

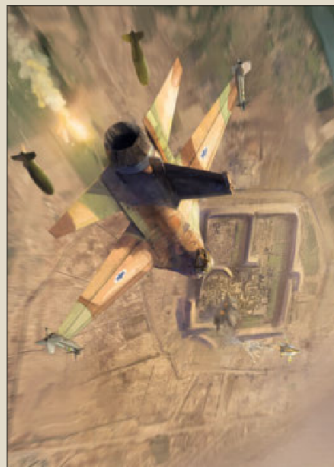
# La "force de frappe" du patrimoine

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



BERNARD LUNETTO

## Opération Turquoise, 22 juin-22 août 1994

# Une saison en enfer

Troisième partie et fin.

Fin juillet 1994, les accrochages entre la force *Turquoise* et le Front patriotique rwandais se poursuivent. À plusieurs reprises le FPR tente de franchir les limites de la ZHS, la zone humanitaire sûre. Mais les Français veillent. *Par Hugues de Guillebon*

**L**e 18 juillet 1994, une nouvelle fois, le FPR essaye de s'infiltrer la nuit au nord de la ZHS, dans la région de Rugabano. Après la mise en

place d'une nasse à partir d'automitrailleuses AML-90 et de groupes d'infanterie, les mortiers du 11<sup>e</sup> RAMa entrent en action à base d'obus éclairants et de fumigènes.

Échaudés par les pertes et démoralisés par les tirs qui les suivent mètre par mètre, les rebelles rebroussement chemin. Les "Gazelle" "Canon" interviennent et effectuent plusieurs reconnaissances armées pour rendre compte des effets de la riposte des mortiers et s'assurer du retrait du FPR des limites fixées pour la ZHS.

### Reconnaissance en terrain très accidenté

*"Nous effectuons la reconnaissance avec beaucoup de précautions dans un terrain très accidenté, dominé par de hauts sommets boisés, raconte Jean-Luc Finidori en 1996 dans la revue d'information de l'Alat. Privé de renseignement sur les moyens sol-air du FPR, j'estime la menace omnidirectionnelle et tout le monde ouvre l'œil derrière son viseur. Nous découvrons durant ces reconnaissances des villages entiers en ruine et beaucoup de vic-*



L'Aéronautique navale fut présente lors de *Turquoise* avec le Breguet "Atlantic" n° 49 de la 22F, assurant des missions de topographie, reconnaissance photo, écoute des communications, etc. Il localisera le 1<sup>er</sup> août le pilote du "Jaguar" éjecté. Il est vu ici à Goma avec son équipage. Sous l'aile droite, le bidon photo.

times". Les nuits suivantes, de nouvelles tentatives d'infiltration du FPR sont déjouées par la précision des tirs français.

Le 20 juillet, un nouvel accrochage a lieu à Gitwa avec des éléments du COS. Les mortiers poursuivent leurs tirs la nuit pour éclairer les axes possibles de pénétrations du FPR. Jusqu'au 3 août, des obus explosifs seront tirés sur des positions du FPR.

Pendant la période du 19 au 25 juillet, l'"Atlantic" n° 49 se transforme en avion de renseignement électronique Comint. La mission Comint (communication intelligence) consiste à intercepter, écouter et enregistrer les communications radio du FPR. Une baie

Comint est installée pour cela à bord de l'appareil. Elle comprend un récepteur très rapide de recherche automatique couplé à un enregistreur magnétique qui suit tous les messages échangés.

Ce récepteur très sensible peut intercepter 1000 canaux par seconde. Associé au radiogoniomètre de bord, il permet la goniométrie en bande UHF. Un électronicien de bord opérera

Comint et un interprète font alors partie de l'équipage. Effectuant des missions de trois à cinq heures, l'"Atlantic" va enregistrer tout ce qui s'échange sur les radios du FPR. Même en cas d'utilisation de radios à évaison de fréquence par les rebelles, la baie est capable de recher

cher la fréquence automatiquement. Les informations sont ensuite transmises et analysées par les services de renseignement à Goma.

### Les structures d'accueil submergées à Goma

Pendant ce temps à Goma, la situation est cauchemardesque. Les structures d'accueil des ONG sont totalement submergées, la famine règne et une épidémie de choléra et de dysenterie ravage les camps de réfugiés hutus. Le million de réfugiés n'ayant ni abri, ni eau, ni nourriture, il est maintenant impératif de lui fournir une aide d'urgence dans les meilleurs délais.

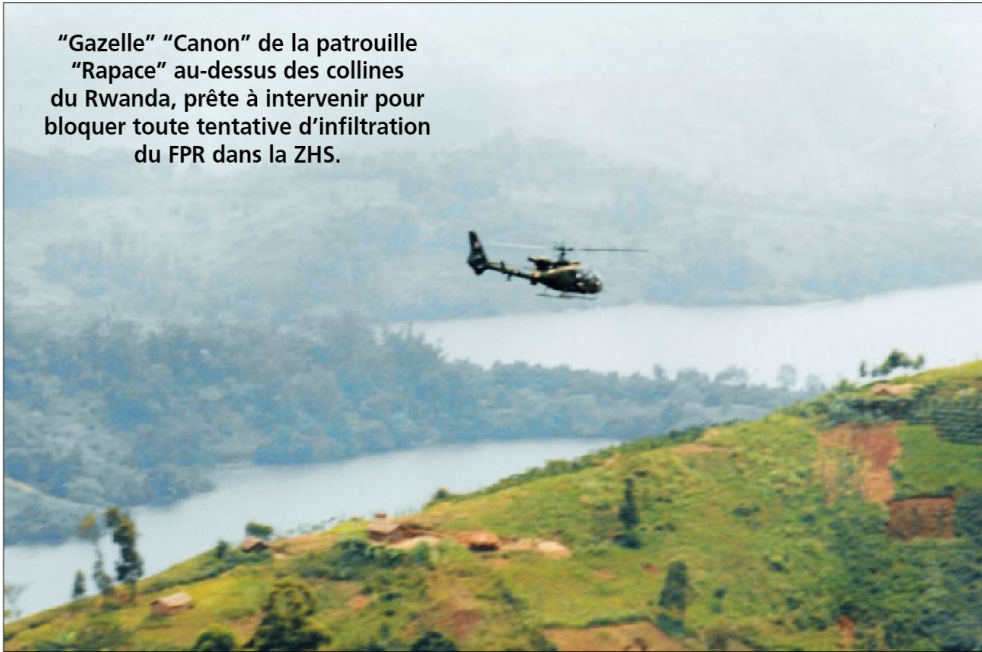
Le pont aérien du PAM, le programme alimentaire mondial, est rétabli, et l'un des premiers vols humanitaires à se rendre sur place est un Antonov 124 affrété par ACS (Air Charter Service). Il atterrit à Goma le 19 juillet.



DFI/COLL. Y. DE SOUMINHAO

L'insigne de la base aérienne de Goma au Zaïre.

**"Gazelle" "Canon" de la patrouille "Rapace" au-dessus des collines du Rwanda, prête à intervenir pour bloquer toute tentative d'infiltration du FPR dans la ZHS.**



ALAIN TOUL

Ce vol marque le début d'une immense opération d'aide humanitaire internationale, d'une ampleur inédite. Justin Bowman d'ACS est à bord de l'appareil et raconte au quotidien britannique *Daily Express* : "À l'époque, voir autant de personnes massées le long de la piste a été un véritable choc lorsque nous avons atterri à Goma. Une ville construite pour 120 000 personnes devait subitement accueillir plus d'un million de réfugiés qui avaient peur pour leur vie. Cela a terriblement compliqué le projet de pont aérien que nous étions en train de mettre en place. Si ce vol a été le premier, presque 100 autres Antonov I24 ont atterri à Goma et Kigali au cours des mois qui ont suivi, affrétés par des organisations humanitaires du monde entier. Ils s'agissait d'organiser

Parmi les avions-cargos du gigantesque pont aérien (plus de 30 vols par jour sur Goma), le Lockheed L-100-30 "Hercules" n° 4676 immatriculé ZS-JVL de Whitestone Cargo affrété par la LWF (Lutheran World Federation).

un pont aérien entre d'un côté Libreville au Gabon et Nairobi au Kenya, et de l'autre les zones où l'aide était la plus urgente."

## Des aéroports très vite saturés

Entre fin juillet et fin août 1994, ce sont près de 1 200 avions qui vont acheminer l'aide humanitaire sur Goma, Bukavu ou Kigali, des aéroports très vite saturés. Comme il n'y a pas de moyens lourds de déchargement sur place au début, tout doit se faire à la main. Les avions sont immobilisés pendant des heures, empêchant les autres appareils de se poser. À un moment, les avions-cargos ne pourront même plus voler, n'ayant plus de possibilité d'avitaillement dans une zone très étendue de

l'Afrique où toutes les réserves de carburant sont épuisées.

"La situation à Goma était indescriptible, raconte Jean-Yves Claris-Sauvage. Avant que l'aide n'arrive, les réfugiés n'avaient rien à manger. Une image m'a marqué : quand j'allais à l'état-major début juillet, je voyais un grand arbre de 60 cm de diamètre près d'une route. Quand j'y suis revenu un mois après, il n'en restait plus qu'une tige nue de 2 m de haut et de 10 cm de diamètre... Tout le reste avait disparu. Démunis de tout, les réfugiés avaient même mangé les arbres ! Et puis partout, l'odeur de la mort. Avec le choléra qui faisait des ravages parmi les réfugiés, il y avait des cadavres partout. Certains jeunes militaires du génie de l'Air ou du BSL, le bataillon de soutien logistique du col. Alain Le Goff, qui enterraient tous ces morts – jusqu'à 3 000 cadavres par jour – n'ont pas supporté et ont dû être rapatriés sur Bangui."

Didier Duval complète : "À Goma se trouvait l'état-major et je ne manquais pas une occasion d'y aller depuis Kisangani pour me rendre compte de la situation sur place. Je verrai alors ces Hutus, certains étant des assassins, exténués, apeurés par l'avancée victorieuse des Tutsis. Étrange retournement du destin. Ces gens mourront par centaines du choléra et nos personnels devront les enterrer dans des conditions abominables.

Coup de chapeau à certains médecins et pharmaciens qui se débattent dans des difficultés sans nom pour tenter de sauver ce qui pouvait l'être. Souvenir de ce bébé qui venait de naître, déjà déshydraté, sa mère venant de mourir ; souvenir de cette



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE



Autre appareil, l'Iliouchine 76 de Moscow Airways.

NATIONAL ARCHIVES

*petite fille que notre médecin, Jacqueline, toubib de la base de Colmar, avait tenté de sauver et qui gisait sans force dans un dispensaire de Goma au milieu des corps qu'il fallait enjamber; souvenir de ces monceaux de cadavres que les Hutus venaient déposer aux portes de la base de Goma pour qu'on s'en occupe; souvenir de ces linceuls blancs sur les bas-côtés de la route; souvenir de ces quelques balles de 9 mm données à Jacqueline qui avait bien une arme, mais pas de munition..."*

### **Des vivres et des tracts largués par "Transall"**

Dans la ZHS, les 2 millions de réfugiés hutus se stabilisent grâce à l'arrivée de l'aide humanitaire qui demeure néanmoins insuffisante.

Pour éviter un nouvel exode massif et suicidaire de ces populations vers le Zaïre, les Français larguent des vivres par "Transall", mais aussi des tracts : "Avis à la population rwandaise, vous êtes maintenant dans la zone humanitaire sûre, protégée par l'armée française. Ne vous déplacez plus. Restez sur place, l'aide humanitaire va vous parvenir. Soyez sans crainte, l'armée française veille sur votre sécurité." Certains miliciens hutus tenteront pourtant de pousser les réfugiés au départ vers le Zaïre.

Parmi les nombreux journalistes qui arrivent à Goma pour couvrir les événements se trouve Yannick de Solminihac. Il se souvient : "Les articles publiés par Le Fana de l'Aviation en 2021 sur la guerre au Rwanda [n° 619 à 621] ont réveillé des souvenirs parmi les plus marquants de ma

*vie professionnelle. En 1994, j'étais journaliste à FR3 Aquitaine. Passionné d'aéronautique, je lisais Le Fana depuis les années 1970 et travaillais aussi pour le magazine Pégase du regretté Bernard Chabbert.*

*Avec mon collègue caméraman Robert Roussel, nous avons été envoyés au Zaïre par ce magazine pour y effectuer un reportage sur le déploiement aérien qui acheminait l'aide internationale et les besoins logistiques de l'opération Turquoise. Nous sommes arrivés le 18 juillet à Goma. Le coin était une véritable fourmilière et l'aéroport était brutalement sorti de sa torpeur pour recevoir les avions-cargos d'un gigantesque pont aérien. L'unique piste de l'aéroport était devenue le cœur d'un dispositif humanitaire sans précédent destiné à venir en aide aux po-*

**L'activité ne s'arrête jamais sur l'aéroport de Goma. La nuit, même s'ils ne volent pas, les avions continuent à être déchargés. Au premier plan, un Antonov 32 d'Aeroflot.**



NATIONAL ARCHIVES

pulations déplacées par la guerre. Les vols étaient internationaux, avec beaucoup de gros-porteurs russes ou ukrainiens. Les militaires français s'occupaient de la gestion du trafic car les Zaïrois étaient totalement dépassés par la situation.

### La piste traversée par les réfugiés

Tout autour de l'aéroport de Goma, c'était un chaos indescriptible. Une marée humaine de réfugiés hutus submergeait la ville et encerclait l'aéroport, sans aucun moyen de subsistance. La piste n'était pas protégée et les réfugiés la traversaient en permanence. Didier Clerget, de l'escadron 2/91 Bretagne, planificateur des vols, me raconta qu'il y avait parfois tellement de monde à l'entrée de piste à Goma que les pilotes faisaient un premier passage basse altitude, puis un passage vent arrière pour se poser dans l'autre sens, mais que certains pilotes préféraient tout simplement remettre les gaz et repartir.

Le jour de mon arrivée, le choléra fit ses premières victimes. Je vis devant moi un homme tituber puis se cou-

cher. Cinq minutes après, des soldats français sont arrivés et ont constaté qu'il était mort du choléra. Le camp français s'est alors retranché : tous les accès ont été fermés et du chlore a été répandu autour. Les malades du choléra crevaient aux portes du camp. Seuls pouvaient rentrer les blessés qui étaient soignés par les militaires. Des enfants étaient pris en charge dans une tente par des infirmières qui venaient de Bordeaux. C'était devenu un mouiroir : les enfants se vidaient tous et tombaient comme des mouches. Tout le long de la route qui allait de l'aéroport au lac Kivu, des centaines de corps gisaient entourés dans leur pagne. Goma était devenue "l'antichambre de l'enfer". En arrivant, j'ai aussi découvert la meute de journalistes.

Un représentant du Sirpa, le lt-col. Didier Bollelli, nous donnait à l'occasion de deux briefings quotidiens des informations de la situation sur le terrain : forces en présence, positionnement de Turquoise, zones de réfugiés, etc. Nous étions tributaires des moyens mis à notre disposition pour bouger, et les journalistes se battaient littéralement entre eux pour monter dans les "Puma" mis à leur disposi-

tion. Pour notre part, nous avons pu aller à Gikongoro suivre une unité du COS composée de militaires du 1<sup>er</sup> RPIMA de Bayonne pendant cinq jours. Les militaires français rayonnaient dans la ZHS et devaient arrêter les miliciens hutus et bloquer la progression du FPR. Les combattants du FPR étaient sur une colline juste en face, à une centaine de mètres de notre position. Le COS demandait au commandement l'autorisation d'ouvrir le feu pour les calmer, mais ne l'obtenait pas et on se contentait de les observer aux jumelles.

Dans la ZHS, il y avait des cimetières partout, des maisons brûlées, mais plus de cadavres. Le calme était revenu et les gens vauquaient à leurs occupations. Avec le COS, nous

## « (...) les "Transall" volaient très vite et bas par crainte des missiles sol-air portables »

Calendrier ramassé dans une école abandonnée à Gikongoro. Sur la photo, le président Habyarimana s'adresse en 1993 au général canadien commandant la Minur I, Roméo Dallaire, dont le rôle fut très controversé.

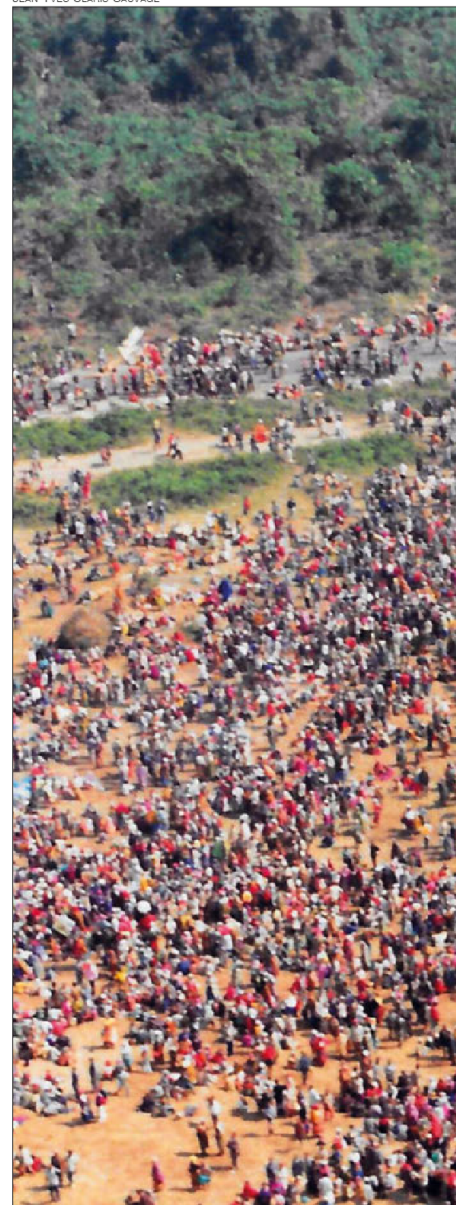


DR/COLL. YANNICK DE SOLMINHAC

Un "Puma" de l'Alat à Cyangugu le 23 juillet 1994. Il vient de transporter le ministre de la Santé Philippe Douste-Blazy. À sa gauche, un "Puma" du COS.



JEAN-LUC BRISSAUD



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

avons également raccompagné des Tutsis qui étaient réfugiés dans la ZHS et qui voulaient revenir chez eux, dans les zones contrôlées par le FPR.

Au-dessus du lac Kivu, pour rejoindre la ZHS depuis Goma, les "Transall" devaient voler très vite et à basse altitude car ils craignaient les missiles sol-air portables du FPR qui tenait la rive Est. Embarqués à bord d'un des appareils, nous avons pu suivre des largages de vivres dans la zone. Le cne Jacques Mangelle de l'escadron de transport 3/61 Poitou me raconta : "Lorsque nous avons largué depuis le "Transall", face à nous, à quelques kilomètres de là, se trouvait la frontière avec le FPR. Nous avons ordre de ne pas la dépasser et nous ne l'avons jamais fait; il peut se passer n'importe quoi dans un conflit comme celui-ci."

### **Larguer les vivres le plus bas possible**

Le relief était partout très accidenté, ce qui compliquait le largage et les pilotes avaient mis au point une nouvelle procédure pour lar-

guer les vivres le plus bas possible. Le COS devait sécuriser la zone au sol pour éviter que tout ne soit immédiatement pillé."

### **Chaque matin, le macabre décompte**

Robert Roussel raconte : "Chaque matin, l'officier chargé de faire le point presse annonçait le nombre de morts de la nuit : "Ce jour, 20 juillet 1994 : 1 836 morts." Le lendemain, ce sera 2 314 morts. Le jour d'après ne différera pas du précédent et ce, durant trois mois. Le choléra, le typhus et toute une variante d'épidémies provoquèrent dans cette contrée du Zaïre la mort de 40 000 réfugiés, 80 000 selon certaines sources. Chiffres s'ajoutant au 1 million de morts consécutifs aux massacres interethniques.

La tente collective où nous logions était située à quelques mètres des barbelés bordant la route où, jour et nuit, défilaient les milliers de déracinés. Au lever, face à nous, les cadavres de la nuit; une centaine de mètres à notre droite, le "portail de

l'enfer" où les malades, les blessés s'agglutinaient dans l'espoir d'un soin, d'une denrée, d'un peu d'eau. "Ne touchez pas les réfugiés, ne leur donnez rien à manger, vous risquez de provoquer l'émeute!" recommanda le lt-col. Didier Bolelli au cours de son briefing. Les cadavres enroulés dans des nattes encombraient les abords des chemins et des routes. Les militaires français sommairement protégés de masques en papier et de gants creusaient d'immenses fosses et les entassaient en les recouvrant de chaux. Filmant l'action au plus près, je frôlais parfois les blessés. Les titubants cherchaient à s'accrocher à mes fraldas. Mon obsession : éviter tout contact ! Depuis les véhicules des brigades soignantes, j'effectuai un travelling sur la route longeant la zone d'aéroport, filmant les centaines de cadavres déposés sur les bas-côtés. Clin d'œil satanique, le slogan publicitaire "Faites un beau voyage!" sur fond d'image de décollage de Boeing 747, surplombait l'autoroute de la mort...

Le plus terrible se dissimulait sous trois tentes : le mouvoir des ►

**La foule de réfugiés hutus se presse autour de camions de la Croix-Rouge internationale chargés de la distribution de vivres au camp de Kibumba, au nord de Goma.**



enfants. À l'intérieur, une convoyeuse de l'Air assistait les infirmiers. Elle appartenait au corps de l'armée de l'Air qui intervient lors d'évacuations humanitaires. C'est une tâche ingrate, douloureuse et noble. Dans ses mains, elle tenait un biberon de lait qui faisait bien 3 l, qu'elle présentait à une douzaine de bébés occupant chacun un lit de camp. Quelques-uns suçotaient sans conviction la tétine qui frôlait leurs lèvres.

Un infirmier soulevait les paupières des indolents. Le plus proche avait les yeux révulsés. Je l'entendais se vider; il n'y avait plus d'espoir pour lui. On nous expliqua qu'en quelques heures, le choléra assèche un organisme. Pour un enfant affaibli par les privations, à moins de recourir à la perfusion, c'est la mort assurée. Le bébé agonisant fut transporté dehors, déposé à même l'herbe. La convoyeuse apparemment indifférente continuait sa mission impossible. Je me souviens de son visage d'une effrayante pâleur que j'attribuais à la fatigue, mais plus probablement au désarroi qui nous submergeait tous à cet instant."

Le 24 juillet, les États-Unis viennent de lancer leur propre opé-

ration humanitaire *Support Hope*, principalement à Kigali. Quelques éléments de l'armée américaine arrivent à Goma et ouvrent une station d'épuration d'eau au bord du lac Kivu, ce qui va contribuer avec la Bioforce, l'unité de l'armée française spécialisée dans les vaccinations d'urgence et de masse, à faire reculer le choléra. Le lendemain, un hôpital est aussi monté par les Israéliens à Goma; il vient compléter celui des Français.

## Le désengagement français commence...

Le désengagement des Français débute fin juillet. Boutros Ghali, secrétaire général de l'ONU, demande maintenant à la France de prolonger *Turquoise* au-delà du 22 août 1994, mais Paris ne le souhaite pas : la Minuar II doit prendre le relais sous peine de voir la France rester pour longtemps sur place. Dans la région de Gikongoro, les éléments du COS cèdent la place aux marsouins et quittent le pays le 28 juillet. Le lendemain, les "Puma" du COS et deux "Gazelle" du 3<sup>e</sup> RHC sont embarqués dans un Antonov à destination de la France.

La troisième reste sur place, canon démonté; elle servira d'appareil de liaison, le plus souvent au profit des ONG et quittera Goma le 6 août. "Dans le contexte de l'opération *Turquoise*, les hélicoptères de manœuvre et les pièces d'artillerie sont apparus comme déterminants pour la réussite de la manœuvre, écrit le gén. Lafourcade. En revanche, la capacité feux des hélicoptères "Gazelle" "Canon" s'est avérée insuffisante : 120 coups au lieu de 250, compte tenu de l'altitude. Des hélicoptères légers équipés de paniers de roquettes auraient mieux répondu aux conditions de l'engagement."

Le 31 juillet, le Premier ministre Édouard Balladur atterrit à Goma à bord d'un "Falcon" 900 du Glam. Il est accompagné du ministre de la Défense François Léotard. Ils viennent faire un point de situation avec le gén. Lafourcade, visiter les forces françaises et africaines de l'opération *Turquoise* et voir les camps de réfugiés. Ils s'envolent en "Puma" pour Kamembe près de Cyangugu où le Lt-col. Hogard présente son état-major. Ils visitent l'Emmir, rencontrent les médecins mauritaniens ainsi que les commandos tchadiens. Ils font étape à

Le gén. Lafourcade et Lucette Michaux-Chevry, ministre de l'Action humanitaire. Derrière, le col. André Schill, chef de la cellule Affaires civiles, responsable de la coordination avec les organismes humanitaires.



JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE

L'épave du "Jaguar" A119 7-IP qui s'est écrasé le 1<sup>er</sup> août 1994 sur une colline au Zaïre près du lac Édouard.



DRICOLL. ALAIN VÉZIN



JEAN-LUC BRISSAUD





JEAN-YVES OLARIS-SAUVAIGE

Arrivée du Premier ministre Édouard Balladur (sur l'escalier) et du ministre de la Défense François Léotard à Goma, le 31 juillet 1994, à bord d'un "Falcon" 900 du Glam.

Kibuye où ils sont accueillis par le col. Sartre, visitent un hôpital de campagne et passent en revue les troupes sénégalaises. Ils survolent ensuite le camp de réfugiés tutsis de Nyarushishi.

Les "Mirage" FICT sont les premiers chasseurs à quitter le Zaïre. Les quatre appareils décollent de Kisangani le 31 juillet et rejoignent la France en trois étapes : Kisangani-Libreville en 2 h 40 min, Libreville-

Dakar en 4 h 20 min, puis Dakar-Colmar le 2 août en 5 h 40 min.

### **... mais les "Puma" sont toujours sollicités**

Les missions des autres pilotes français, notamment ceux des "Puma" de l'Alat, ne sont pas terminées pour autant et restent éprouvantes. Le 1<sup>er</sup> août par exemple, un "Puma" piloté par Jean-Luc Brissaud

décolle pour une reconnaissance des camps de réfugiés au profit de Sadako Ogata, haut-commissaire de l'UNHCR. Il survole le camp de Kibumba et se dirige ensuite sur celui de Katalé installé près d'une ancienne coulée de lave. Ne trouvant pas d'endroit où se poser à bonne distance des tentes qui se seraient envolées, l'appareil finit par atterrir sur la seule partie à peu près plate d'une colline. Une foule de réfugiés ▶



Photo prise au camp de réfugiés hutus de Katalé, lors du transport de la présidente de l'UNHCR le 1<sup>er</sup> août 1994. Le "Puma" est posé sur le seul endroit plat : la fosse commune...

se presse autour de l'appareil. "Il y avait une odeur horrible, des bras et des jambes dépassaient des cailloux. Je me suis aperçu que nous nous étions posés sur la fosse commune..."

## Le "Jaguar" heurte la cime des arbres

Le même jour, un "Jaguar" s'écrase au Zaïre lors d'une mission au profit de *Turquoise*. Quatre "Jaguar" avaient décollé le matin du 1<sup>er</sup> août de Bangui en deux patrouilles de deux avions. Les appareils sont surpris par une dégradation très rapide des conditions météorologiques près du lac Édouard et de la commune de Lubero, au nord de Goma, après un ravitaillement. La visibilité devient alors nulle. Soudain, le "Jaguar" A119 codé 7-IP piloté par le Lt Michel Breyse qui vole trop bas heurte la cime des arbres. L'avion percute un relief non mentionné à cette altitude alors que les pilotes pensent se trouver à 1000 m au-dessus du sol. Le pilote raconte la suite à *Air Actualités*: "Le choc est d'une violence inouïe, d'autant plus violent qu'il est inattendu. Les deux glaces latérales explosent, suivies par la glace frontale. Le bruit est assourdissant. J'ai l'impression d'avoir fait un trou dans le sol, avec la sensation que tout s'arrête net. Je réalise que je vais mourir. Un leitmotiv me harcèle: "Trop con, t'es mort!" Le choc a eu lieu alors que l'avion était lancé à 410 nœuds, soit plus de 700 km/h. Ce

JEAN-LUC BRISSAUD



L'escadrille d'aviation rwandaise, dont on voit ici l'un des "Écureuil" avec le col. Ntahobari (premier plan) et l'adj. Bizimana, passe au Zaïre et disparaît dans la tourmente.

DANIEL MARLIAC

Une pièce d'histoire : drapeau des FAR saisi sur une unité désarmée et conservé par un vétérana de Turquoise.

vacarme! C'est trop violent. Deux flashes se succèdent alors : l'arceau de la verrière se déforme sous l'impact d'une branche et reprend ensuite sa forme initiale; et tous ces bâtons noirs qui défilent à grande vitesse sous mes yeux. Une chose est sûre dans cet enfer de bruit : c'est le crash complet et tout va s'arrêter... si ce n'est déjà fait. Mais je veux sortir de cet enfer!



DR/OCL. PARTICULIÈRE

Dans un temps qui me paraît très long, je guide ma main le plus bas possible, doigts tendus, je ne veux pas rater la poignée basse. Je comprends bien le paradoxe de la situation. Il faut que j'aille le plus vite

possible : chaque dixième de seconde est déterminant. Mais si je loupe cette poignée dont ma vie dépend, je n'aurai probablement pas le temps de faire un deuxième essai. Je remonte doucement ma main. Au contact de la poignée, mes doigts se crispent dessus. Je la serre de toutes mes forces et tire d'un coup très sec. Rien n'est gagné : il faut 3/10 de seconde pour que le siège se déclenche. C'est un laps de temps infiniment court... mais ça paraît interminable. Et soudain, je sens cette ascension salvatrice, cette poussée qui me délivre du choc, du vacarme indescriptible. Quel



Le "Puma" n° 1163 posé au nord de l'île Idjwi le 3 août 1994. Il transporte des représentants de l'UNHCR à la recherche des réfugiés sur l'île.

# « Nous avons réussi à localiser sa balise de détresse, intercepter sa radio et le positionner »

contraste ! J'ai l'impression de monter en douceur. Mes yeux sont fermés, sûrement par réflexe. Je ressens la montée, puis un pivotement à l'horizontale, suivi dans la foulée d'une très nette décélération due probablement à l'ouverture du parachute. Quelques secondes plus tard, je parviens à ouvrir les yeux. Rien que des arbres. Dans trois ou quatre secondes, je serai dedans..." Le Lt Breyse atterrit dans un arbre puis est secouru par des villageois. L'autre "Jaguar" peut enclencher la postcombustion et réussit à remonter pour éviter le relief. Il a juste le temps d'apercevoir l'avion du leader avec la dérive et une aile arrachée, ainsi qu'une boule de feu dans le cockpit, et donne l'alerte.

Au CCOA (centre de conduite des opérations aériennes), c'est l'effervescence. Bernard Lunetto se souvient : "Nous avons reçu l'alerte qu'un "Jaguar" s'était crashé dans la forêt zaïroise, avec son dernier contact. La SAR faisant partie des missions de l'"Atlantic", nous avons rapidement décollé pour localiser le pilote. Mais la mission s'est révélée compliquée : c'est la zone tropicale,

Une scène qui impressionna tous les militaires de *Turquoise* : les réfugiés enfants jouant dans le souffle des réacteurs à Goma.



33E ER/COLL. PHILIPPE DUMON

très boisée, avec très peu de repères visuels. De plus, nous ne savions pas si la zone en question était hostile. Nous avons réussi à localiser sa balise de détresse, intercepter sa radio et le positionner approximativement dans une zone après avoir réussi à trianguler par rapport à sa fréquence, mais il a été impossible de le repérer visuellement. Nous avons ensuite guidé les deux "Puma" Resco de l'armée de l'Air, plus un troisième de l'Alat. L'"Atlantic" est resté sur zone jusqu'à ce que le pilote soit récupéré."

Neuf commandos resteront sur place jusqu'au 4 août pour garder l'épave du "Jaguar", le temps que soient récupérés les systèmes électroniques de l'appareil. À la suite de la mission SAR du 1<sup>er</sup> août, l'"Atlantic" effectue encore deux missions photographiques des réfu-

giés dans la région de Goma puis regagne Nîmes-Garons le 7 août après avoir transité par N'Djamena et Dakar. Il aura effectué un total de 22 missions pendant l'opération : sept missions de reconnaissance photo, 11 missions Comint, deux missions de reconnaissance topographique et la mission SAR.

## Les légionnaires font cesser les exactions

À partir du mois d'août 1994, les Français vont montrer aux Ghanéens de la Minuar II qui doivent prendre le relais de *Turquoise* les positions privilégiées d'infiltration du FPR dans la ZHS en tirant des obus éclairants la nuit et les meilleures positions pour tendre des embuscades. Au même moment dans la ZHS, ►

Le camp de réfugiés hutus de Kibumba photographié depuis un "Puma". Cette situation va déstabiliser la région du Kivu pour un long moment.

JEAN-YVES CLARIS-SAUVAIGE



notamment à Cyangugu, lieu de regroupement des FAR, les légionnaires du 2<sup>e</sup> REI (régiment étranger d'infanterie), de la 13<sup>e</sup> DBLE (demi-brigade de la Légion étrangère) et du 2<sup>e</sup> REP du Lt-col. Hogard interviennent pour faire cesser les exactions (pillages, rackets, assassinats) commises par des milices hutues et l'armée rwandaise en déroute. De très nombreuses armes sont saisies (ainsi qu'un drapeau, voir photo page 72). Peu à peu, le calme revient : "l'ordre légionnaire" règne ; il n'y a plus de sanctuaire pour les pillards.

## Rassurer la population rwandaise

De nouveaux tracts sont largués pour rassurer la population : *"Rwandaises, Rwandais, la France protège la zone humanitaire sûre. La nourriture et les médicaments sont distribués. La sécurité revient. Les forces des Nations unies vont poursuivre le travail des Français. L'administration communale et préfectorale va être réorganisée. Ensemble, nous allons travailler pour un retour à la vie normale. Faites-nous confiance, les Nations unies sont avec vous."* Quant à l'Escavi, l'escadrille d'aviation rwandaise des FAR, ou du moins ce qu'il en reste, elle réussit à mettre à l'abri au Zaïre six appareils – quatre "Gazelle", un "Écureuil" et un "Rallye" – mais ceux-ci sont rapidement saisis par les Zaïrois.

Pendant ce temps, les "Puma" continuent à être très sollicités. Le 3 août, un appareil transporte des

**À Goma, pour ces religieuses menacées et évacuées du Rwanda, c'est maintenant le temps de l'exil vers la France ou la Belgique.**

représentants de l'UNHCR pour des reconnaissances sur l'île Idjwi à la recherche de concentrations de réfugiés. Ils en trouvent seulement au Nord de l'île et l'hélicoptère se pose sur une petite langue de terre au ras de l'eau. Le 8 août, l'équipage Brissaud-Mazzocco décolle de Goma pour transporter l'évêque aux Armées Michel Dubost sur les postes de Kibuye et Gikongoro. À Gikongoro, l'équipage est demandé pour effectuer une Evasan urgente sur Kamembe. Il s'agit d'un blessé par balle à la cuisse gauche. Il s'avère que l'homme a également une fracture de la colonne et du fémur. Sans évacuation rapide, il serait décédé.

Une opération de largage de munitions des FAR dans le lac Kivu est ensuite montée : le "Puma" embarque un gendarme et un sapeur-pompier de Paris pour jeter par-dessus bord 700 kg de grenades, explosifs et munitions diverses dans le lac. À peine reposé, nouvelle alerte pour une Evasan à la frontière du Burundi. Au moment de décoller, l'opération est finalement annulée. Quelques instants après, l'hélicoptère est rappelé en urgence à Gikongoro pour évacuer sur Kamembe un enfant tutsi qui a été "machetté" il y a deux semaines et qui vient d'être retrouvé errant sur une route. Il a été scalpé, la blessure a suppuré et il a également des plaies au thorax. Il est emmené à l'Emmir pour des soins immédiats. Sur place, le "Puma" ravitaille rotor tournant. De retour à Gikongoro, l'hélicoptère rembarque ses passagers qui rentrent sur Goma, où il peut les



BRUNO LEQUEUX

déposer juste à temps au pied de l'avion repartant pour la France et qui a déjà mis en route.

## Un survol des "camps de la mort" à Goma

*"Le 10 août, la mission consista à transporter la présidente de la Banque mondiale de l'alimentation pour un survol des "camps de la mort" au nord de Goma, se souvient Jean-Luc Brissaud. Nous sommes d'abord passés au camp de Katala puis à celui de Kibumba où nous sommes posés. Comme toujours en Afrique, des gens se sont approchés. Mais là, la foule de réfugiés autour de nous grossissait à vue d'œil, et ils ont été très vite plus de 3000 à nous entourer. Comme la foule se rapprochait de plus en plus du "Puma", je suis sorti et j'ai désigné cinq ou six types avec des bâtons pour*

JEAN-YVES CLARIS-SAUVAGE





assurer le service d'ordre et éviter qu'ils ne commencent à toucher à l'appareil, notamment aux antennes. La foule énorme pouvait rapidement nous submerger. Au lieu d'y rester un quart d'heure comme prévu, nous avons dû patienter une heure dans cette situation très inconfortable. Les réfugiés autour de nous toussaient tous, c'était horrible à entendre.

À un moment, un homme est sorti de la foule et s'est rapproché; il a donné un papier à l'un des gardiens qui nous l'a transmis. Il avait mis dessus sa photo et son nom et avait écrit dans un français impeccable: "Bonjour, je suis Rwandais et réfugié. J'aimerais me lier d'amitié avec vous. Cela fait deux jours que je n'ai pas mangé. Est-ce que vous pouvez m'aider? S'il vous plaît, ne m'oubliez pas!" J'avais bien deux ou trois rations de combat dans le "Puma" mais je n'ai pas répondu. Si je les lui

avais données, cela aurait été une tuerie: nous aurions été mis en charge et ils se seraient tous entre-tués. Impuissant, je suis rentré dans l'appareil et j'ai pleuré..."

Le Detalat (détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre) Turquoise quitte le Zaïre le 12 août. Il aura transporté en deux mois des centaines de blessés, six membres du gouvernement français, 20 généraux et dix délégations et personnalités étrangères. "De toutes les opérations auxquelles j'ai participé durant mes 33 années dans l'Alat et mes 8000 heures de vol, se rappelle Jean-Luc Brissaud, la mission au Rwanda fut la plus difficile psychologiquement. J'y ai vu des choses horribles et j'en ai encore l'estomac noué..."

De leur côté, les "Mirage" F1CR vont poursuivre leurs missions jusqu'au 14 août. Le lendemain, ils repartent pour la France. La piste de

Goma, fin août 1994.  
PC transmission du 28<sup>e</sup> RT devant l'antique DC-3 de Virunga Air Charters 9Q-CAM (tout dernier C-47 construit pour l'USAAF en 1945 et offert à Mobutu en 1963).

L'opération Turquoise prend fin. Des véhicules du 28<sup>e</sup> RT rembarquent dans un C-5 "Galaxy" américain fin août 1994.

Reims étant alors en réfection, les quatre F1CR se posent à Saint-Dizier le 17 août après deux étapes à Libreville et Dakar. Ce sont les derniers appareils à quitter Kisangani. La base fermera définitivement ses portes le 22 août après le départ des derniers Français. Les éléments aériens auront été essentiels dans cette opération hors norme. Comme le note le gén. Lafourcade dans son rapport: "La mise en place d'une forte composante aérienne a été un facteur de succès déterminant par les capacités de sécurité qu'elle apportait aux unités et par la menace dissuasive qu'elle représentait à l'encontre des adversaires potentiels."

## La Minuar II prend la relève de Turquoise

À partir du 17 août, la Minuar II prend son premier commandement en ZHS. Quant aux réfugiés hutus, ils hésitent toujours à revenir au Rwanda: "Exécutions sommaires, enlèvements, massacres, représailles... De nombreux témoignages incriminent les vainqueurs de la guerre", écrit le reporter Jean Hélène dans *Le Monde*. Le 22 août, comme prévu, la Minuar II prend définitivement la relève de Turquoise au Rwanda. Il n'y a plus de Français dans le pays. Jusqu'à fin septembre 1994, 500 militaires français resteront présents au Zaïre pour continuer d'assurer l'appui logistique des contingents africains, le contrôle aérien et le soutien médical. Mission accomplie: la France peut être fière de ce qu'elle a réalisé. ■



BRUNO LEQUEUX