacteur en chef : Alexis Rocher  
Rédacteur en chef adjoint : Xavier Méal  
Rédacteur graphiste : François Herbet  
Secrétaire de rédaction : Antoine Finck  
Secrétariat : Nadine Gayraud

SERVICE DES VENTES  
(réservé aux diffuseurs et dépositaires)  
Jennifer John-Newton  
Tél. : 01 41 40 56 95

IMPRESSION : Imprimerie Compiègne.  
Avenue Berthelot 60200 Compiègne.

Papier issu de forêts gérées durablement.  
Origine du papier : Allemagne. Taux de fibres recyclées : 63 %. Certification : PEFC/EU ECO LABEL. Eutrophisation : 0,003 kg/tonne.



DIFFUSION : MLP  
Printed in France/Imprimé en France  
SERVICE PUBLICITE  
Directeur de publicité : Christophe Martin  
Assistante de publicité : Nadine Gayraud  
Tél. : 01 41 40 34 22  
E-mail : PubFana@editions-lariviere.com  
PETITES ANNONCES CLASSÉES  
Tél. : 01 41 40 34 22

### ABONNEMENTS

ET VENTE PAR CORRESPONDANCE  
(ANCIENS N°S/DOCAVIA/MINIDOCAVIA)  
Tél. : 03 44 62 43 79

E-mail : abo.lariviere@ediis.fr  
CHEF DE PRODUIT ABONNEMENT :  
Carole Ridereau Tél. : 01 41 40 33 48

#### TARIFS ABONNEMENT :

France : 1 an soit 12 n° + 2 HS version papier et numérique : 153,92 €

Montant du prélèvement mensuel : 7 €

Autres pays et par avion : nous consulter

Correspondance : Fana de l'Aviation,  
Service abonnement

45, avenue du Général Leclerc  
60643 Chantilly Cedex

Le Fana de l'Aviation est une publication des EDITIONS LARIVIERE, S.A.S. au capital de 3 200 000 € ; dépôt légal, 2<sup>e</sup> trimestre 2023.  
Commission paritaire : n° 1027 K 82003.  
ISSN : 0757-4169

N° de TVA intracommunautaire :

FR 96 572 071 884

CCP 11 5915A Paris

RCS Nanterre B572 071 884.

12, rue Mozart, 92587 CLICHY CEDEX  
Tél. : 01 41 40 32 32 - Fax : 01 41 40 32 50.

Toute reproduction, même partielle, des textes et illustrations publiés dans Le Fana de l'Aviation, est interdite sans accord préalable de l'éditeur. La rédaction n'est pas responsable des textes et illustrations qui lui sont envoyés sous la seule initiative de leurs expéditeurs.



### 4 Actualités

### 10 Courrier

### 12 Livres

### 15 Abonnements

Les F-16A "Netz", 1980-1982

### 20 Le faucon israélien attaque

Le F-16 fait rêver les pilotes israéliens à la fin des années 1970. À peine entré en service, arrivent les premières opérations et succès.

### 34 Armée de l'Air et de l'Espace Le patrimoine est un système d'arme !

L'armée de l'Air et de l'Espace applique désormais une politique globale pour mettre en valeur son patrimoine.

### 38 Waco PCF Plus rare que le plus prisé

Une beauté extrêmement rare dans le ciel francilien pour le plaisir des yeux.

### 46 La première campagne du GC III Normandie (mars-novembre 1943) Une épreuve du feu glorieuse, mais chèrement payée

Troisième partie. Fin de la première campagne du Normandie dans le ciel de la Russie. Les Français se sont illustrés. Une gloire chèrement payée par les pilotes.

### 56 Les 70 ans de la Patrouille de France L'âge d'or des "Mystère" IV supersoniques

Deuxième partie. 1959-1961 : la Patrouille de France s'illustre au Salon du Bourget mais aussi en Afrique du Nord. Ses pilotes racontent.

### 64 Rwanda Opération Turquoise, 22 juin-22 août 1994 Une saison en enfer

Troisième partie. L'opération Turquoise se termine dans une atmosphère dantesque.

### 77 Rwanda - Témoignage Kigali, avril 1994 Sauver les ressortissants

Un témoignage inédit sur l'évacuation de Kigali en avril 1994.

### 80 Maquettes

Les nouveautés du mois.

### Pour vous abonner : boutiquelariviere.fr

#### Au sommaire du prochain numéro

- Le Dornier 217
- 50 ans de Ferti
- Un vol zéro gravité
- 1914-1918 : les Français en Roumanie
- Les F-16 israéliens (2/2)



Ce numéro comprend une lettre d'abonnement à Planète Aéro déposée sur une partie de la diffusion abonnés



Le 14 avril 1994 à 8h50, des obus fumigènes tirés par les FAR tombent sur le parking de l'aérogare devant des C-130 belges pour les empêcher de partir.



# Kigali, avril 1994

## Sauver les ressortissants

PIERRE M.

À l'occasion de la parution de l'article "Une saison en enfer" (\*), Pierre M., officier dans l'armée belge, présent à Kigali en avril 1994 au moment des opérations d'évacuation de 1 500 ressortissants étrangers, se souvient.

Par Hugues de Guillebon.

(\* Lire Le Fana de l'Aviation nos 641 à 643.

“**L**ecteur assidu de votre revue, j'ai lu avec intérêt l'article "Une saison en enfer" sur l'opération Turquoise. Je me permets de vous joindre quelques informations complémentaires concernant des événements qui ont précédé la crise décrite dans l'article et qui se situent en avril 1994, juste après l'assassinat du président rwandais le 6 avril [Lire Le Fana de

l'Aviation n° 619 à 621]. Mon but est d'apporter un complément d'information en évoquant quelques péripéties rarement évoquées dans la presse française.

### L'opération activée le 8 avril

Le 8 avril 1994, sur ordre du gouvernement belge, une opération d'évacuation des ressortissants est

PIERRE M.



activée au Rwanda selon une instruction opérationnelle préplanifiée. Le 9 avril au matin, les avions du 15th Wing, dont un C-130 néerlandais, décollent avec des éléments de la brigade paracommando. Après des escales au Caire et à Djibouti, les avions sont mis en place à Nairobi qui sert de base arrière pour les avions de la Sabena qui amènent également des paracommandos. L'aérodrome de Kigali est à ce moment inutilisable car des engins bloquent la piste. Le 10 avril, la piste étant dégagée, un aérotransport du 3<sup>e</sup> bataillon paracommando est réalisé. Les opérations d'évacuation peuvent alors commencer. C'est l'opération Silver Back ["dos argenté", une espèce de gorille de la région des Grands Lacs, NDLR] qui met en commun des éléments belges, néerlandais, canadiens, espagnols et italiens dès le 11 avril. De leur côté, les Français lanceront l'opération Amaryllis. Trois C-130 cana- ▶

Ci-dessous à gauche. Le 9 avril, l'aérodrome de Kigali est rendu inutilisable par les FAR. Un engin de levage bloque la piste. En arrière-plan, l'ancienne tour de contrôle occupée par la Minuar.

PIERRE M.



Une échelle d'accès qui bloquait la piste a été repoussée dans l'herbe par des parachutistes belges.



Des paras français du 3<sup>e</sup> RPIMa à proximité d'un C-130 de la force aérienne belge. Tout le monde est sur le qui-vive.

PIERRE M.

diens et deux C-130 espagnols sont mis sous contrôle tactique du chef du Détachement Air, le chef de corps du 15th Wing.

Le 14 avril 1994, le jour se lève sur l'aérodrome de Kigali sous un épais brouillard qui bloque toute activité aérienne. Un C-130 belge est en transit en provenance de Nairobi avec des parachutes pour les ESR (équipes spéciales de renseignement) et une équipe du Special Air Ops Ctl Team [équipe de contrôle aérien, NDLR] place une série de Jeep belges Itlis phares allumés sur le côté nord de la piste 28. Après trois tentatives, l'équipage doit renoncer et rentre provisoirement à Nairobi. Cette situation météo a également retardé le départ d'éléments français, en particulier un C-130 avec diverses autorités. La situation militaire autour de l'aérodrome est calme; aucun tir.

Le Rallye 235 "Guerrier" n° 3369 codé 20L08 s'envola le 12 avril avec un officier et sa femme pour Butare, (dans le sud du Rwanda).



PIERRE M.

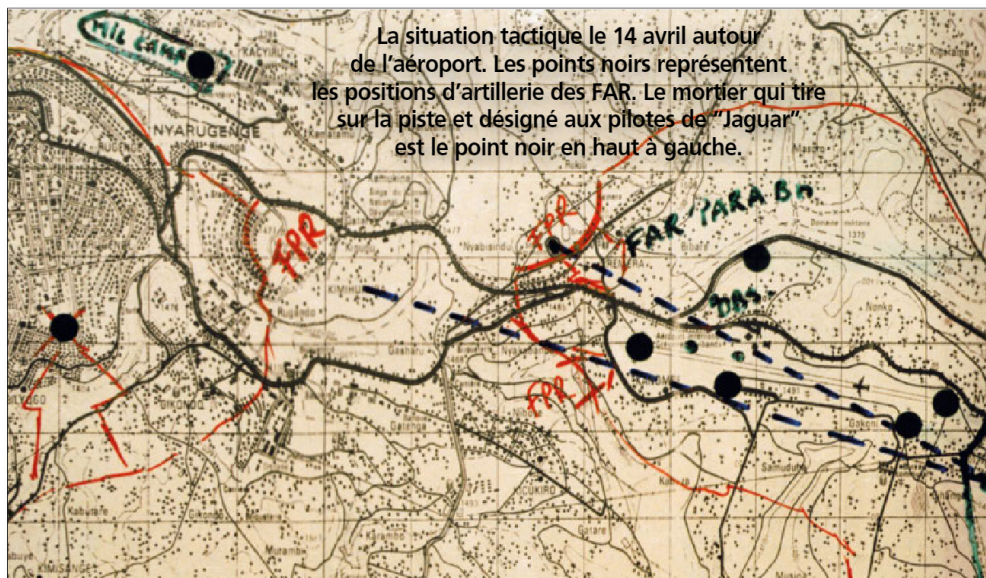
Le BN-2A "Islander" qui embarqua jusqu'à 15 passagers pour Butare. Pierre M. le retrouva abandonné en Tanzanie alors que son pilote avait fait défection pour rallier le FPR.



PIERRE M.

## L'observateur des FAR neutralisé

Vers 8 heures, les conditions météo s'améliorent sensiblement : un C-130 belge décolle; le C-130 français démarre ses moteurs. À 8h50, au début du taxi [roulage] du C-130 français, deux obus fumigènes tombent sur la piste et sur le parking de l'aérogare. Un sniper belge localise rapidement l'observateur avancé des FAR [Forces armées rwandaises] dans un véhicule blanc (comme ceux de la Minuar). Cinq minutes plus tard, trois obus de mortier explosent devant la sortie du parking, interdisant les mouvements et en particulier le départ du C-130 emmenant



La situation tactique le 14 avril autour de l'aéroport. Les points noirs représentent les positions d'artillerie des FAR. Le mortier qui tire sur la piste et désigné aux pilotes de "Jaguar" est le point noir en haut à gauche.

DR/COLL. PIERRE M.



Le "Transall" F42 en attente. Cet appareil rentrait du Cambodge (mission Apronuc).

PIERRE M.

les derniers éléments français présents sur l'aérodrome. L'observateur avancé des FAR est neutralisé et les activités aériennes reprennent : l'"Hercules" peut décoller et les C-130 belges sont dispersés sur l'aérodrome, leurs équipages restant à bord.

### L'aérodrome devient une ligne de front

À 10h50, les tirs de mortier reprennent aux environs immédiats de l'aérodrome qui devient une ligne de front entre les FAR et les éléments du FPR [Front patriotique rwandais]. Le centre opérationnel de l'état-major belge nous communique que deux avions "Jaguar" français ont décollé (probablement de Bangui) et sont mis sous notre contrôle tactique pour un appui feu sur zone.

Un briefing FAC [forward air controller, contrôleur aérien avancé] est rédigé par le Special Air Ops Ctl Team. Les Rwandais étant avertis, la situation se calme rapidement et les "Jaguar" n'ont pas à faire usage de leur armement. Ce fut néanmoins la première intervention militaire de l'armée de l'Air française lors la crise rwandaise de 1994... deux mois avant Turquoise.

PIERRE M.



Les ressortissants évacués en urgence par les paracommandos belges et les parachutistes du 3<sup>e</sup> RPIMa arrivent à l'aéroport qui n'est pas encore encerclé par le FPR.

PIERRE M.



Un groupe de militaires des FAR positionné autour de l'aéroport avec une mitrailleuse lourde.

PIERRE M.



Le 14 avril, le dernier "Hercules" français tente de partir. Tout autour, les voitures abandonnées par ceux qui ont fui le pays.