

l'Aviation



Normandie-Niémen Au combat pour la liberté Mars-novembre 1943

Rwanda, 1994

Au cœur
de l'opération
Turquoise

Latécoère

L'aviation se
projette au-delà
des frontières

Salmson 2A2

Le biplan
qui tombe à pic
en 1914-1918

Reportage

Les trésors de la
collection Wings
of the North

8,20 € mensuel DOMS : 9,20 € -
BEL/LUX : 9 € - CH : 13,30 FS - CAN : 14,10 \$ cad -
ESP/ITA/GR/PORT CONT/ANDORRE : 9,40 € -
N CALS : 12,30 xpf - POL/S : 13,50 xpf -
MAR : 62 DH - Ile Maurice : 9,30 €



Une certaine idée de la France...



Première victoire d'Albert Durand le 5 avril 1943.
Composition de Lucio Perinotto.



MÉMORIAL NORMANDIE-NIEMEN

Il y a 80 ans les pilotes du *Normandie* combattaient pour la liberté avec leurs frères d'armes russes. Ils partaient au combat avec leurs chasseurs marqués de l'étoile rouge soviétique. Tous défendaient "une certaine idée de la France" pour reprendre la citation du général de Gaulle. On y trouvait, entre autres, la liberté, le combat contre la dictature. Il en est de même pour leurs héritiers sur "Rafale" actuellement positionnés en alerte sur les frontières de l'Est. Si les couleurs portées par les "Rafale" ont changé par rapport aux Yak, l'état d'esprit et les valeurs qui animent les pilotes du *Normandie-Niemen* restent les mêmes. Il est capital de le souligner à l'heure où la guerre fait rage en Ukraine. "Liberté! Liberté chérie, Combats avec tes défenseurs".

Je vous souhaite une bonne lecture!

Le Fana

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^e 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

12 Courrier

14 Livres

15 Abonnements

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

Les pilotes du *Normandie* sont sur le front en mars 1943. Premiers combats, premières victoires, mais aussi premières pertes.

30 Il y a 100 ans Naissance de la force aérienne italienne

Une force aérienne autonome? Voici l'histoire du combat des aviateurs italiens pour s'émanciper et fonder les bases de la force aérienne italienne actuelle.

40 Wings of the North L'étoile montante des "villes jumelles"

"Corsair", "Mustang", P-40, sans oublier bien d'autres warbirds réunis dans une grande collection : présentation en vol des splendeurs de Wings of the North.

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

En juin 1994, les génocides au Rwanda provoquent l'intervention de la France. Présentation du volet aérien de l'opération *Turquoise*.

62 Le Salmson 2A2 Bonne surprise sous l'uniforme

Le Salmson 2A2 s'impose sur le front dès son arrivée en première ligne. Efficace, les Américains l'adoptent pour la reconnaissance. Une belle réussite!

72 Pierre-Georges Latécoère Un entrepreneur visionnaire au début du xx^e siècle

Pierre-Georges Latécoère innove en novembre 1918 en se lançant dans l'aviation commerciale.

78 Ce jour-là... 25 avril 1983 L'incroyable retour du Do 24

La résurrection du Dornier 24 en 1983, 45 ans après son premier vol, alors que les derniers exemplaires étaient au musée.

80 Maquettes

Du gros poisson ce mois-ci.



Pour vous abonner : boutiquelariviere.fr

Au sommaire du prochain numéro

- La Patrouille de France en 1957
- La victoire du Potez 53
- Le Piper NE1 du French Wing
- Normandie-Niemen (2/3)
- L'opération Turquoise (2/3)
- Le Salmson 2A2 (2/2)





Opération Turquoise, 22 juin-22 août 1994* Une saison en enfer

DR/COLL. JEAN-CLAUDE LAFOURCADE

Première partie.

En juin 1994, devant l'ampleur de la tragédie rwandaise, la France décide d'intervenir seule pour sauver ce qui peut l'être encore. Nom de code de l'opération : *Turquoise*. Des pilotes racontent pour la première fois ce qu'ils ont vécu.

*Suite des articles "La guerre au Rwanda 1990-1994 – L'aviation au cœur de l'enfer" parus dans les nos 619 à 621.

Par Hugues de Guillebon

L'attentat contre le "Falcon" 50 du président Habyarimana le 6 avril 1994 plonge le Rwanda dans une épouvantable guerre civile. Chauffés à blanc, des milices hutues, des militaires et une partie de la population se lancent dans

un véritable génocide à l'encontre de la minorité tutsie, pendant qu'au même moment le FPR, le front patriotique rwandais, composé majoritairement de Tutsis, envahit le pays à partir de l'Ouganda pour y reprendre le pouvoir et massacrer des Hutus.

Devant l'incapacité de la Minuar (Mission des Nations unies pour l'assistance au Rwanda) à faire cesser le chaos malgré la présence de 3000 hommes, Paris demande à la communauté internationale, et notamment à l'ONU, de réagir, en vain. Alors qu'elle fait l'objet d'une campagne de presse internationale d'une rare hostilité à son égard – elle est accusée d'être "complice du génocide" (!) –, la France est le seul pays qui se déclare prêt à intervenir pour mener une mission humanitaire, mais elle ne veut pas le faire sans l'aval de l'ONU.

La décision de déclencher l'opération *Turquoise* est prise le 15 juin 1994 par le président Mitterrand. Dès le lendemain, le FPR de Paul Kagamé, qui voit sa victoire militaire lui échapper une nouvelle fois, an-



L'hélicoptère de manœuvre SA330 "Puma" du COS en vol au-dessus du lac Kivu en 1994. L'opération *Turquoise* (en médaillon commémoratif) a été le premier déploiement de la toute nouvelle escadrille des opérations spéciales.

donc recourir aux gros-porteurs russes et ukrainiens. Pour donner une caution internationale à l'opération *Turquoise*, le gouvernement français demande l'implication, même symbolique, de quelques pays africains. Égypte, Sénégal, Guinée, Mauritanie, Tchad, Congo et Niger répondent favorablement. Comme le déclare le président Mitterrand : "Si les autres sont défaillants, on doit y aller seuls avec les Africains. On prend le risque d'une efficacité moindre, mais notre action a un caractère urgent et limité. C'est l'honneur de la France qui est en cause."

Le volume des forces françaises projetées doit progressivement atteindre 2 500 hommes : 1 500 viendront d'Afrique et 1 000 de métropole. Avec peu de préavis de préparation, les forces prépositionnées en Centrafrique, au Gabon, au Cameroun, à Djibouti et à la Réunion sont instantanément opérationnelles.

Tout le transport se fera par avion et les moyens aériens engagés seront importants : "Transall", "Hercules", "Atlantic", "Mirage" F1, "Puma", "Gazelle", etc.

Mais par où intervenir ? L'aéroport de Kigali étant fermé, l'intervention au Rwanda ne pourra se faire qu'à partir de pays limitrophes : Zaïre, Burundi, Ouganda ou Tanzanie. Consulté, Mobutu

donne son accord pour l'utilisation des aéroports de Goma, Kisangani et Bukavu ; c'est donc par le Zaïre que se fera tout le déploiement de l'opération *Turquoise*.

Des missions préparatoires au Zaïre

Du 18 au 22 juin, des missions préparatoires sont effectuées au Zaïre. Le 20 juin, une équipe de reconnaissance à bord d'un C160 du COS (commandement des opérations spéciales) se pose à Goma pour prendre contact avec les FAZ, les forces armées zaïroises, et vérifier l'état de la piste ainsi que la sécurité des vols. Avant de se poser à Goma, une reconnaissance à vue de Bukavu est réalisée. Faute d'un autre choix possible, mais non sans hésitation, la

décision de prendre Goma comme base opérationnelle est finalement prise. Les plateformes disponibles sont les suivantes : Goma, située à la frontière avec le Rwanda, sera le point d'entrée principal dans le pays et servira de base de soutien et de commandement ainsi que de base opérationnelle avancée aux avions de transport, aux hélicoptères et à l'"Atlantic" ; Kisangani, située à 500 km de Goma, servira de base d'appui aérien aux "Mirage" F1 ; Bukavu sera utilisée par les moyens aériens du COS ; Bangui en Centrafrique servira de base arrière de transit et de support. ▶



DR/COLL. JEAN-LUC BRISSAUD

nonce qu'il est fermement opposé à toute intervention française et se déclare prêt à la combattre. Cette position menaçante vis-à-vis des forces françaises va obliger Paris à adopter un dispositif fortement armé pour protéger ses troupes. Aucun autre pays ne souhaite s'aventurer dans ce borborygme. Les Belges, dont c'est pourtant le terrain d'action, renoncent. Seuls les Italiens se déclarent prêts à accorder un soutien logistique à la France, puis déclinent.

Les Américains retardent l'opération

Les Américains, souhaitant plutôt la victoire du FPR, refusent d'assurer le transfert de troupes et de matériel français et feront tout pour retarder l'opération. Il faudra

Souvenir du passage des pilotes de "Jaguar" à Kisangani. À droite, le volcan Nyragongo.



JEAN-MARIE KOSINSKI

N'Djamena, Libreville et Douala seront également sollicitées.

Le 21 juin, un échelon précurseur arrive sur l'aéroport de Kisangani. Le lieutenant-colonel Jean-Marc Denuel, commandant en second de la 13^e EC (escadre de chasse) de Colmar, en fait partie ; il se souvient : *"Pour la première fois, l'état-major voulait construire une base aérienne projetée ex nihilo en opération extérieure. Il fallait tester le concept au cours de l'opération Turquoise. Kisangani avait été choisie pour sa piste de 3500 m de long pouvant accueillir des gros-porteurs et des avions de chasse, et permettant d'assurer le support logistique des moyens projetés à Goma, à une distance pas trop grande. C'était un pion supplémentaire au milieu du dispositif Bangui-N'Djamena-Goma. En cas de difficultés, les hélicoptères déployés à Goma devaient également pouvoir rapidement rejoindre Kisangani sans avoir à ravitailler. Le commandant de la base aérienne projetée de Kisangani, le colonel Guy Lanthoinette, m'a choisi pour être son adjoint opérationnel alors que je devais initialement partir en tant que chef de détachement "Mirage" FICT.*

Une piste sans infrastructure

Avec le col. Lanthoinette, nous sommes arrivés à Kisangani en "Transall" le 21 juin avec une quinzaine de personnes pour préparer la future base aérienne. En arrivant sur place, nous avons découvert... le néant ! Kisangani, "aéroport international", avait bien une grande piste

39e ER/COLL. PHILIPPE DUMON

« Il a fallu tout reconstruire : eau, pétrole, cuisine, etc. Pas de douche au début »

plutôt en bon état, mais l'infrastructure était inexistante. La tour de contrôle était quasiment vide et il n'y avait pas de système d'approche. Le trafic était inexistant. L'aérogare était en ruine. Tout avait été pillé ; il n'y avait plus de vitres, de portes, d'électricité, d'eau ou de toilettes. Comme unique avion, un Boeing 707 zairois abandonné dans l'herbe, vidé de tout ce qu'il contenait.

Le col. Guy Lanthoinette à Kisangani.

Nous avons été accueillis par un adjudant-chef zairois qui portait de grandes bottes en caoutchouc, à cause des serpents... Les Zairois voulaient que nous nous installions dans les locaux de l'aéro-club, c'est-à-dire un hangar tout petit pouvant juste recevoir deux avions, et que les militaires campent dans l'herbe. Ils n'avaient aucune idée de ce qu'allait nécessiter l'arrivée de 350 hommes. Après négociations avec les autorités zairoises, elles nous ont finalement autorisés à nous installer dans l'aérogare même.

Deux An-124 à Kisangani devant l'aérogare. Pas d'opération Turquoise sans gros-porteurs russes ou ukrainiens.

Nous étions maintenant une cinquantaine sur place : un contrôleur, des mécanos et leur matériel pour rouvrir la tour de contrôle, des pompiers, des fusiliers commandos, des militaires du SEA (service des essences des Armées), un commissaire, etc. C'est avec cette toute petite équipe que nous avons bâti une base complète en quelques jours. Il a fallu tout reconstruire : eau, pétrole, cuisine, etc. Pas de douche au début ; tout le monde montait sur la terrasse quand survenait l'averse quotidienne de 16h30. Dans une scierie tenue par des Belges, nous avons pu récupérer des planches en bois pour faire des cloisons.

En une semaine, nous avons réussi à installer toutes les infrastructures indispensables pour accueillir les militaires et les avions, avec un dépôt de munitions dans le hangar de l'aéro-club. Bangui était la base arrière où arrivait toute la logistique ; j'ai dû y aller pour récupérer notre matériel qui avait de la peine à arriver jusque chez nous... Le matériel a ensuite com-

mencé à arriver directement de France par Antonov 124 depuis Istres. Au début, comme nous avions oublié de prendre un engin de manutention, il a fallu tout décharger à la main...

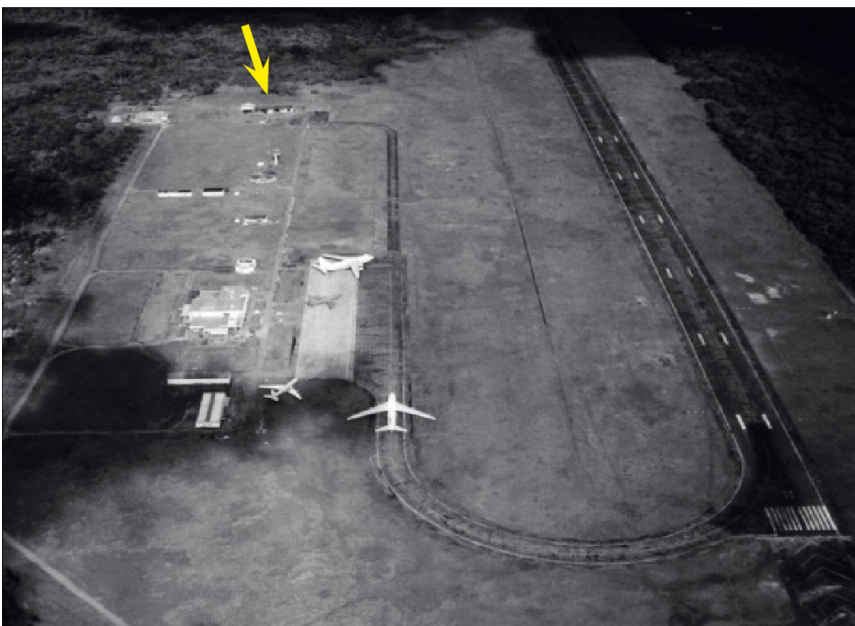
Le 22 juin 1994, le conseil de sécurité de l'ONU donne mandat à

JEAN-MARIE KOSINSKI



DR/COLL. DIEIER DUVAL





33e ERI/COLL. PHILIPPE DUMON

la France pour intervenir au Rwanda pour une durée limitée à deux mois (résolution n° 929) et constituer une force devant *“contribuer de manière impartiale à la sécurité et à la protection des personnes déplacées, des réfugiés et des civils en danger au Rwanda”*. La résolution permet le recours aux armes en cas de menace. L'opération est aux ordres du général Jean-Claude Lafourcade.

Les forces qui vont intervenir au Rwanda pour contrôler la zone d'action sont articulées en trois groupements tactiques : le premier composé des forces spéciales, commandé par le col. Jacques Rosier; le deuxième composé d'unités des troupes de Marine, commandé par le col. Patrice Sartre; le troisième composé d'unités de la Légion, commandé par le lt-col. Jacques Hogard.

Dès le 23 juin, les premiers éléments des forces spéciales entrent au Rwanda par Bukavu. Ils vont *“ouvrir la porte”* au reste des forces. La montée en puissance se fera progressivement. Jusqu'au 30 juin, ils ne seront que 150 dispersés en petites patrouilles à intervenir au Rwanda. C'est la première fois que le COS aligne toutes ses composantes, dont cinq *“Puma”* et un *“Transall”*, au sein d'un même détachement. Dès le soir, le camp de Nyarushishi géré par la Croix-Rouge internationale, où sont réfugiés 8000 Tutsis et qui était sous la garde de gendarmes rwandais, passe sous la protection des forces spéciales du col. Didier Tauzin, puis de la Légion. C'était le premier objectif assigné à *Turquoise*. De nombreuses questions se posent alors. Comme le raconte le capitaine de

L'aéroport de Kisangani avec deux An-124 et un C-135FR (ainsi qu'un Boeing 707 abandonné dans l'herbe). Les chasseurs armés sont à l'écart et occupent les anciens hangars de la Sotexki, société textile de Kisangani (flèche).

frégate Marin Gillier des commandos Marine : *“Que se passe-t-il effectivement ? Des massacres sont perpétrés, quelle en est l'ampleur ? Qui est qui ? Qui est hutu, qui est tutsi ? Quel crédit apporter aux propos qui nous sont tenus ? Nous croisons des interlocuteurs angoissés tandis que d'autres, influents, cherchent à orienter notre action dans un sens qui pourrait ne pas correspondre à l'esprit de notre mission. Se superposent de réelles difficultés linguistiques.”*

Les *“Jaguar”* en attendant les *“Mirage”* F1

En attendant l'arrivée des *“Mirage”* F1 de France, les *“Jaguar”* prépositionnés en Afrique assurent la mission d'appui-feu aérien. Les 23 et 24 juin, au tout début de l'opération, l'aéroport de Kisangani n'étant pas encore en mesure d'accueillir les appareils, les vols s'effectuent au départ de Bangui. Cinq heures sont nécessaires, avec trois ravitaillements en vol. La mise en place des *“Jaguar”* à Kisangani peut se faire le 25 juin.

Kisangani le 25 juin 1994. Les quatre *“Jaguar”* viennent d'arriver. À droite, les deux *“Puma”* SAR de l'armée de l'Air en cours de remontage. Au premier plan, les paniers lance-roquettes F1.

Le détachement est commandé par le cdt Jean-Marie Kosinski. Il raconte : *“Nous sommes arrivés à Kisangani à quatre appareils avec le matériel de soutien. De là, nous avons effectué nos missions quotidiennes vers Goma en patrouille de deux avions avec le support d'un ravitailleur qui n'était pas encore sur place et qui décollait de N'Djamena. Nous préparions les scénarios d'engagements possibles, mais en adoptant une posture discrète car il ne fallait pas trop se montrer dans un premier temps. Nous survolions le ▶*





JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

Escale des "Puma" Alat le 25 juin 1994 à Bangassou, en Centrafrique, ravitaillés en carburant par le "Transall" n° 204 codé 64-GD...

Zaïre et la frontière avec le Rwanda à 10000 pieds [3050 m], mais sans y pénétrer. Il ne fallait pas que nos vols soient considérés comme agressifs.

Sur zone, la situation était très tendue et pouvait dégénérer à tout moment. Notre mission principale était l'appui-feu. Nos "Jaguar" étaient équipés pour cela de lance-roquettes, de canons ainsi que de leurres thermiques car nous n'étions pas à l'abri des missiles infrarouges du FPR. Nous avons d'abord fait de la reconnaissance de zone puis des vols pour valider la chaîne de commandement et de contrôle. Quand tout a été validé, nous avons fait des démonstrations aux autorités et quelques passages bas pour montrer que nous étions prêts à intervenir. Nos vols étaient de l'appui-feu impromptu : nous orbitons et si on

avait besoin de nous, nous étions prêts à y aller. Nous avions pour cela une heure environ d'autonomie sur zone. Le 3 juillet, une fois que les "Mirage" FICT et CR ont été opérationnels à Kisangani, nous sommes repartis sur Bangui et N'Djamena. De là, nous avons continué à effectuer quelques missions au profit de Turquoise en juillet et août 1994 pour prendre le relais des "Mirage" F1 quand ceux-ci étaient indisponibles."

Trois "Puma" dont un "Pirate" avec canon

Comme hélicoptères de manœuvre, l'Alat (Aviation légère de l'armée de Terre) envoie un détachement de trois "Puma", dont un "Pirate" équipé d'un canon de 20 mm. Deux proviennent des Efao

(Éléments français d'assistance opérationnelle) de Centrafrique, le troisième du Tchad. Les équipages sont mis en alerte dès le 20 juin. Les trois "Puma" placés sous le commandement du cdt Jean-Yves Claris-Sauvage décollent de Bangui le 25 juin. Ils font une première escale à Bangassou, à la frontière entre la Centrafrique et le Zaïre où ils sont ravitaillés par un "Transall" qui s'est posé sur un terrain très sommaire et non équipé. Les hélicoptères se posent ensuite sur l'aéroport de Kisangani pour un deuxième ravitaillement.

En fin de journée, les trois appareils arrivent à Goma, devenue une véritable fourmilière. Les conditions que les Français découvrent sont très spartiates. L'aéroport est vide. "Il n'y a ni eau, ni w.-c. sur



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

... puis nouvelle escale à l'aéroport de Kisangani avant de rejoindre Goma.

Convoyage des quatre "Mirage" F1CT vers le Zaïre (le quatrième prend la photo), accompagnés de deux ravitailleurs C-135FR, fin juin 1994.



DFI/COLL. DIDIER DUVAL

l'aéroport, c'est la Somalie-bis !", note l'adj./c. Jean-Luc Brissaud, pilote de "Puma". Les hélicoptères effectuent d'abord quelques vols de reconnaissance puis enchaînent les missions de logistique au profit de *Turquoise*. Le 27 juin enfin, deux "Puma" SAR (*search and rescue*/recherche et sauvetage) de l'armée de l'Air arrivent à Goma depuis Kisangani où ils avaient été déposés par avion et remontés.

À Goma, comme à Kisangani, l'armée installe toutes les infrastructures nécessaires pour faire fonctionner un véritable aéroport militaire et accueillir plus de 1000 militaires : tentes, sanitaires, cuisines, etc. La capacité d'adaptation des militaires français en opération extérieure fait encore une fois des merveilles pour transformer un bout de jungle en véritable camp. Un radar de campagne est installé pour réguler le trafic important. Le génie

de l'Air effectue aussi les réparations nécessaires sur la piste en mauvais état. Le flux logistique est permanent et tout arrive par air. Quand les appareils déchargent, ils ne coupent pas leurs moteurs pour pouvoir repartir plus vite. Avant que les gros-

porteurs ne puissent se poser directement à Goma, les 747 apportent le fret jusqu'à Bangui, puis une noria de "Transall", "Hercules" et Casa l'achemine jusqu'à Goma. 800 véhicules et 8000 t de matériels sont débarqués ; une véritable prouesse ▶



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

À Goma fin juin, le camp des Français commence à se monter au pied du Boeing 707 9Q-CMD de BCF Aviation (Business Cash Flow) abandonné au bord de la piste depuis 1993. L'aérogare de l'aéroport est sur la droite.



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

Devant l'aérogare de Goma, des mortiers lourds du 11^e RAMa et un "Mystère" XX de l'Étec 65 (escadron de transport, d'entraînement et de calibration).

« (...) montrer aux belligérants que nous n'hésiterions pas à intervenir s'il le fallait »

logistique. Le gén. Lafourcade dispose d'un PCIAT (poste de commandement interarmées de théâtre), déployé pour la première fois. Il dispose également de deux Casa 235 comme moyens aériens de liaison.

À Goma est aussi implanté le CCOA (centre de commandement des opérations aériennes). De son côté, le service de santé déploie un élément Bioforce pour les vaccinations et deux hôpitaux de campagne : l'Emmir (élément médical militaire d'intervention rapide) à Cyanguu et l'ACA (antenne chirurgicale aérotransportable) à Goma.

Les "Mirage" FICT sont les premiers chasseurs venus de France à se poser à Kisangani, le 29 juin. Le cdt Didier Duval, chef du détachement, se souvient : "Dès le 16 juin à Colmar, nous avons commencé à avoir des indications sur un possible départ pour le Rwanda. Situation difficile : peu de pilotes étaient disponibles en raison des opérations en Bosnie. Colmar a dû "racler les fonds de tiroir" mais le détachement a pu être mis sur pied. Les ordres sont tombés le vendredi 17 juin au soir : le départ se fera le dimanche et j'ai été désigné chef du détachement à la place du lt-col. Denuel.

Un convoi préparé dans l'urgence

Tous les services de la base ont été convoqués le lendemain pour la préparation des hommes et du matériel. Il fallait de l'eau, beaucoup d'eau, des rations, de l'armement, des vaccins, des tenues tropicales, de l'argent, etc. Le soir, tout était prêt. Le 19 juin, cinq avions ont décollé pour Istres, dont le spare [remplaçant] qui reviendra à Colmar une fois le dispositif en route pour l'Afrique. Jamais une préparation de convoi n'aura été aussi courte et professionnelle. Les C-135FR seront remarquables dans cette préparation et amèneront les quatre appareils à bon port en toute sécurité. Le 20 juin : Istres-Dakar en 6 heures avec trois ravitaillements en vol. Le 22 juin : Dakar-N'Djamena avec deux ravitaillements en vol en 4h40. Nous y resterons une bonne

Débarquement à Goma le 25 juin en fin de journée des AML-90 basées à Bouar en Centrafrique depuis un C-130 "Hercules" français.



BRUNO LEQUEUX

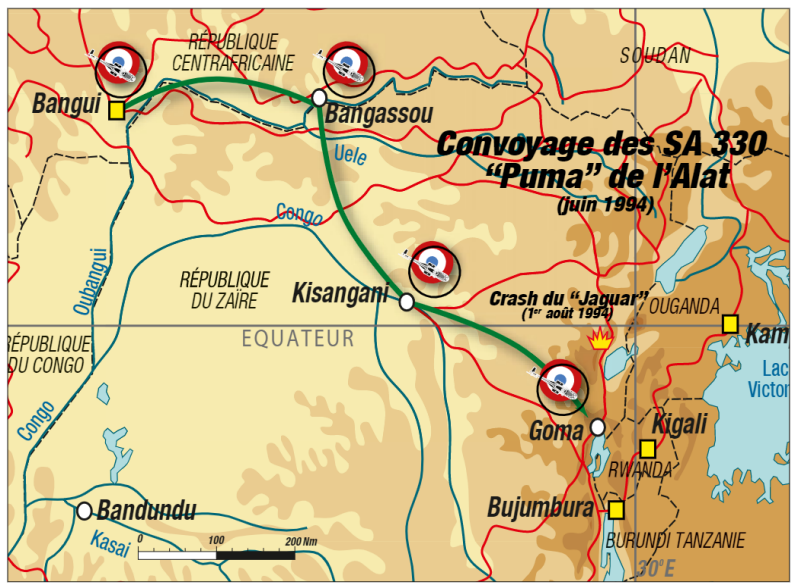
semaine à attendre, l'aéroport de Kisangani n'étant pas encore en état pour nous accueillir. Les "Mirage" FICR nous rejoindront à N'Djamena. Alors que la situation chauffait au Rwanda, nous étions là, cloués au sol pour ne pas épuiser le potentiel de nos machines ; et nous n'avions que le lot de déploiement dans le C-135FR pour pouvoir assu-

rer la maintenance et la réparation éventuelle des FICT.

Le 29 juin enfin, nous avons pu nous mettre en place à Kisangani. Les Antonov 124 et Iliouchine 76 venaient nous ravitailler en créant un petit pont aérien. Le pétrole arrivait en "defuelant" les gros-porteurs russes. Le SEA devait tester le kérosène pour vérifier qu'il n'avait pas été

Les aéroports principaux de Turquoise.

Bangui : base arrière de Turquoise.
Kisangani : quatre "Jaguar", puis quatre "Mirage" FICT, quatre "Mirage" F1CR, un à deux C-135FR, un "Atlantic" (à partir du 14 juillet).
Goma : trois "Puma" Alat, deux "Puma" SAR, trois "Gazelle", un "Canon", un "Atlantic" (jusqu'au 14 juillet), C160, C-130 et CN-235.



FRANÇOIS HERBERT

DRICOLL. ALAIN TOUL



Les pilotes de "Gazelle" de l'escadrille d'hélicoptères d'appui protection, à Goma. À d. le cne Finidori, chef du détachement. Accroupi : Alain Toul.



L'Il-76 RA-76409 d'Aeroflot affrété par la France vient d'atterrir à Goma. Il assure le transport de fret pour Turquoise. En arrière-plan, l'épave du Boeing 707 9Q-CMD.

JEAN-YVES OLARIS-SAUVAGE

pollué. L'un des gros problèmes auxquels nous devons faire face était le bruit insupportable des APU [auxiliary power unit, groupe auxiliaire de puissance] des Antonov et des Iliouchine qui nous délivraient leur précieux carburant, toujours de nuit, pour libérer les parkings le jour, à quelques dizaines de mètres de l'aérogare... La fatigue des

hommes, toujours importante, posait un réel problème de sécurité des vols qui ne fut en partie résolu que par le retour à N'Djamena des pilotes, au "frais", pour quelques jours de repos, à tour de rôle.

La première mission des FICT eut lieu le 3 juillet. Les missions effectuées étaient des patrouilles aériennes puis des missions d'entraîne-

ment à l'appui-feu. Nous étions là pour sauver des gens et il fallait montrer aux belligérants que nous n'hésiterions pas à intervenir s'il le fallait. Le premier génocide n'avait pas pu être évité; il fallait pouvoir en empêcher un deuxième. Les "Mirage" FICR assuraient la couverture "reco" et les "Mirage" FICT l'appui des troupes au sol. Les vols à deux avions se passaient toujours de la même manière, en moyenne altitude puis ravitaillement en vol, attente dans les circuits prévus à cet effet, entraînement et retour en basse altitude au-dessus de la forêt de "persil", en longeant le fleuve Zaïre jusqu'à Kisangani. C'étaient des vols de présence, pour faire du bruit et monter que nous étions là. Nous ne survolions jamais le Rwanda pour ne pas mettre d'huile sur le feu."

800 Tutsis sauvés, seuls survivants sur 10000

La première grosse mission de l'opération Turquoise a lieu le 30 juin. Dans la vallée de Bisesero, près de Kibuye, des commandos Marine sauvent 800 Tutsis cachés ▶

Carte du théâtre des opérations.

FRANÇOIS HERBERT



dans des bois, seuls survivants d'une communauté de 10 000 personnes pourchassées par des Hutus depuis le mois d'avril. Face à une population locale hostile, 200 survivants sont médicalisés sur place et 96 blessés risquant de mourir dans la nuit sont évacués par "Puma". Interrogé par les commandos, le bourgmestre de la commune voisine de Gishyita déclare, embarrassé : "Il fallait bien se débarrasser de cette engeance..." À Goma, c'est l'affolement ; les "Puma" du COS transportant des enfants avec des mains ou des jambes coupées font les Evasan, les évacuations sanitaires, avec une meute de journalistes à leur arrivée.

En s'enfonçant dans le pays, les Français découvrent avec effroi

l'ampleur de la tragédie : maisons brûlées, cadavres mutilés, charniers, lieux de massacres, notamment celui qui s'est déroulé en avril à l'église Home Saint-Jean de Kibuye à l'encontre des milliers de Tutsis qui y avaient trouvé refuge. Certains lieux ont été nettoyés par la population, mais l'odeur de la mort est toujours là. Les troupes françaises vont mener des centaines de missions d'extraction de Tutsis qui se cachent dans des collines où chez des Hutus qui craignent des représailles de leurs voisins. Les commandos Marine iront jusqu'à exfiltrer discrètement des Tutsis dans une caisse pour les soustraire aux regards de la population. À noter qu'à plusieurs reprises, les

Français seront "marqués" par des agents du renseignement britanniques ou américains se faisant parfois passer pour des reporters.

Le 1^{er} juillet, le "Puma" "Pirate" effectue son premier entraînement au tir canon sur le lac Kivu. Des bidons en plastique sont largués sur le lac pour servir de cibles. Comme le canon tire sur la droite, le commandant de bord se place à droite et non à gauche comme habituellement ; il peut ainsi donner les ordres de tir. Pour être le moins vulnérable possible aux tirs venus du sol, le tir se fait en mouvement, à 1 200 m de distance de la cible. L'exercice n'est pas simple et nécessite une très bonne coordination de l'équipage, notamment entre le pilote et le tireur, ainsi qu'un très bon entraînement de ce dernier. Dans la soirée, le COS évacue par hélicoptère une communauté religieuse menacée à Butare par le FPR. Des patrouilles françaises essuient les tirs du FPR sans dommage, mais doivent se replier. La tension monte d'un cran le 2 juillet. Les "Puma" transportent des Crap (commandos de recherche et d'actions dans la profondeur) à Bukavu et le "Pirate" effectue une première reconnaissance armée au Rwanda, dans la région de Gikongoro.



Déchargement à Goma le 7 juillet 1994 de la "Gazelle" "Canon" n° 1210 codée BMW. Elle est suspendue à un pont roulant de l'An-124.

ALAIN TOUL

ALAIN TOUL



Une "Gazelle" du 3^e RHC va être avalée par l'An-124 RA-82069 d'Aeroflot.

Les "Mirage" F1CR enchaînent les missions

Les "Mirage" F1CR arrivent à Kisangani le 3 juillet. Les avions proviennent du 2/33 de Reims où la 33^e ER (escadre de reconnaissance) vient juste de s'installer après avoir quitté Strasbourg. Le détachement de quatre appareils est commandé par le cdt Philippe Dumon. Les missions de reconnaissance et de présence s'enchaînent dès le lendemain. Kisangani étant à une heure de vol de Goma, tous les vols nécessitent un ravitaillement à l'aller pour pouvoir orbiter sur zone. Les vols durent en moyenne trois heures. L'une des premières missions consiste à reconnaître au Zaïre les points d'intérêt pour le Renseignement : ponts, antennes, etc. Au même moment, à Butare, ville quasiment abandonnée par les FAR, les forces armées rwandaises, dont la chute est imminente, les forces spéciales sauvent 1 000 personnes et 700 orphelins hutus en les exfiltrant vers le Burundi sous les tirs du FPR qui les prend pour cible ; le COS riposte. Les véhicules français comptent de nombreux impacts mais il n'y a pas de blessés. De Butare, une patrouille française partie récupérer des religieux menacés tombe dans



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

une embuscade tendue par le FPR. Les deux prêtres qui la guident sont tués dans l'explosion de leur voiture et deux Français du 1^{er} RPIMa (régiment de parachutistes d'infanterie de Marine) sont blessés.

Le FPR s'empare de Kigali le 4 juillet. Les FAR qui y résistaient depuis le mois d'avril, à l'étonnement de tous les observateurs, s'y trouvent maintenant encerclées et déclenchent l'opération *Champagne* pour se dégager. Elles commencent leur mouvement de repli vers l'ouest du pays. Dans la zone conquise par le FPR, les Tutsis font le vide et les Hutus fuient vers la Tanzanie, l'Ouganda et le Burundi où certains seront même massacrés par des Tutsis burundais ; la guerre ethnique est partout. Très vite, les FAR commencent à manquer de munitions, notamment d'obus pour l'artillerie, et ne peuvent plus contenir l'avancée du FPR. De plus, l'absence totale de soutien de la France aux forces rwandaises entraîne une grande

désillusion au sein des forces gouvernementales.

Le 5 juillet, devant le risque d'effondrement des FAR, exsangues, battues et défaits moralement, et l'afflux de réfugiés hutus, la France instaure une ZHS (zone humanitaire sûre) dans le sud-ouest du Rwanda. La ZHS doit permettre de fixer les réfugiés sur place et éviter leur exode au Zaïre où la situation humanitaire deviendrait catastrophique. La zone doit devenir un havre de paix pour tous ceux qui y trouveront refuge. Comme l'indique une note française du 4 juillet : *"Interdiction d'activité militaire à l'intérieur de la zone ; interdiction de pénétrer dans la zone signifiée tant au FPR qu'aux FAR et aux milices de chaque partie ; interdiction aux FAR de constituer la zone en base de départ d'opérations militaires"*. Le front s'établit maintenant en limite de la ZHS. Les légionnaires, les marsouins et les forces spéciales s'enterrent dans leurs positions pour défendre la zone si le FPR s'avisait de la franchir.

Les "Puma" COA et COB (premier plan) attendent leurs passagers à Goma. À droite, un des deux "Puma" SAR de l'armée de l'Air.

À Goma, l'Alat se renforce avec des hélicoptères de combat. Un détachement du 3^e RHC (régiment d'hélicoptères de combat) d'Étain, sous le commandement du cne Jean-Luc Finidori, est mis sur pied en quelques jours. Il est composé de trois "Gazelle" "Canon", 40 personnes et 100 t de matériel. Les trois hélicoptères de combat sont chargés à Istres le 30 juin sur un Antonov 124, mais les équipages de l'Alat doivent patienter à Kisangani puis à Bangui plusieurs jours, les pilotes russes refusant de se poser sur la piste de Goma pleine de trous.

"Les forces spéciales heureuses de nous voir"

Les deux premières "Gazelle" n'arrivent finalement à Goma que le 5 juillet, et la troisième le 7 juillet. Accompagnées du "Puma" "Pirate", les "Gazelle" effectuent le même jour leur premier tir canon d'entraînement sur des cibles flottantes larguées sur le lac Kivu. Les hélicoptères sont très ►

Istres le 30 juin 1994. L'Il-76 EW-78801 de Trans Avia Export embarque du matériel militaire pour Goma.

ALAIN TOUL



vite engagés pour l'appui renseignement et pour des vols de dissuasion à l'encontre du FPR à la périphérie de la ZHS, notamment le 8 juillet au sud-est de Kibuye.

“Un jour, nous sommes allés reconnaître les points initiaux qui pourraient être utilisés en cas de coup dur au Rwanda, se souvient Didier Duval. Voyage en Casa 235 de Kisangani à Bukavu, puis en “Puma” vers le Rwanda, le pays des mille collines. Paysage à couper le souffle, l'un des plus beaux qu'il m'ait été amené de voir. Nous avons été accueillis par les forces spéciales qui étaient heureuses de voir que nous étions là pour les appuyer si besoin. Nous avons également rencontré les légionnaires et les marsouins. Les Rwandais étaient également heureux de nous voir et nous accueillait avec des banderoles. Aucune trace du génocide qui venait de se dérouler et qui sans doute continuait, tel un feu qui couve, dans les zones que nous ne contrôlions pas.

Nous eûmes la surprise de voir au retour vers le Zaïre un bataillon des FAR s'entraîner à la course à pied en treillis sur une route entre deux belles collines. Spectacle surprenant quand on pense qu'ils étaient en guerre et que quelques jours plus tard, ils connaîtront la mort ou l'exode... Le pilote du “Puma” me raconta que le chef du bataillon voulait garder la discipline au sein de son unité alors même qu'ils n'avaient plus de munitions, que nous leur refusions. On lisait la haine dans les yeux de certains Hutus qui ne comprenaient pas pourquoi la France ne les avait pas aidés à repousser leurs adversaires.”

Le rôle primordial des contrôleurs avancés

Le col Martial Imberti, commandant des forces aériennes de *Turquoise*, est déposé sur l'île Idjwi le 7 juillet pour assister à un guidage d'avions par des contrôleurs aériens avancés au sol. Les contrôleurs avancés sont chargés de rechercher et identifier la cible à détruire, la localiser, la désigner aux pilotes par radio et assurer avec précision le guidage final des avions sur un point précis. La mission est complexe. “Mirage” FICR et CT vont enchaîner les passes de tir fictives. L'entraînement des pilotes est primordial : en effet, en dehors des quatre hélicoptères “Canon” et des quelques mortiers lourds du 11^e RAMa (régiment d'artillerie de marine) et du 35^e RAP (régiment d'artillerie parachutiste), les avions constituent le seul appui-feu dispo-

“Tactiquement, cela allait à rebours de tout ce que nous avions appris”

nible rapidement et en tout lieu en cas d'accrochage avec le FPR. Mais d'abord, il faut trouver la cible. L'affaire n'est pas si simple, sans carte précise ; seuls quelques avions réussissent à trouver leur objectif.

Philippe Dumon se souvient : *“Ce jour-là, nous avons effectué le premier entraînement appui-feu. La mission d'appui-feu est une mission secondaire de l'escadron de reconnaissance. Nous avions de l'armement, obus et roquettes, pour cela. Un contrôleur avancé est là pour guider par radio les avions vers un objectif qu'il voit. Il imagine ce que le pilote va voir d'en haut pour lui décrire l'objectif, et surtout ne pas se tromper de cible...”*

Comme il n'y avait pas de menace sol-air sur le théâtre d'opérations, hormis des armes de petit calibre et d'éventuels Manpads [man-portable air-defense system, système portatif de défense antiaérienne, NDLR] type SA7, nous nous mettions à 10000 pieds [3050 m], et quand nous avions acquis l'objectif en visuel, nous foncions dessus. L'une des principales difficultés que nous rencontrions sur place était les conditions météo souvent changeantes, avec des brouillards fréquents. La météo était un véritable piège et le plafond pouvait baisser rapidement.

À Kisangani, les aides à l'atterrissage étaient très rudimentaires : un

unique VOR [VHF omnidirectional range, système de radionavigation qui permet de déterminer la position d'un aéronef par rapport à une balise au sol, NDLR], mais pas très juste. Il n'y avait ni radar, ni moyen de radionavigation vraiment fiable. Nous faisons des percées avec le radar de l'avion grâce aux échos sur le fleuve. Au Zaïre, il y a de la forêt et des collines partout, et très peu de points de repère pour se recalculer si la centrale inertielle dérivait. Nous ne comptons que sur nous et ne volions qu'en VFR [vol à vue, NDLR], et donc jamais par mauvais temps à Kisangani ou de nuit. De plus, en dehors de Goma, il n'y avait pas de vrai terrain de déroulement. Le C-135 restait donc en l'air pendant toute la durée du vol, pour nous donner du pétrole au cas où.”

“Une altitude où nous étions très vulnérables”

Les pilotes bénéficient de conseils de survie en jungle. Ils emportent sur eux le paquetage tropical composé notamment d'une grande corde pour descendre des arbres en cas d'éjection, d'un GPS de survie et d'une petite machette. Les vols au-dessus de la zone s'enchaînent. *“Les avions volaient quotidiennement pour que chaque pilote puisse faire un vol tous les deux ou trois jours, raconte Jean-Marc Denuel. Nous faisons de grands hippodromes au-dessus du lac Kivu à 3000 ou 5000 pieds [914 ou 1524 m], en longeant la frontière, puis nous remontons ravitailler. Nous devons être visibles pour dissuader le FPR de taper sur les réfugiés, mais pas trop bas pour ne pas effrayer ces derniers. Tactiquement, cela allait à rebours de tout ce que nous avions appris. S'il y avait eu une*

Évacuation sanitaire à bord d'un “Puma” le 7 juillet 1994 de Tutsis mutilés (tendons d'Achille coupés à la machette).



JEAN-LUC BRISSAUD



DR/COLL. JEAN-MARC DENUEL

menace sol-air, nous aurions été exposés car nous n'allions pas très vite, à une altitude où nous étions très vulnérables. Pour certains pilotes, la mission était dérisoire, plus à caractère politique qu'opérationnel ; il fallut beaucoup d'explications pour les convaincre du bien-fondé..."

Pour les hélicoptères engagés dans l'opération, les Evasan au profit des victimes ne s'arrêtent pas. "Le 7 juillet, nous sommes partis sur Kibuye pour une évacuation sanitaire, se rappelle Jean-Luc Brissaud. Nous avons chargé dans le "Puma" un blessé couché et deux assis, dont un tout petit enfant blessé à la machette. On nous a ensuite demandé d'aller à Bisesero prendre d'autres blessés. Là, nous avons chargé huit autres Tutsis blessés dont des enfants qui avaient les tendons d'Achille coupés. Comme leurs bourreaux ne pouvaient pas les tuer tous du premier coup, ils leur coupaient les tendons pour qu'ils ne puissent pas s'échapper et revenaient ensuite les achever..."

Pour décoller à 2200 m d'altitude avec les 11 blessés, nous étions à charge maximale. Heureusement devant nous, il y avait un trou et je me suis jeté dedans pour avoir l'accrochage. Je suis descendu le plus rapidement possible car l'un des

blessés avait une perfusion et se vidait de son sang. L'Emmir avait été averti. Arrivé à Cyanguu, je me suis posé sur le terrain très rapidement et les blessés ont pu être transférés immédiatement dans l'hôpital de campagne. Comme ils ne pouvaient plus marcher, nous les avons portés sans gant, plein de sang sur les mains. Les médecins nous ont alors dit d'être prudents car beaucoup d'entre eux pouvaient être séropositifs..."

L'"Atlantic" pour couvrir une zone complète

Le dernier appareil de Turquoise à se poser à Goma est l'"Atlantic" 1 n° 49 de la 22F. Il y arrive le 8 juillet. L'avion avait décollé de Nîmes le 23 juin. Après une escale à Dakar, l'appareil se pose à N'Djamena mais doit attendre jusqu'au 8 juillet les consignes avant de pouvoir se mettre en place à Goma. Il effectue là l'une des dernières missions des "Atlantic" 1 en Afrique. À son bord : l'équipage, un échelon technique, un officier opération et tout un lot de rechange pour le dépannage de premier degré en cas de problème. L'appareil effectue le 10 juillet son premier vol de reconnaissance photo, au-dessus du Zaïre. Il va ensuite voler tous les jours.

Le "Mirage" F1CT n° 255 codé 13-OK du 1/13 Normandie-Niémen en vol au-dessus du "persil" zaïrois. Il est équipé de lance-roquettes F4, mais aussi de lance-leurres "Corail" contre la menace des missiles sol-air portables du FPR.

Début juillet, le camp des militaires français à Goma s'est bien étoffé. En arrière-plan, (de gauche à droite) : Breguet "Atlantic", Beechcraft "Super King Air", "Transall" et B-727 de Shabair.

Dans un premier temps, les missions consistent en des reconnaissances topographiques et photo au-dessus du Zaïre et du Rwanda pour positionner les forces en présence et les réfugiés. Le premier-maître Bernard Lunetto, mécanicien navigant à bord de l'"Atlantic" 1, se souvient : "Tous les matins avait lieu un briefing renseignement sur la progression des réfugiés et des rebelles. En fonction de cela, on nous donnait une zone à couvrir en photo. Avec l'"Atlantic", nous pouvions voler longtemps et couvrir une zone complète. Une fois la mission accomplie, nous nous reposions à Goma, déchargeons le pod [nacelle] photo et confions les pellicules à développer pour l'état-major. Lors d'un de ces briefings, on nous a dit que le FPR pouvait être équipé de missiles sol-air portables dont le type n'était pas connu. Nous étions équipés de leurres haute pour passer dessus."

Sur Kisangani, l'un des problèmes logistiques majeurs est la gestion du carburant. Il y a en moyenne moins de deux jours d'avance en kérosène pour les avions. Le carburant présent sur place est réservé aux chasseurs. Les C-135FR et les "Transall" vont faire le plein à N'Djamena ou Bangui. Le carburant est livré et stocké dans des bacs souples par les avions-cargos effectuant le pont aérien. La situation ne sera réglée que par l'arrivée sur le fleuve Zaïre d'une barge transportant 1000 t de carburant. Pour les militaires présents sur les bases, les conditions de vie sont très spartiates : bruit, chaleur, moiteur, etc. Mais personne ne s'imagine ce qu'il va maintenant vivre...

À suivre

BERNARD LUNETTO

