

Opération Turquoise,
22 juin-22 août 1994

Une saison en enfer

Deuxième partie.

En juillet 1994, partout au Rwanda, les FAR reculent. Face à elles, le FPR avance très vite et fait fuir des millions de réfugiés hutus vers le Zaïre. Le pays connaît alors une nouvelle tragédie. *Par Hugues de Guillebon*

Le 14 juillet 1994, la fête nationale est fêtée sur toutes les bases françaises de l'opération Turquoise. À Goma, une "Gazelle" des FAR se pose sur l'aéroport. Elle transporte le Premier ministre Kambanda et le ministre de la Défense Bizimana venus prendre contact avec les autorités zaïroises pour négocier le repli du GIR, le gouvernement intérimaire rwandais, au Zaïre (lire *Le Fana de l'Aviation* n° 621).

La "Gazelle" est pilotée par le Lt Bernardin Nsengamungu et le col. André Kanyamanza, commandant l'escadrille d'aviation rwandaise [les deux pilotes seront assassinés par le FPR fin 1996 lors de l'attaque des camps de réfugiés hutus du Kivu, NdA]. Jean-Yves Claris-Sauvage se souvient de cet épisode : "Nous n'avions pas dans l'Alat de "Gazelle" de ce type, une SA 342L1.

Nos mécanos étaient curieux de voir ce modèle et se sont penchés dessus. Ils se sont alors rendu compte qu'elle n'avait pas eu d'entretien depuis au moins 60 ou 70 heures de vol, mais qu'elle fonctionnait parfaitement ; quelle fiabilité !"

Une "Gazelle" très bien équipée

Jean-Luc Brissaud complète : "Nous avons pu discuter avec les deux pilotes rwandais. Certains d'entre nous les avaient connus lors de leur formation en France. Ils nous ont raconté que leurs têtes étaient mises à prix par le FPR. Quant à la "Gazelle", c'était un modèle intéressant : elle pouvait être armée de roquettes et était particulièrement bien équipée – même mieux que les nôtres – pour faire du vol sans visibilité avec des systèmes VOR DME ▶

Le 14 juillet, la "Gazelle" SA342L1 n° 2163 des FAR codée 10K12 se pose à Goma avec des ministres rwandais. En arrière-plan, le Boeing 707 3D-ASB d'Express Cargo est déchargé.



JEAN-LUC BRISSAUD



DR/COLL. JEAN-MARC DENUËL



Ravitaillement en vol de "Mirage" F1CT au-dessus du Zaïre. Kisangani étant éloigné de 500 km de la région de Goma, les missions nécessitaient au moins un ravitaillement à l'aller. Chargés de l'appui des troupes françaises au sol, ces appareils étaient toujours équipés de lance-roquettes et de lance-leurres thermiques.

et ILS, ainsi qu'une antenne BLU pour le contact avec les troupes au sol [DME : distance measuring equipment, dispositif de mesure de distance. ILS : instrument landing system, système d'atterrissage aux instruments. BLU : bande latérale unique, NdA].

Il poursuit : "Ce jour-là, il devait y avoir à Goma une cérémonie avec des officiels zaïrois et un défilé. J'étais d'alerte Evasan. Soudain, nous avons vu arriver des personnes sur une route qui bordait le terrain d'aviation. Elles étaient d'abord une dizaine. 200 à 300 m derrière elles, un autre groupe de 50 personnes suivait. Puis 50 m derrière, 300 personnes. Puis encore 1000, et ainsi de suite, pour ne plus s'arrêter... C'étaient des Hutus rwandais qui fuyaient à pied l'avancée du FPR et venaient se réfugier au Zaïre. Sur l'aéroport, c'était l'effolement : il fallait contenir les réfugiés qui ne savaient pas où aller et les empêcher d'envahir la piste. Cela faisait trois jours qu'on nous parlait de leur arrivée sur Goma, mais nous ne nous attendions pas à ce qu'ils soient aussi nombreux. Aucune décision n'avait été prise pour les canaliser vers des camps, rien n'avait été préparé. Pendant quatre jours, du 14 au 17 juillet, jour et nuit, un flot ininterrompu de réfugiés se déversa ainsi sur Goma."

L'arrivée soudaine de centaines de milliers de réfugiés dans la ville de Goma nécessite des reconnaissances approfondies pour situer les axes précis d'arrivée, ainsi que les zones susceptibles de les accueillir. Jean-Yves Claris-Sauvage raconte : "Des milliers et des milliers de gens arrivaient et se piétinaient. Ils se sont d'abord installés au bord de la piste de l'aéroport. Je suis alors parti en "Gazelle" faire un vol de reconnaissance pour évaluer la masse des réfugiés qui arrivait. J'ai survolé une marée humaine d'un million de personnes qui allait déferler sur Goma... C'était apocalyptique!"

Les "Gazelle" vont aussi effectuer des missions de reconnaissance au nord de Goma où sont signalés des mouvements de population qui profitent des montagnes et de l'épaisse végétation pour passer la frontière zaïroise. Un responsable de l'UNHCR [Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, NDLR], est emmené pour découvrir

« Dernières informations : des coups de feu ont retenti à proximité de l'aéroport »



DR/COLL. JEAN-CLAUDE LAFOURCADE

du ciel l'ampleur de l'exode. Des milliers de personnes semblent littéralement glisser des flancs des volcans dans un flot qui ne fait que s'amplifier jour après jour. Les "Gazelle" prennent de l'altitude pour ne pas effrayer les réfugiés avec leur armement et les coordonnées des plus importants rassemblements sont relevées. La Croix-Rouge affirme alors qu'il s'agit du plus ample mouvement de population jamais observé depuis sa création.

À Goma, les marins de la Patmar [patrouille maritime] sont sur la brèche. Le magazine *Cols bleus* de septembre 1994 relate cette journée : "Il est six heures, le jour se lève et les premières rotations du flux logistique de l'opération Turquoise ré-



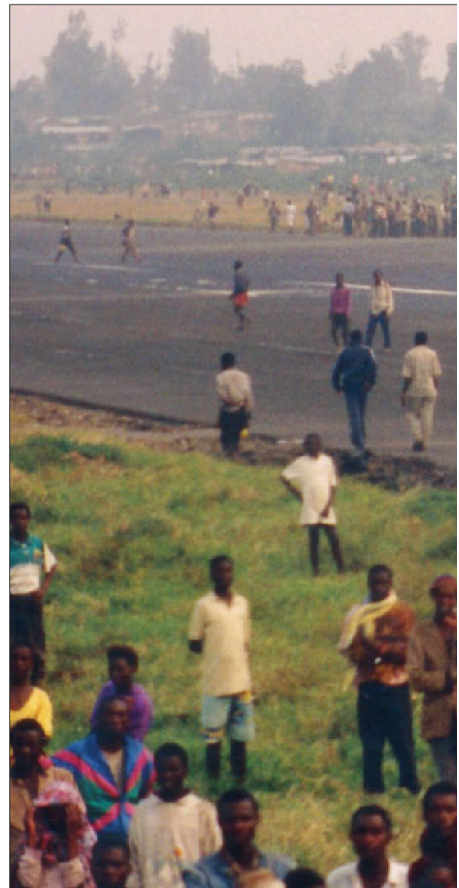
33E ER/COLL. PHILIPPE DUMON

À partir du 14 juillet, un flot ininterrompu de réfugiés hutus fuyant l'avancée du FPR s'agglutine autour de l'aéroport de Goma.



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

La "Gazelle" BWL du 3^e RHC sur le terrain de Goma. Le 17 juillet, les hélicoptères doivent se replier sur Bukavu pour éviter d'être touchés par les tirs du FPR.



BERNARD LUNETTO



Le 16 juillet, le pont aérien du programme alimentaire mondial se met en place à Goma. Sur cette photo, l'IL-76 UR-76393 affrété par le CICR, le Comité international de la Croix-Rouge.

sonnent sur la piste située à moins de 200 m de nos tentes. La veille, le CCOA (centre de conduite des opérations aériennes) nous avait ordonné une mission pour le début de la matinée. Les premiers bonjours s'échangent, mais aussi les dernières informations : "Les premiers réfugiés rwandais sont aux portes de Goma, des coups de feu ont retenti à proximité de l'aéroport."

Un homme évité de justesse sur le taxiway

Enfin, les ordres tombent : l'"Atlantic" décollera dès que paré pour survoler la ville et donner des informations sur la situation et le nombre de réfugiés au PCIAT, le

poste de commandement interarmées de théâtre. À 8 heures, l'équipage est à l'avion, nous commençons à égrener la check-list. Durant la mise en route, nous voyons le long de la route bordant le parking un flot continu de réfugiés déambulant sac sur la tête ou enfant sous le bras. Simultanément, le CCOA nous prévient par la tour qu'à l'issue du vol, il faudra partir sur Kisangani. Au roulage, il nous faut éviter de justesse un homme visiblement perdu qui, marchant sur le taxiway, ne semble pas évaluer les dangers qu'il encourt. Grâce à un passage en reverse, nous stoppons ; l'homme est à moins d'un mètre de l'hélice. Nous en sommes quittes pour une belle frayeur !

La mission de reconnaissance au-dessus de la ville commence. Mais quelques minutes avant de mettre le cap sur Kisangani, le CCOA nous ordonne de nous reposer à Goma. Cette matinée aura été décidément bien singulière ! Dès 14 heures, l'ordre de décollage immédiat nous parvient avec de nouveau une mise en place à Kisangani. L'"Atlantic" est en vol 45 minutes plus tard pour une nouvelle reconnaissance de la ville et un départ vers le centre du Zaïre. Goma est envahie par les réfugiés rwandais, toutes les routes sont saturées et, après un survol de 20 minutes environ, nous mettons le cap vers notre nouvelle base."

Bernard Lunetto, mécanicien navigant à bord de l'"Atlantic", se ►



Très vite, les abords de la piste de Goma sont envahis de réfugiés, rendant les mouvements très périlleux. On peut voir sur la piste à droite des réparations effectuées par le génie de l'Air.



JEAN-LUC BRISSAUD

souvent également : *“Les réfugiés sont arrivés en masse. Nous savions qu'ils s'approchaient de la région mais les renseignements dont nous disposons ne nous permettaient pas d'en connaître le nombre, ni quand ils arriveraient précisément. Le 14 juillet, ce fut d'un coup noir de monde ! Nous ne les attendions pas si vite et si nombreux ; rien n'avait été prévu pour les recevoir en si grand nombre. Ils avaient tout perdu et n'avaient rien à manger ou boire depuis des jours, et beaucoup d'entre eux étaient blessés ou avaient la dysenterie. On voyait toute leur détresse sur leurs visages.*

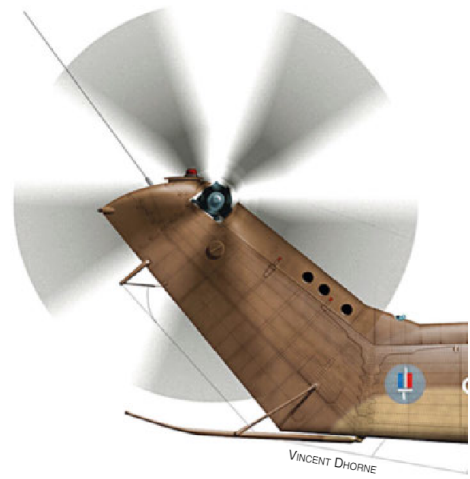
Dès qu'ils sont arrivés, nous avons décollé avec l'“Atlantic” pour essayer de les positionner autour de Goma et estimer leur volume, puis nous nous sommes reposés pour déposer les photos. Comme la piste n'était plus sécurisée et commençait à être envahie de réfugiés, on nous a demandé de partir sur Kisangani.

Le 17 juillet, le “Puma” n° 1663 participe à un exercice SAR à l'ouest de Goma pour déposer un pilote “éjecté” dans la forêt zaïroise ; il doit être récupéré par les “Puma” de l'Air.

Les réfugiés allaient partout et n'avaient aucune conscience du danger. En redécollant de Goma pour Kisangani, nous avons dû faire un écart brusque en pleine accélération pour éviter des réfugiés qui traversaient la piste. Cela a généré un problème sur les roues avant qui ont été déformées.”

Un point de la situation sur le terrain

Comment se présente la situation sur le terrain ? Après la prise de Ruhengeri par le FPR le 14 juillet où s'étaient réfugiés beaucoup d'habitants de Kigali, la population hutue fuit vers Goma. En une journée, 200 000 Rwandais y trouvent refuge. Ils seront rejoints par 400 000 autres le 15 juillet et autant le lendemain. La situation humanitaire devient dramatique. Le GIR est toujours à Gisenyi mais la ville va tomber sous peu aux mains du FPR. Cet afflux



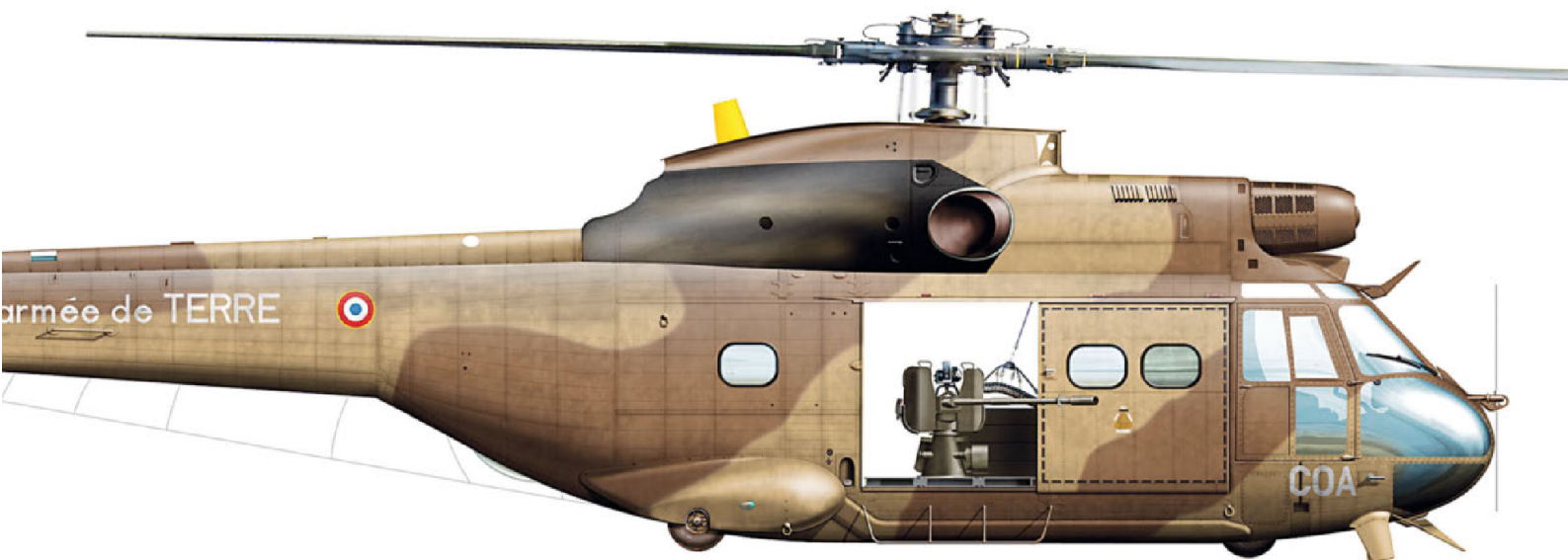
massif à Goma, en particulier sur le terrain d'aviation, contraint la force Turquoise à transférer tous ses avions à Bukavu. L'“Atlantic” part lui sur Kisangani. Ne restent à Goma que les voilures tournantes. Dans la ZHS, les Hutus continuent également à affluer. Ils y seront bientôt 2 millions. Quant aux FAR, elles ne parviennent plus à organiser une position retardatrice cohérente et permettent juste à l'immense cohorte de réfugiés de parvenir au Zaïre. Fatigués et démoralisés par la défaite, les militaires rwandais se fondent maintenant dans la foule. Les FAR préfèrent passer au Zaïre par Goma car elles savent qu'elles seront désarmées par les Français si elles traversent la ZHS.

Le lendemain, le “Puma” “Pirate” est mis en alerte. Il décolle pour Cyangugu. De là, il effectue une reconnaissance armée près de Gikongoro où un groupe du COS se fait accrocher à Kamweru par le FPR

BERNARD LUNETTO



Les moyens du génie de l'Air à Goma. Tout a été acheminé par gros-porteurs. Pour guider les avions, les Français ont installé un radar de campagne sur l'aéroport.



Le SA 330 "Puma" n° 1197 COA est le "Pirate" de l'opération *Turquoise*. Il est armé d'un canon Giat M621 de 20 mm approvisionné par 240 obus.

qui tente de s'infiltrer dans la ZHS. Une mitrailleuse du FPR tire dès que les forces spéciales bougent. Elles demandent un appui-feu pendant qu'elles décrocheront. Finalement, le groupe des forces spéciales réussit à décrocher pendant la nuit et est récupéré par deux "Puma" sous JVN (jumelles de vision nocturne). Au même moment, des autorités gouvernementales rwandaises trouvent refuge dans la ZHS à Cyangugu, dans le secteur Légion. Le 16 juillet, le Lt-col. Hogard, qui n'a pas reçu l'ordre de les appréhender, leur donne 24 heures pour quitter la zone et partir au Zaïre. Mais la frontière zaïroise est fermée pour empêcher les réfugiés d'entrer dans le pays. Les Français négocient alors avec les Zaïrois, ce qui permet au président



par intérim Théodore Sindikubwabo et aux ministres rwandais accompagnés d'éléments de la Garde présidentielle de passer au Zaïre où ils sont désarmés, suivis par de très nombreux réfugiés. De leur côté, les CRAP [commandos de recherche et d'actions dans la profondeur, NDLR] du 2^e REP organisent l'extraction par "Puma" de Dismas Nsengiyaremye, un ex-Premier ministre hutu et de sa famille, ancien opposant au président Habyarimana, menacés par des miliciens hutus.

L'action que mène la France pour mobiliser la communauté internationale et les ONG sur le sort des réfugiés commence à porter ses fruits. Alors que le dispositif aérien qu'elle a mis en place a déjà permis d'acheminer 400 t d'aide alimen-

Insigne commémoratif de la base aérienne de Kisangani au Zaïre.

taire, débute le 16 juillet le pont aérien du programme alimentaire mondial instauré par le haut-commissariat aux réfugiés des Nations unies pour apporter l'aide humanitaire sur Goma. On craint déjà qu'éclate une épidémie de choléra qui deviendrait très rapidement incontrôlable. La présence de la force *Turquoise* sur l'aéroport va permettre de faciliter l'acheminement de l'aide alimentaire et le travail des ONG. Des gros-porteurs et des avions-cargos de tout type commencent à arriver sur Goma.

La tension monte d'un cran

Mais dès le lendemain, le 17 juillet, la tension monte d'un cran. Les FAR reculent encore devant l'avancée du FPR. Le front s'établit maintenant à proximité de Goma et en limite de la ZHS que le FPR tente de forcer. Les hélicoptères "Gazelle" reçoivent l'ordre de mettre en place au poste de commandement du RICM (régiment d'infanterie et chars de marine) à Kibuye une patrouille de deux appareils en mesure d'intervenir rapidement suite à un accrochage entre les marsouins et le FPR. Les coordonnées des lieux de combat et d'interventions possibles sont rapidement communiquées aux pilotes qui ont la surprise de croiser sur place Jean d'Ormesson, envoyé spécial du *Figaro*, venu couvrir les événements. Le "Puma" qui transporte le journaliste doit être détourné pour évacuer sur Goma un marsouin blessé au col de Ndaba où le 1^{er} escadron du RICM subit pendant deux heures le feu intense des ►



Le 17 juillet au soir, le "Puma" "Pirate" évacue Goma sous le feu et attendra l'ordre de tir qui ne viendra pas. Il s'était entraîné le 1^{er} juillet 1994 (photo). À gauche, l'adj. Lebeuze; à droite, le cdt Claris-Sauvage.

JEAN-LUC BRISSAUD

mitrailleuses de 14,5 mm et des mortiers du FPR très supérieur en nombre. Le col. Sartre se fait déposer en "Puma" parmi les soldats en difficulté et les AML-90 effectuent une manœuvre de débordement pour dégager les éléments au contact.

Dans le même secteur, une compagnie du 3^e RIMa commandée par le cne François Lecointre – futur chef d'état-major des armées de 2017 à 2021 – arrête un bataillon complet des FAR qui veut traverser la ZHS et le contraint à son désarmement. Dans la débâcle, beaucoup de déserteurs des FAR s'ajoutent aux miliciens pour piller et racketter la population locale.

Les "Mirage" F1 de Kisangani mis en alerte

Suite aux accrochages qui augmentent avec le FPR, les "Mirage" F1 de Kisangani sont mis en alerte. Afin de se préparer à toute éventualité, un exercice de récupération d'un pilote "éjecté" au Zaïre est monté le 17 juillet pour les "Puma" SAR de l'armée de l'Air. Pour entraîner les équipages, un pilote est emmené par un "Puma" de l'Alat dans la forêt zaïroise, à 60 km à l'ouest de Goma. Il active sa balise de détresse et la SAR doit appliquer la procédure pour le retrouver. Les signaux sont correctement repérés et les "Puma" de l'armée de l'Air récupèrent le pilote sans difficulté. Même en pleine forêt, comme toujours en Afrique, de nombreux villageois s'approchent, intrigués. "Comme ça tirait fort au Rwanda, complète Jean-Luc Brissaud, les

"Puma" SAR de l'armée de l'Air n'étaient pas très chauds pour y aller dans l'éventualité où un pilote devrait s'y éjecter. Un colonel de l'armée de l'Air m'a demandé si nous pouvions, nous, pilotes de l'Alat, récupérer un pilote en territoire hostile. J'ai répondu par l'affirmative. Il m'a alors demandé :

– Et si ça tire ?

J'ai répondu :

– On a le "Puma" "Pirate".

Dans les vallées, on monte, on tire et on redescend. En face, ils n'ont pas le temps de se retourner et c'est plus difficile pour la DCA ennemie et les missiles sol-air de nous tirer dessus. Si c'est de nuit, on fait du tir de nuit sous JVN et laser, tous feux éteints."

Ce même jour, des bruits sourds d'obus de mortiers se font déjà entendre à Nyundo, à proximité de Gisenyi ; le FPR est aux portes de Goma. Les tirs du FPR font leurs premières victimes parmi les réfugiés en attente de passer la frontière zaïroise. Alors que des dizaines de milliers de réfugiés font encore la queue et ne bougent qu'à raison de quelques centaines de mètres par heure, les explosions se rapprochent. Le FPR est maintenant sur les contreforts de Goma à Gisenyi et commence dans l'après-midi à pilonner l'autre côté de l'aéroport de Goma. Des obus de mortier tombent sur les centaines de milliers de réfugiés amassés près de la piste.

« Dès la phase de décollage, nous avons été pris pour cible par des mortiers »

D'autres obus frappent les réfugiés agglutinés sur les routes près de la frontière. Dans la panique, plusieurs dizaines meurent piétinés par la foule terrorisée. Les autorités zaïroises prennent la décision de fermer l'aéroport de Goma au trafic autre que militaire, contraignant le HCR à suspendre le pont aérien qui venait juste de s'amorcer.

Devant l'insécurité et la proximité des tirs, l'état-major de l'Armée de l'Air décide d'évacuer en urgence les hélicoptères sur Bukavu, de l'autre côté du lac Kivu. Jean-Luc Brissaud se souvient : "La nuit précédente déjà, ça n'avait pas arrêté de tirer près de Goma à l'arme lourde et au mortier. Le 17 juillet vers 16h30, ça "rafalait" de partout.

Soudain, des obus de mortier sont tombés en bout de piste, en plein sur les réfugiés. Les coups augmentaient et se rapprochaient. Nous avons reçu l'ordre de mettre en alerte le "Puma" "Pirate" et perçu nos gilets pare-éclats. Puis le FPR a commencé à nous tirer des-



DR/COLL. PHILIPPE DUMON

Badge de l'armée de l'Air opération Turquoise.

33E ER/COLL. PHILIPPE DUMON



L'aéroport de Kisangani avec un Il-76 (au centre) et un "Transall". À gauche dans l'herbe, l'épave du Boeing 707 zaïrois 9Q-CJW abandonné depuis 1991.



Simulacre de ravitaillement à très basse altitude au-dessus du "persil" zaïrois d'un "Mirage" F1CT armé de lance-roquettes F4.

DR/COLL. JEAN-MARC DENUEL

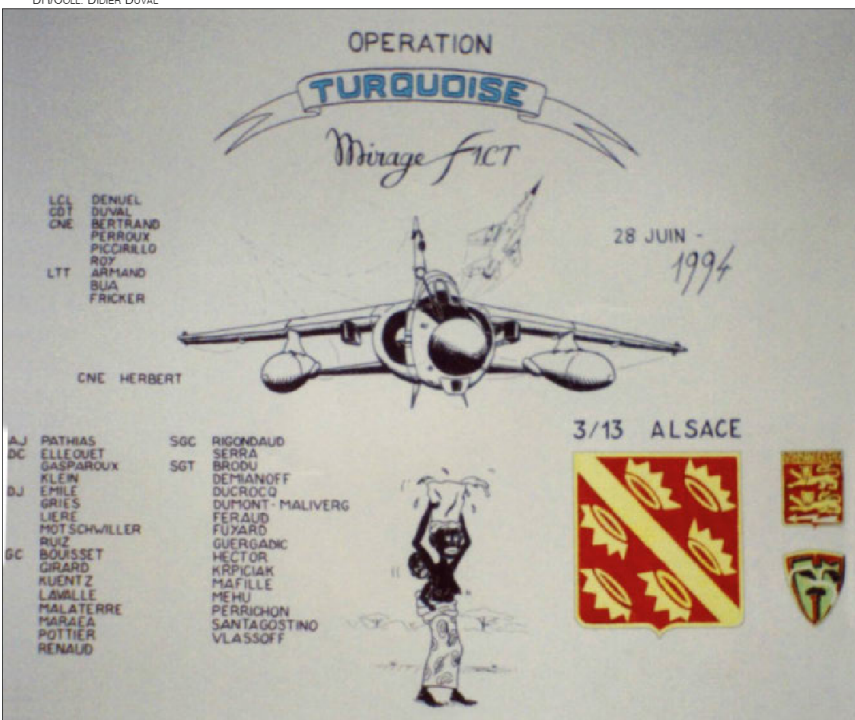
sus. Le gén. Lafourcade a alors donné l'ordre de faire partir sans plus attendre les "Puma" et les "Gazelle" pour éviter qu'ils ne soient touchés.

Moins vulnérables de nuit, tous feux éteints

J'ai décollé à bord du "Pirate" avec le cdt Claris-Sauvage, l'adj. Gaïa, mécanicien navigant, et l'adj. Lebeuze, tireur canon. Dès la phase de décollage, nous avons été

pris pour cible par des mortiers. J'ai d'abord vu un obus exploser à l'avant droit, puis deux autres exploser dans l'eau quand nous sommes arrivés au-dessus du lac Kivu. Les pilotes de "Gazelle" m'ont raconté qu'ils avaient également vu des traçantes nous suivre. En vol, nous avons aperçu des explosions juste derrière les "Gazelle" et les autres "Puma" qui nous suivaient. Personne n'a été touché, mais je me demande encore comment !

DR/COLL. DIDIER DUVAL



Fresque peinte sur un mur de l'aérogare de Kisangani. Les mécaniciens des "Mirage" F1CT étaient du 3/13 Alsace alors que les pilotes étaient du 1/13 Normandie-Niémen.

Nous avons alors commencé à orbiter sur le lac, hors de portée des tirs, en attendant qu'on nous communique la position des mortiers et qu'on nous donne l'ordre de riposter. Les tirs du FPR venaient de la colline de Gisenyi, de l'autre côté de l'aéroport. Les "Gazelle" "Canon" nous suivaient. Les deux autres "Puma" étaient déjà partis directement sur Bukavu où il y avait le détachement du COS. La nuit tombant, les équipages des "Gazelle" ont reçu l'ordre de desserrement sur Bukavu car ils n'étaient pas qualifiés JVN. Le FPR a continué à arroser le terrain d'aviation pendant environ deux heures. De nuit, tous feux éteints, avec le viseur laser installé sur le canon, nous pouvions désigner l'objectif très précisément et étions moins vulnérables ; nous étions forcément entendus, mais il était difficile de nous localiser. De plus, avec leurs balles traçantes, nous voyions très précisément les départs des tirs. Pour les mortiers, c'était plus compliqué, car nous distinguions moins bien les départs de coup, plus brefs. Nous sommes restés un long moment au-dessus du lac, en attente de l'autorisation d'intervenir, mais l'ordre n'est jamais venu. Puis les tirs de mortiers se sont calmés, mais nous sommes restés à proximité un moment, au cas où.

Vers 18h30, en limite d'autonomie, nous avons quitté la zone pour Bukavu sous JVN. À peine arrivé, le ▶

chef de détachement m'a renvoyé en mission pour récupérer des glacières pleines de poches de sang à l'Emmir de Cyanguu pour les transporter à Goma où de nombreuses victimes des tirs attendaient de toute urgence d'être transfusées. Je suis alors parti dans un autre "Puma" avec le maréchal des logis chef Boros et l'adj. Feuillet sous JVN.

Après avoir traversé le lac Kivu, nous avons abordé la ville de Goma par le nord-ouest. Il y avait des tirs d'armes automatiques partout. Nous volions tous feux éteints mais en finale, des séries de traçantes tirées par le FPR se sont dirigées sur nous ; c'était très impressionnant ! Elles étaient mal ajustées car les tireurs ne voyaient rien ; ils tiraient au bruit. Dès le posé, le sang a été récupéré par les médecins et, après avoir fait le plein, nous sommes repartis sans attendre pour Bukavu, en embarquant avec nous quelques mécanos qui étaient restés sur place, pas franchement rassurés par la situation..."

Les hélicoptères ne sont pas les seuls appareils concernés par la tournure des événements. Ce jour-là, l'"Atlantic" est à Goma. Il était venu de Kisangani déposer un passager. Le commandant de bord arrive en courant à l'appareil : "Tirs sur la piste, vous laissez tout sur place, décollage immédiat !" L'"Atlantic" vient à peine de décoller de Goma quand il est annoncé sur les fréquences radio des tirs de mortier aux abords de la piste. Tous les avions civils encore présents à Goma décollent en l'espace d'une demi-heure. Seul reste sur place un 707 cargo suite à un problème technique. En vol, l'"Atlantic" peut assurer le rôle de PC volant. Il reste sur zone à haute altitude. Si des "Mirage" F1 doivent foncer sur Goma, il pourra ainsi les suivre grâce à son radar et les guider sur zone, ce qui leur permettra d'arriver directement en basse altitude sur une position précise.

Les "Mirage" contactés par l'"Atlantic"...

Didier Duval, commandant le détachement "Mirage" F1CT, a également vécu ces événements : "17 juillet : journée calme, torpeur, moiteur. J'étais en alerte avec le cne Piccirillo, la fatigue se faisait sentir. Les chefs étaient à Goma. L'après-midi tirait à sa fin, bientôt nous ne pourrions plus décoller car il allait faire nuit et le terrain n'était pas équipé pour cela. Je m'assoupissais sur mon lit, cependant encore harnaché. Bien m'en avait pris car



33E ERI/COLL. PHILIPPE DUMON

"Mirage" F1CT au-dessus de la forêt zaïroise saisi par son coéquipier. Ces appareils interviendront le 17 juillet 1994 à Gisenyi pour une démonstration de force au-dessus du FPR.

soudain, c'est le scramble [décollage sur alerte, NDLR] : "Faites décoller les "Mirage" F1 !" Nous sommes passés d'une torpeur comateuse à un état de fébrilité extrême. C'est en courant comme des fous vers les avions que nous avons appris que Goma était sous le feu des mortiers du FPR. Nos deux F1CT armés de lance-roquettes seront les premiers à partir, suivis de deux F1CT dont les équipages étaient également en alerte. Le C-135FR était déjà sur la piste et, pour quelques nœuds de vent en plus, a demandé à remonter la piste pour décoller en sens inverse, provoquant une gesticulation des moyens de se-

cours qui ont dû se déplacer pour se repositionner. Nous n'étions pas prévenus de ce changement, mais comme nous l'avions vu manœuvrer, il n'y a pas eu de problème. À peine a-t-il décollé que je me suis aligné, suivi de "Picci" et des deux F1CT.

Si la situation l'exigeait, nous avions assez de pétrole pour effectuer un peu d'attente et une passe de tir sans ravitailler. J'ai donc demandé aux F1CT qui nous suivaient de rejoindre le "Tanker", de faire le plein puis de nous relever sur zone. L'enchaînement était parfait. Nous avions prévu de ravitailler à l'issue, prêts à pouvoir relever les F1CT à



33E ERI/COLL. PHILIPPE DUMON



ver sur le circuit d'attente et nous avons alors laissé notre place pour ravitailler à notre tour. Pendant ce temps, et après un moment d'attente, nos camarades sur FICR ont reçu l'ordre d'effectuer un passage bas au-dessus des rebelles, ce qui aura pour le moins contribué à les calmer. Après le ravitaillement, nous étions à nouveau prêts à revenir pour tirer si besoin, mais ce ne fut pas nécessaire, les tirs de mortier sur Goma ayant cessé. Le retour s'est effectué au plus vite et nous nous sommes malgré tout posés de nuit, juste à la tombée, mais par une nuit sans nuage, avec une belle visibilité. Mission accomplie."

... effectuent un passage bas au-dessus des rebelles

Jean-Claude Lafourcade complète : "L'intervention des "Mirage" F1 a été déterminante pour arrêter l'agression du FPR sur Goma. J'ai prévenu Kagamé qu'après un passage à basse altitude, nous ouvriions le feu ; les tirs ont alors cessé..."

Jean-Marc Denuel se souvient également de cette journée : "Ce jour-là, j'étais sur Goma. Au moment du bombardement, je suis monté dans l'"Atlantic" qui décollait pour Kisangani. En vol, nous avons contacté les "Mirage" pour qu'ils fassent un passage basse altitude sur l'endroit d'où partaient les tirs. Je me souviens aussi qu'au milieu des réfu-

giés à Goma, j'avais vu une Jeep avec à son bord un officier français grièvement blessé au ventre. C'était un officier de liaison de l'état-major que j'avais rencontré le matin même et qui venait d'être touché à Goma." Alors que l'arrivée du FPR à la frontière le 17 juillet a donné lieu à des tirs désordonnés et incontrôlés depuis le Rwanda et dans Goma même, le Lt-col. Maurin, chef d'une équipe de liaison, en déplacement dans la banlieue de Goma avec des représentants de l'ONU, est touché par une balle perdue en plein cœur. Il est évacué immédiatement à l'antenne chirurgicale installée sur l'aéroport de Goma. Il est pris en charge par les médecins Ponce et Rigal pour une opération à cœur ouvert particulièrement urgente et délicate qui va lui sauver la vie. Un avion du Glam [Groupe de liaisons aériennes ministérielles, NDLR] est commandé en urgence par le gén. Lafourcade pour une évacuation sur Paris.

Le Lt-col. Jean-Pierre L'Hôte, alors n° 3 du Glam, raconte la suite (1) : "L'équipage est constitué très vite avec la seule ressource possible, le cne Lastère, copilote, au côté du cap. Maury. L'équipe médicale est très expérimentée compte tenu de la gravité de cette évacuation : un médecin-colonel cardiologue aidé d'un réani- ▶

(1) À retrouver dans *Histoire du Glam, Des ailes au service de l'État*, d'Alain Bévillard, Éditions Privat, 2015.

notre tour, sachant que la nuit approchait à grands pas et qu'il ne fallait pas tarder. Nous sommes arrivés très rapidement sur zone, guidés par l'"Atlantic", prêts à intervenir. Nous avons pris par radio les coordonnées de l'objectif auprès d'un contrôleur avancé au sol et préparé l'attaque. En fait, nous ne savions pas si nous allions devoir tirer nos roquettes ou faire un simple passage de dissuasion en très basse altitude et très grande vitesse. Puis nous avons attendu l'ordre... qui ne venait toujours pas ; le pétrole diminuait.

Les FICR ont annoncé qu'ils étaient maintenant prêts à nous rele-

Ravitaillement en vol au-dessus du Zaïre du "Mirage" F1CR 33-CB du 1/33 Belfort par le C-135FR n° 738 de la 93^e ERV.

Les moyens aériens français engagés dans l'opération Turquoise

Marine	code/matricule	Avions d'appui air-sol	
Avion de patrouille Breguet 1150 "Atlantic"	49	"Jaguar" A	64/7-IS
		"Jaguar" A	115/7-HF
		"Jaguar" A	117/7-HO
		"Jaguar" A	119/7-IP (détruit le 01/08/1994)
Armée de Terre		"Mirage" F1CT	244/13-SD
Hélicoptères de combat Alat		"Mirage" F1CT	251/13-SJ
SA 341F "Gazelle"	BWL	"Mirage" F1CT	255/13-QK
SA 341F "Gazelle"	BWM	"Mirage" F1CT	278/13-QA
SA 341F "Gazelle"	BWS		
Hélicoptères de manœuvre Alat		Avions de reconnaissance	
SA 330 "Puma"	COA "Pirate"	"Mirage" F1CR	603/33-CB
SA 330 "Puma"	COB	"Mirage" F1CR	620/33-CT
SA 330 "Puma"	CNC	"Mirage" F1CR	635/33-NS
		"Mirage" F1CR	651/33-NB
Hélicoptères de manœuvre COS		Avions de ravitaillement	
SA 330 "Puma"	AUM	C-135FR	737/93-CI
SA 330 "Puma"	AUN	C-135FR	738/93-CJ
SA 330 "Puma"	AUP		
SA 330 "Puma"	AUS		
SA 330 "Puma"	AUU		
Armée de l'Air			
Hélicoptères SAR			
SA 330 "Puma"	67-AZ		
SA 330 "Puma"	non identifié		

Plus une flotte composée de deux Casa CN-235, de 12 C160 "Transall" et de trois "Hercules" C-130 de la FAP, la force aérienne de projection, au plus fort de l'opération, auxquels il faut rajouter plusieurs gros-porteurs An-124 et Il-76 loués en Russie, en Biélorussie ou en Ukraine pour compenser l'absence de gros-porteurs en France.

mateur et d'un infirmier de la base de Villacoublay, auxquels s'ajoute une convoyeuse de l'air, le Lt féminin Breton. L'appareil est le "Falcon" 50 n° 5 F-RAFI. Il décolle de Villacoublay et fait escale à N'Djamena. Dès le décollage de N'Djamena, la liaison radio est établie avec le contrôle aérien de Brazzaville qui annonce que le terrain de Goma est fermé ! Aussitôt contactées les opérations aériennes du commandement du transport aérien militaire par radio HF, confirmation est donnée, mais avec une précision importante : Goma sera ouvert exceptionnellement pour cette seule mission Evasan dès qu'elle arrivera. En route pour Goma, l'équipage passe au-dessus de Kisangani. Les autorités contactées précisent que Goma, où de très nombreux réfugiés sont repérés un peu partout, est encerclée par des éléments inconnus et incontrôlés, que nos "Mirage" F1 ont dû intervenir avec des passages à très basse altitude au-dessus du terrain pour dissuader tout agresseur potentiel et montrer nos forces.

Le "Falcon" 50 d'évacuation encerclé

Approchant de la destination, l'équipage du "Falcon" 50 contacte la tour de contrôle où il ne reste qu'un seul contrôleur équipé, comme il le constatera au sol, de gilet pare-balles et d'un casque lourd. Il ne peut qu'annoncer qu'il fait beau... Puis, lors d'un second contact, que des coups de feu sont tirés de partout, que le lac Kivu est plein de cadavres, que beaucoup de mouvements incontrôlés

« L'approche se fait dans le stress, non dans l'axe, de nuit, sans vue du sol... »

sont remarqués sur l'aéroport et qu'une approche, non dans l'axe de piste, mais décalée de 30 à 40° est recommandée, compte tenu de l'incertitude la plus complète qui règne en ce moment sur le terrain et dans ses abords. L'équipage ne dispose que de peu de moyens de radionavigation au sol : seul un VOR marche encore mais avec des oscillations rendant les informations insuffisantes pour un atterrissage en toute sécurité. Une trajectoire est décidée en utilisant les informations inertielles disponibles à bord du "Falcon" 50, mais la manœuvre est difficile car il fait nuit et un volcan situé dans l'axe de piste et très proche rend toute remise de gaz délicate, voire dangereuse...

L'antenne chirurgicale aérotransportable à Goma. Trois épaves d'avions zairois gisent à côté : de gauche à droite un Dornier 27, un Beechcraft "Bonanza" et un Rockwell 685 "Commander" 9Q-CZH. À gauche, la Renault 4L de piste.

Le commandant de bord, pour raison de sécurité fait éteindre toutes les lumières de bord, occulter les hublots, couper tous les moyens radio non indispensables. L'approche se fait dans le stress, non dans l'axe, de nuit, sans vue du sol, avec l'idée d'une remise de gaz plus que difficile... Mais à 1 000 pieds [305 m], des lumières sont en vue. L'équipage se rassure, mais il s'agit en fait de lumières de la ville proche, pas de celles de la piste. Et pour cause, elle est décalée d'au moins 30° et son bali-

sage allumé au tout dernier moment est de très faible intensité, la visibilité étant de surcroît mauvaise !

Piste en vue, atterrissage très ferme à 2h15, debout sur les freins, poussière, encore de la poussière, arrêt de la machine et... juste devant, une femme avec son bébé, au milieu de la piste, qui s'appuie sur l'aile de l'avion. L'aide sécurité cabine, le caporal Maury, descend pour qu'elle se pousse, le commandant de bord ayant coupé un moteur afin d'éviter tout risque pour elle.

Le "Falcon" 50 roule comme il peut et sur deux moteurs jusqu'au parking dans la nuit noire. Une fois l'avion arrêté, les moteurs sont coupés. Des rafales de traçantes passant au-dessus de l'avion. Ils sont encerclés et la situation est loin d'être maîtrisée. Une voiture aux phares scotchés aux trois quarts arrive. L'escale dure une heure et demie, avec des tirs observés et entendus toutes les cinq à dix minutes. En fait, le terrain est sous la protection d'un commando parachutiste de l'Air équipé de jumelles à vision nocturne. Tous les avions normalement stationnés pour l'opération en cours dans ce pays ont reçu l'ordre de décoller pour d'autres terrains compte tenu de la situation. Seul reste un Boeing 707 cargo bloqué pour cause de problèmes moteurs. L'équipage du Glam croise les deux pilotes concernés, apeurés et éveillés, errant en pleine nuit, à proximité du PC du détachement. Le personnel encore sur le camp est fatigué, sous casque lourd et gilet pare-balles, dans des installations de fortune ; il fait chaud, le stress est grand. À la sortie du camp, c'est une



ALAIN TOUL

Le "Falcon" 50 n° 5 F-RAFI du Glam réalise le 17 juillet à Goma une évacuation sanitaire à haut risque d'un officier français grièvement blessé



DR/COLL. PIERRE PARVAUD

marée humaine de "zombies" qui se déplace. L'équipage fait le plein maximal et met en route dès que le blessé est à bord et conditionné. La piste est ouverte par une voiture de commandos, avion tout éteint, aucun feu extérieur, dans la peur de tirs possibles. Le décollage se fait à 3h45 en mettant les moteurs à pleine puissance conservée jusqu'à 8000 ou 9000 pieds [2438 ou 2743 m] pour permettre une montée en grande pente."

Au même moment au nord de la ZHS, la situation est aussi très tendue. Les AML-90 du RICM du Lt Dominique Arrambourg se font accrocher à Nyakabuye. Le FPR tente d'ouvrir une brèche dans le dispositif de *Turquoise* par un tir de mortier sur les positions françaises. Les mortiers

de 120 mm de la section de mortiers lourds du 11^e RAMa du cne Philippe Loïacono ripostent à l'obus explosif depuis le stade de Kibuye.

La France doit quitter le pays immédiatement

Le tir d'obus éclairants permet aussi aux AML-90 d'ouvrir le feu sur des éléments infiltrés fortement armés qui subissent de lourdes pertes. Dans l'obscurité, les Français peuvent suivre les tentatives d'infiltrations du FPR grâce aux caméras infrarouges "Mira" des missiles anti-char "Milan". L'accrochage va durer toute la nuit. À l'aube du 18 juillet, la ville de Gisenyi est entièrement aux mains du FPR. L'ancien gouverne-

ment rwandais s'est replié au Zaïre. Le nouveau gouvernement mis en place par le FPR au Rwanda, déjà reconnu par la communauté internationale, demande à la France de quitter immédiatement le pays. Bilan de l'attaque du FPR sur Goma : une centaine de réfugiés tués, victimes des obus de mortiers ou des balles tirées depuis Gisenyi, ou bien piétinés par la foule paniquée. L'antenne chirurgicale parachutiste effectue les opérations les plus urgentes toute la nuit. Le génie creuse des trous à la pelleuse où sont empilés les cadavres. Dans cette ville de 120000 habitants, maintenant submergée par plus d'un million de réfugiés apeurés, c'est le chaos total...

Les réfugiés campent autour de Goma dans des conditions déplorables. Ils seront un million à entrer au Zaïre.

À suivre



33E ER/COLL. PHILIPPE DUMON