

REPUBLIQUE FRANÇAISE

**DIFFUSION RESTREINTE**

AMBASSADE DE FRANCE

KIGALI, LE 24 Janvier 1991.

—AU—  
RWANDA

MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE

A N A L Y S E : Compte-rendu trimestriel D.M.A.T/AIR.

N° 073/2/MAM/RWA. : Transmis par le Colonel GALINIE, Chef de la Mission d'Assistance Militaire, faisant fonction d'Attaché de Défense près l'Ambassade de France, au RWANDA.

**DIFFUSION RESTREINTE**

**DIFFUSION RESTREINTE**

REPUBLIQUE FRANCAISE

KIGALI LE 10 JANVIER 1991

AMBASSADE DE FRANCE

N°072/2/MAM/RWA.

AU  
RWANDA

MISSION D'ASSISTANCE  
MILITAIRE

COMPTE-RENDU DU CAPITAINE  
DUCOIN BRUNO CHEF DU DETACHEMENT  
MILITAIRE D'ASSISTANCE  
TECHNIQUE "AIR"

REFERENCE: Directives n° 600/DEF/EMAA/BAT.4/4CD du 12 Novembre 1987

DESTINATAIRES

- Ministère de la Coopération  
Mission Militaire de Coopération
- D.G.A./D.R.I. ( 2 ex. dont 1 ex. sous-direction expansion  
1 ex. bureau formation )
- E.M.A./RE.4
- E.M.A.A.2/REN
- E.M.A.A./B.A.M
- D.P.M.A. (2ex. dont 1 ex. adjoint au directeur  
1 ex. 2B/MUT/2)

**DIFFUSION RESTREINTE**

PREAMBULE

Le 1er Octobre, des forces armées importantes ont envahi le RWANDA par le Nord; les forces armées Rwandaises ont été totalement engagées et même considérablement renforcées, ses effectifs ayant quasiment doublés durant ce dernier trimestre.

Dans les premiers jours du conflit les Gazelles de l'Escadrille Aviation ont joué un rôle déterminant en portant un coup d'arrêt à l'attaque ennemie, permettant au reste des forces de se ressaisir, la surprise ayant été totale.

Les pertes ont été malheureusement relatives à l'ampleur de la tâche avec 2 aéronefs abattus (1 Gazelle, 1Islander), trois pilotes décédés et un gravement blessé (inapte).

Cette "guerre d'Octobre" ayant fait l'objet de nombreux rapports, ce compte-rendu se limitera aux incidences de ces événements sur l'ESC.CAVI en général et sur le DMAT AIR en particulier.

Placées en annexe, les fiches du CDT MARLIAC, pilote ALAT et chef du DMAT TERRE, apportent quelques éléments supplémentaires sur les actions et les conséquences du conflit.

Ce dernier n'est d'ailleurs pas, en ce début d'année 1991, terminé et si le théâtre des opérations s'est déplacé vers la frontière Rwando-Ougandaise, des actions de plus ou moins grande envergure y ont lieu quasi quotidiennement.

1.1 MISSIONS ET ORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR LOCALE

1.1 Missions

a) Avions

- Assurer l'entraînement du bataillon para-commando de l'Armée Rwandaise.
- Assurer la formation et l'entraînement des pilotes de l'Escadron Avion.

Les avions BN2 et Rallye ont effectué de nombreuses missions de reconnaissance sur les lieux des opérations jusqu'au 7 Octobre, jour où le BN2 a été abattu, probablement par 1 ou 2 missiles. Par la suite, des reconnaissances à haute altitude (avec l'oxygène du N2501) ont été tentées. Elles se sont avérées inefficaces par manque de moyen d'observation.

b) Hélicoptères

- Assurer la formation et l'entraînement tactique des pilotes.
- Assurer les liaisons présidentielles (Dauphin) ou logistique (Écureuil).

Les Gazelles ont effectué de nombreuses missions: assaut (roquettes, canon), reconnaissance armée de jour et de nuit (avec des jumelles de vision nocturnes). EVASAN sur les lieux même des combats et en effectuant des missions de reconnaissance.

L'activité Hélico a été très importante durant le début du conflit; elle s'est ensuite ralentie après la destruction de la Gazelle, l'Etat Major hésitant par prudence à engager ses moyens.

NOTA : Il a été trouvé sur le lieu des combats:

- des mitrailleuses avec moyens de visée anti-aérien
- 1 bitube de 37mm de fabrication chinoise
- 2 lanceurs SA.7
- 1 système de refroidissement de SA 14 ou 16.

1.2 Organisation

L'Escadrille d'Aviation, unité au sein de l'Armée Rwandaise, reste tributaire de l'Etat Major pour tous ses besoins. N'ayant pas de budget propre, chaque litre de carburant ou de paire de chaussure passe par une demande auprès de l'Etat Major. Il est à espérer que l'action déterminante de l'ESC.AVI durant ces événements lui donneront, faute d'identité, au moins un peu plus de moyens et de considération.

2. MISSIONS ET ORGANISATION DU DETACHEMENT

2.1 Missions

a) Pilote chef de DMAT

- Assurer l'entraînement et la formation des pilotes de l'ESC.AVI sur N2501.
- Exécuter les vols d'aérolargage.
- Conseiller le Commandant de l'ESC.AVI en matière d'opération aériennes.
- Elaborer des documents spécifiques à la demande du commandement: précis d'aérolargage, programme d'instruction.
- Présélectionner les candidats pilotes avion.

b) Mécanicien d'équipage

- Entraîner et transformer les mécaniciens navigants de l'ESC.AVI.
- Participer à la mise en oeuvre du N2501.
- Instruire les mécaniciens sol.



Les jours suivant les personnels du DMAT AIR allaient se consacrer à des tâches très diverses et évolutives en fonction des événements:

- Préparer les plans d'évacuation des ressortissants civils;
- Assurer, en alternance avec nos camarades des autres armes, la permanence à la M.A.M.

A titre d'anecdote, le chef du DMAT et le mécanicien d'équipage étaient de service dans la nuit du 4 au 5 quand l'Ambassade s'est retrouvée prise sous des tirs croisés et nourris durant une bonne partie de la nuit.

- Traiter une partie de la logistique de l'opération " " notamment les logements, les véhicules, et les mouvements avions (CNE Ducoin).

- Réceptionner les matériels sensibles à l'aéroport (MAJ Leroyer).

- Détachement du mécanicien avion (ADT Claus) pendant 1 mois et demi au Bataillon MECCE ou il a été prêter main forte pour la remise en oeuvre des AML 60 et 90.

- Accompagnement et récupération de civils bloqués dans la ville en état de siège.

- Durant toute cette période le contact a été conservé avec nos homologues Rwandais; ceci permettant de glaner quelques renseignements et de donner quelques conseils ( utilisation de l'oxygène pour les reconnaissances haute altitude et informations sur les missiles Sol-Air).

Depuis début Novembre, le DMAT a rejoint l'ESC.AVI tout en conservant une activité surtout logistique, à la M.A.M.

3. MOYENS EN PERSONNELS

3.1 Personnels AMT-AIR :

AMT AIR / Postes ouverts= -Postes honorés= 3

AMT ALAT : Postes ouverts= Postes honorés= 2

Les postes AMT ALAT sont ceux de l'officier chef du DMAT-TERRE, moniteur pilote hélicoptère et du sous-officier mécanicien-contrôleur d'atelier hélicoptère, pour la partie hélicoptère de l'Escadron.

NUMERO		INDICE		TITULAIRES				SITUATION	
DE POSTE	DE	SPECIALITE	GRADE	NOM	DATE D'ARRIVEE	EMPLOI REELLEMENT	TENU	FAMILIALE	
: AA1	: 115 080	: CNE	: DUCOIN	: 06.07.90	: -	: Chef DMAT.AIR	: M 1 E		
						: - Moniteur pilote	: EP 1/1		
						: N.2501			
: AB 1	: 145 180	: MAJ	: LEROYER	: 10.08.89	: -	: Mécanicien	: M 1 E		
						: navigant	: EP 0/1		
						: d'équipage			
: AB 2	: 211 267	: ADJ	: CLAUS	: 12.08.88	: -	: Mécanicien	: M 1 E		
						: moteur	: EP 1/1		
						: cellule-pro-			
						: pulsion			

3.2 Personnels contractuels

SPECIALITE	TYPE D'AVION	NOM	NATIONALITE	EMPLOI	TENU	SOCIETE	OBSERVATIONS
Pilote	M50	HERAUD :Jacky :	Française	CDB	SATIF		Sous contrat : :88. Coop civi : Oct 90 SATIF : Ex AA
Pilote	- d° -	MINABES :RRY :	- d° -	Copilote	SATIF		Sous contrat : depuis 89 : Ex. AA
Mécanicien	- d° -	PERRINE :Jean- :Pierre :	- d° -	Mécanicien	SATIF		Sous contrat : depuis 89 : Ex. AA
sol				sol			Ex Mec Nav : Caravelle

3.3 Personnels autochtones

Officiers supérieurs	: 3
Officiers subalternes	: 13
Sous-officiers	: 20 (théorique 29)
Soldats	: 40
Effectif	= 76

3.3.1 Personnel Officier navigant

GRADE - NOM	SPECIALITE	NIVEAU DE QUALIFICATION
Col NTAHOBARI	Pilote de transport	Pilote Dauphin Présidentiel
Cdt. ESC.AVI	Avion+ hélico	Breveté en Belgique. N'a pas volé sur N2501 depuis 3ans
Lcl KAYAMANZA	Pilote de transport	C.P. ALAT. Stage Monit CIET. CB N2501. Apte missions locales. Très faible expérience de la ligne. Qualifié sur tous les aéronefs. de l'ESC.AVI.
Cdt. HABYAMBERE	Pilote de transport	C.PRA. Très bon niveau. 1er Pilote N2501. Moniteur MS 235. BN2.
Cne MUGENZI	Pilote de transport : avion	PP IFR, SCT au CIET: bons résultats : Doit être transformé sur N2501 : PCB BN2 MS 235. A. de Lagrange
Lt. MVUYEKURE	Pilote de transport : avion	PP IFR. Pilote MS 235 BN2 : Niveau non apprécié. A. De Lagrange
Cdt KALISA	Pilote hélicoptère	Stage Dax niveau Pil ALAT
Cne NTIZIHAHOZE	- d° -	" " " CP ALAT
Lt. HATEGEKIMANA	- d° -	" " " Pil ALAT

-----

:Lt. HAGUMA : - d° - : stage Dax niveau Pil ALAT  
 :S/L  
 :HATEGEKIMANA : - d° - : " " " "

-----

:Cne. RUTAYSERE : Mécanicien  
 : : navigant : Niveau très moyen. Bon pour les  
 : : : missions locales. Aucune expérience  
 : : : de la ligne.

-----

Depuis lan l'ESC.AVI a été durement éprouvée:  
 - 2 pilotes avion abattus et décédés  
 Cdt RUTERANA. Lt HAVUGIMANA  
 - 2 pilotes hélico abattus:  
 1 décédé: Lt TUYLINGIRE  
 1 gravement blessé et inapte PN: Cdt KANYAMINBWA  
 2 pilotes ( 1 mixte, 1 avion), morts des suites de  
 maladies:

Maj NTUYAHAGA et Cne MUGIRAMEZA.

Si l'on rejoute la disparition des effectifs pour une raison  
 inconnue (mutation?) du SLt MUNYURANGABO, le bilan est de 7  
 pilotes rayés des contrôles sur 17 existants fin 89. Actuelle-  
 ment, en ne tenant pas compte du Lcl KANYANMANZA qui est très  
 sollicité par les missions hélico, le nombre de pilotes, AMT  
 inclu, est tout juste suffisant pour mettre les 3 avions en  
 l'air ( N2501 :1; BN2: 2 ; MS 235: 1 ).

3.3.2 Personnel non navigant

3.3.2.1. Officiers

-----

:Maj SEBAYIRE : Chef de maintenance : - Stage Ecole de Guerre en Belgique  
 : : ESC.AVI (DAT) :  
 : : : :  
 : : : :  
 :Cdt DAGIGIMANA : Adjoint au Chef de : - Chef par intérim.  
 : : maintenance :  
 : : : :  
 : : : :  
 :Lt. KABATSI : Adjoint au Chef : - CSEA : éliminé en pilotage.  
 : : planification main- : détaché officier de liaison auprès des  
 : : tenance. : éléments Français de NOROIT.

-----

3.3.2.2. Sous-officiers

-----

: SPECIALITE : Effectif :  
 : : : :  
 : Mécanicien avion N.2501 : 4 : Travaillent également sur MS 235 et  
 : : : : BN2. 2 ont effectué un stage N.2501  
 : : : : à Toulouse.  
 : Mécanicien avion S1 : 12 : Travaillent sur hélico. Sont surtout  
 : : : : encadrés par le mécanicien ALAT AMT.  
 : : : :  
 : Mécanicien avion : 4 : Des moyens pour leur qualification  
 : IB-Radio-Elec. : : sont en cours d'installation.

-----



: Contrôleurs C.A. : 4 : Niveau moyen. Assurent tout de même la  
 : : + 2 OFF: quasi totalité du trafic à Kigali  
 : : ( manque de contrôleurs civils)

Les effectifs sous-officiers sont difficiles à suivre. Les mutations interviennent brutalement et pour des raisons qui nous échappent.

4. MOYENS EN MATERIELS

: TYPE D'APPAREIL: N° DE SERIE:		IMMATRICULATION:		GESTIONNAIRE :		ETAT DE VOL	
		CIVILE :		MILITAIRE:			
: M50	: 006	: 9XRNN	:	: Présidence	:	: Très bon état	
: Caravelle	: 2	: 9XRCH	:	: Présidence	:	: Bon état	
: ISLANDER BN2A	: 811	: 9XRGW	:	: Armée RWA.	:	: Bon état moyen	
: RALLYE R 235G	: 13 369	:	: 20 L 08	: "	:	: Etat moyen	
: DAUPHIN SA365	: 5048	:	: 10 K 07	: Présidence	:	: Bon état	
: GAZELLE SA342	: 1872	: 1872	: 10 K 09	: Armée RWA.	:	: -d°-	
: Roquettes	:	:	:	:	:	:	
: GAZELLE SA342	: 2005	:	: 10 K 12	: Armée RWA.	:	: Bon état	
: Canon	:	:	:	:	:	:	
: ECUREUIL	: 2136	:	: 10 K 13	: -d°-	:	: Très bon état	
: AS 350 B1	:	:	:	:	:	:	
: ECUREUIL	: 2137	:	: 10 K 14	: -d°-	:	: Très bon état	
: AS 350 B1	:	:	:	:	:	:	

Pertes pendant la guerre d'Octobre :

- 1 Gazelle roquettes
- 1 BN2

3 Gazelles ont été commandées; l'accord d'exportation a été donné; les pourparlers pour le financement semblent bien engagés.

L'ESC.AVI a demandé 2 avions transports ( CASA ou DHC 5) et 2 avions d'observation ( Bi-turboprop léger a ailes hautes) mais les moyens financiers ne permettront certainement pas leurs acquisitions avant quelques années.

L'entente avec les civils pour l'achat d'aéronef en commun a été envisagée mais se heurte apparemment à des problèmes de coordination au plus haut niveau.

5. RENSEIGNEMENTS AERONAUTIQUES

- La plate-forme de KIGALI est en excellent état: la piste (3500m.), les taxiways, les parkings ont un revêtement macadamisé impeccable. Les balisages lumineux, le système AVASI et les aides radioélectriques (ILS, VOR, DME, R/C, MKRS) fonctionnent parfaitement.
- Terrain de CYANGUGU - KAMENBE en extrême S.E du pays:
  - piste en dur de 1600m.
  - très bon état.
  - pas de ravitaillement.
  - pas de moyens radio-nav.

6. ACTIVITE AERIENNE

6.1 Activité de l'Armée de l'air locale

La guerre d'Octobre et les actions militaires qui se poursuivent encore à ce jour, ont entraîné un surcroît d'activité très important. Les pilotes hélico ont effectué jusqu'à trois sorties par jour (total hélicoptères: 370h de vol ce trimestre contre 150h le précédent), et les pilotes avions 60h de vol par mois.

La découverte de missile sol-air, l'inefficacité des vols à haute altitude et le déplacement du conflit vers la frontière, ont entraîné une diminution des avions à partir de la mi-trimestre alors que les hélicos conservaient un rythme assez soutenu.

Activité hélicoptères: Annexe I réalisée en coopération avec le DMAT-Terre.

Le N2501 resté au sol tout le mois d'Octobre, a effectué quelques vols d'entraînement en Novembre.

Le bataillon para étant en opération sur le lieu des combats, l'activité aéro largage a été plus que réduite pendant ce trimestre.

6.2 Activité des A.M.T.

: Du 1er Octobre au	: TOTAL (N.2501)	:
: 31 Décembre 1990	:	:
-----		
: CNE DUCOIN	: 5h.	:
: MAJ LEROYER	: 5h.	:
: ADJ CLAUS	: 0h.50	:
-----		

Les 2 premiers trimestres laissent augurer une année aéronautique "exceptionnelle" (pour le RWANDA) avec 140h de vol N2501; mais les effets conjugués de la visite du Pape Jean-Paul II (indisponibilité de la zone de saut) et de la guerre (indisponibilité du bataillon para) ont considérablement modifié cette perspective.

Après un mois d'arrêt, les Rwandais ont compris la nécessité technique de faire voler le NORD et des courtes séances d'entraînement ont été programmées. Voir ANNEXE; 3.

6.3 Activités des autochtones

Voir ANNEXE 1 et §6.1

6.4 Activité des contractuels

Les déplacements liés aux événements du Président Rwandais et des autorités ont nécessité 80h de M50.

La Caravelle, en attente d'acheteur, ne vole plus.

7. SECURITE DES VOLS.

Il est difficile de parler de sécurité des vols pendant ce conflit, mais l'ESC.AVI a effectué de nombreuses missions et les pertes n'ont pas été dues à des fautes ou erreurs des équipages.

Le manque de renseignement sur les moyens de défense sol-air de l'ennemi est certainement la cause principale de la perte de leurs appareils. Par la suite, les moyens ont été engagés avec prudence et sans incidents.

Pour les personnels volant sur N2501, les deux pilotes restant sont ceux qui ne posaient pas de problèmes (procéduriers et assez constants).

Le LCL KANYAMANZA, dont l'état physique était préoccupant, s'est visiblement refait une santé pendant ces événements: il a effectué de nombreux assauts en Gazelle et ce, sans problème particulier et avec des succès certains.

**8. ACTIVITE TECHNIQUE****8.1 Indisponibilité**

La disponibilité des appareils a été des meilleures durant ce conflit.

Les hélicoptères malgré leur intense activité ont effectué normalement les visites prévues.

Le Dauphin Présidentiel a terminé sa "grande visite".

Une Gazelle accidentée sur le lieu des combats, le rotor arrière ayant touché une termitière, a été réparé sommairement avec des pièces de l'autre appareil en révision et convoyé sur KIGALI.

Après la perte du BN2, la révision du second appareil, qui durait depuis un an, a été achevée en trois jours.

Le N2501 a été tout le temps disponible et n'a nécessité aucune intervention.

**8.2 Ravitaillement technique**

Les pièces mettent toujours aussi longtemps pour arriver; pour les petits colis (-20kg), ne serait-il pas possible d'utiliser les envois SAL (SERNAM/ PTT) ?

Nous sommes actuellement, dans l'attente du matériel nécessaire au convoyage (balise, canot, gilets, IFF,...); quant au vol/ILS, en l'absence de nouvelles de la SCTE PRADIER, la demande de prêt pour le convoyage aller est réitérée.

Il a été demandé récemment des pièces pour réparer les vérins.

L'indisponibilité de ce matériel et l'absence de banc hydraulique nous rend très vulnérable à certaines pannes de train d'atterrissage.

**8.3 Documentation technique**

Nos demandes, exceptée celle relative aux notices techniques du matériel radio MSG n°631/MAM/RWA du 20 Sept 90, ont été exaucées.

**9. ACTIVITE D'INSTRUCTION****9.1 Instruction et contrôle en vol**

Les événements de ce dernier trimestre n'ont pas permis de programmer, hormis les vols cités en 6.2, une quelconque activité Instruction.

**9.2 Instruction sol**

Idem.

**9.3 Instruction de stagiaires étrangers dans le pays.**

Néant.

**9.4 Instruction de stagiaires autochtones à l'étranger**

MAJ. SEBAHIRE: Ecole de guerre Belge.

La plupart des stagiaires Rwandais ont été rappelés dès le début des hostilités. L'Etat Major voulait d'autre part annuler tous les stages 91, la MAM est cependant arrivée à le dissuader.

A noter que le seul stage accordé par l'Armée de l'Air (Mec Radio Bord) a été annulé faute de candidat, les préselectionnés par la commission psychotechnique étant indisponibles.

L'E.O. HERERIYMANA, est rentré en Septembre 90 au C.S.E.A. à Salon, et il est actuellement le seul élève pilote avion potentiel et ce dans trois ans. Pour palier au déficit de personnel évoqué au §3.3.1., il serait souhaitable de débloquer 1 ou 2 stages " ab.ovo " fin 91 ou début 92.

Le travail de la commission itinérante de sélection qui doit passer au RWANDA d'ici quelques mois sera à cet effet déterminant. Il est à espérer que, si l'état de guerre perdure, les candidats, généralement élèves d'écoles militaires, seront présents.

Les résultats des sélections 89 et 90 ont été exploités pour trouver quelques éléments valables qui devraient débiter un stage de préformation pilote hélico dans deux mois. Dans ce but, un moniteur ALAT doit être mis en place dans le cadre d'un DAMI, et 2 AL II ont été demandées à titre de prêt pour soulager les appareils Rwandais très sollicités pour l'activité opérationnelle. (annexe 2)

#### 9.5. Prévision stage 92.

Outre divers stages PNNS, pour lesquels il est impossible actuellement de désigner les candidats, 1 stage moniteur 262 (CDT HAMBIAMBERE) et 1SCT (LTT MVUYEKURE) seront en principe demandés.

### 10. DEMANDE DE DOCUMENTATION.

#### 10.1 Documentation technique

Voir §8.3.

#### 10.2 Documentation d'instruction

Néant.

#### 10.3 Documentation diverse

La documentation aéronautique est arrivée fin Décembre. La IV18 et le TAP 109 nous sont bien parvenus ; il ne manque que le MATAC C160.

### 11. RAPPORT SUR LE MORAL.

#### 11.1 Relation à l'intérieur de la communauté AMT

Face aux inconvénients résultants des événements, les gens ont appris à mieux se connaître et la carte des relations personnelles a été sensiblement modifiée.

#### 11.2 Relation avec les autorités locales

L'attitude de la FRANCE ayant été jugée très favorablement par les Rwandais, il en résulte un effet porteur et les relations sont actuellement des meilleures.

#### 11.3 Evolution du moral

Après une période où pesait la menace de l'évacuation, les valises ont été défaites, et couvre-feu, contrôles, pénuries ponctuelles sont rentrés dans les moeurs. Le flou de la situation militaire et les rumeurs ont installé les gens dans une vie d'instabilité à moyen terme, où deux problèmes émergent en particulier :

tout d'abord, la scolarité des enfants qui soulève quelques inquiétudes ; l'évacuation des enseignants, pas tous rentrés, et le financement de l'école (privée) touché par la diminution du nombre d'élèves montrent la fragilité du système.

Ce trimestre s'est déroulé sous le signe de l'improvisation et du bénévolat, et il est clair que si un tel état de crise se renouvelait, la plupart des familles serait, pour le bien des enfants, obligée de rentrer en FRANCE.

Autre sujet d'interrogation : les conséquences probables de la dévaluation (67%) qui se profilent à l'horizon ; le précédent du BURUNDI où l'indemnité de résidence en a été considérablement réduite et le constat quotidien de la montée des prix au RWANDA, n'incite guère aux projets.

### 12. PROBLEMES RENCONTRES.

Tous les problèmes présents ont été évoqués dans les paragraphes précédents en particulier ceux, issus de la crise, qui sont les plus nombreux.

La préparation du convoiage, bien que perturbée au départ par l'absence des interlocuteurs Rwandais en opérations, se déroule de façon tout à fait satisfaisante. La MAM, ayant fait valoir l'ampleur de l'effort financier consenti durant ce conflit, la partie Rwandaise a abandonné l'idée de faire payer par la FRANCE les billets d'avions et les taxes d'atterrissage.

Les domaines de survols et d'atterrissage, pourtant rédigés en temps utile, sont restés pour la plupart sans réponse.

### 13. PERSPECTIVES D'AVENIR.

Parler de perspectives d'avenir dans une situation encore incertaine serait une gageure si la volonté de continuer à travailler et vivre normalement n'existait pas. Malgré ces événements, après l'interruption d'Octobre, la préparation du convoiage s'est poursuivie et la réorganisation de nos locaux, financée par la MAM, a presque été achevée.

Si le conflit connaît à court ou pyen terme une solution viable, il restera à faire fructifier le potentiel de "bonnes relations" acquit auprès des Rwandais.

Vu d'autre part le très bon comportement au combat du Bataillon Para Commando, il apparait peu probable que les Forces Armées Rwandaises se privent de leur seul moyen d'aérolargage.

Dans cette optique, il restera évidemment au N2501 à franchir l'obstacle de la prolongation, verdict attendu en Mars 91...

CAPITAINE DUCOIN BRUNO  
CHEF DU D.M.A.T. AIR  
15.591.

MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE  
D.M.A.T./TERRE  
BP : 53 KIGALI RWANDA

Kigali le 6 novembre 1990  
N° 37/DMAT-Terre/MAM/RWA

FICHE A L'ATTENTION DU COLONEL GALINIE  
COMMANDANT LA MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE

Objet : emploi de l'escadrille d'aviation des Forces Armées  
Rwandaïses pendant les événements du mois d'octobre.

I) MOYENS DISPONIBLES LE PREMIER OCTOBRE 1990

Le premier octobre 1990, 80% des moyens aériens de l'escadrille, soit huit appareils sur dix, étaient disponibles.

Le Commandant de l'ESCAVI pouvait mettre en ordre de vol :

- 2 hélicoptères armés de roquettes
- 1 hélicoptère armé d'un canon de 20 mm
- 2 hélicoptères de liaison et de commandement
- 2 avions d'observation
- 1 avion cargo NORATLAS.

Un avion d'observation et l'hélicoptère présidentiel étaient en réparation, mais la capacité opérationnelle de l'escadrille n'en fut pas affectée car les effectifs de cette unité ne permettent de faire décoller simultanément que huit appareils.

II) QUALIFICATION DES EQUIPAGES

21) EQUIPAGES AVIONS

Les pilotes avions étaient suffisamment instruits pour accomplir les missions d'observation prescrites par l'état-major.

22) EQUIPAGES HELICOPTERES

Depuis le mois de septembre 1989, la formation des pilotes au vol de combat de jour et de nuit est dispensée selon un programme d'entraînement élaboré par l'Officier moniteur coopérant et approuvé par le commandement des Forces Armées Rwandaïses.

Les 120 séances d'instruction pratique individuelles et les séances d'instruction théorique collectives organisées pendant les douze derniers mois ont permis de qualifier six pilotes au vol de combat de jour. Parmi eux, trois Officiers étaient en mesure d'assumer les responsabilités de commandant de bord en vol de jour.

Cet effectif était suffisant pour servir les trois hélicoptères armés, bien que le troisième objectif du programme, le combat de la patrouille, n'ait pas été abordé. La parfaite connaissance du terrain sur lequel se sont déroulées les opérations a pallier cet inconvénient.

**III) BILAN DES ACTIVITES AERIENNES****31) AVIONS**

Dès le premier jour, les avions ont effectué des missions d'observation et de renseignement à haute altitude dans le nord du pays, et en particulier sur la frontière rwando-ougandaise.

La perte d'un ISLANDER et de son équipage le 7 octobre n'a pas altéré la disponibilité et la combativité des pilotes.

**32) HELICOPTERES**

Les hélicoptères armés n'ont reçu l'autorisation de tir que 26 heures après le début des hostilités. Malgré l'absence d'information pouvant justifier ce retard, les équipages ont fait preuve d'une grande discipline intellectuelle.

Entre le 2 et le 23 octobre, et malgré l'imprécision des renseignements, leurs interventions se sont succédées à un rythme très élevé (six passes de tir par jour). Durant cette période, 640 roquettes furent tirées.

Certaines actions sont considérées comme déterminantes :

- le 3, attaque d'une colonne de dix véhicules à NTOMA avec une patrouille mixte canon roquettes
- le 4, attaque d'un convoi de ravitaillement sur l'axe NORD
- le 4 à l'aube, attaque de la base arrière de KAGITUMBA
- le 7, intervention sur une unité ENI qui montait à l'assaut à GABIRO, face aux ZAIROIS
- le 12, intervention sur un ennemi en offensive à NYAGATARE
- le 22, attaque d'un centre d'instruction dans le nord du parc de l'AKAGERA
- le 22, attaque d'une forte concentration ennemie à proximité de NYAKAYAGA.

Toutes ces interventions ont laissé de nombreuses victimes sur le terrain qui ont été découvertes par les unités amies chargées du ratissage.

La dernière de ces actions a marqué la fin de l'offensive adverse.

Cependant, le lendemain, au cours d'une mission d'appui à partir des lignes amies, un hélicoptère a été abattu pendant l'esquive par un missile sol-air de type SA 7 ou SA 16. Un des pilotes est décédé, le second est grièvement blessé.

Dès lors, le commandement a engagé ses moyens aériens avec modération, mais l'ennemi s'étant dispersé l'emploi des hélicoptères n'était plus justifié. D'autre part, pour respecter le cessez le feu, deux camions aperçus le 24 n'ont pas été attaqués.

De l'avis de l'état-major et des commandants des unités au contact, l'action des hélicoptères armés a été déterminante. Le Président de la République l'a souligné dans son discours du 1<sup>er</sup> novembre.

Leur bilan est très positif pour les raisons suivantes :

- pas d'armement anti-aérien ennemi dans la zone des combats la première semaine
- très bonne connaissance du terrain (de nombreux exercices de tir s'étant déroulés dans cette zone le mois précédent)
- grande détermination des équipages, aiguisée par les succès des premières missions.

#### IV) ACTION DU COOPERANT MILITAIRE FRANCAIS

Elle s'est manifestée sous deux formes :

- entraînement des équipages au cours des mois précédents
- à partir du 1<sup>er</sup> octobre, présence sur le terrain lors des décollages et des retours de missions.

##### 41) ENTRAINEMENT DES EQUIPAGES

Depuis le mois de juin, l'entraînement des équipages a porté sur les points suivants :

- navigation tactique de jour et de nuit
- entraînement au tir à la roquette (6 pilotes instruits)
- attaques simulées, sur les axes du nord, selon le schéma et les paramètres suivants :
  - étude de la mission
  - pénétration en vol tactique
  - alignement à 1500 mètres de l'objectif
  - tir à 1000 mètres à 10° de piqué et à 180 km/h
  - esquive.

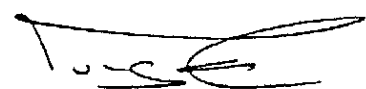
##### 42) PRESENCE SUR LE TERRAIN

A partir du 1<sup>er</sup> octobre, le coopérant militaire français a cessé toute activité aéronautique mais il a assisté à tous les décollages et aux retours de missions.

Il a prodigué des conseils techniques et tactiques et insisté sur l'importance de maintenir en parfait état de fonctionnement les moyens de radiocommunication et l'armement de bord.

La première de ses actions a permis aux pilotes d'aborder les séquences de combat avec des connaissances tactiques satisfaisantes, la seconde a eu un effet très positif sur leur moral.

Le Chef d'Escadron MARLIAC  
Chef du D.M.A.T./Terre





MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE  
D.M.A.T./TERRE  
BP : 53 KIGALI RWANDA

Kigali le 15 novembre 1990

N° : 025/2/DMAT/TERRE

FICHE A L'ATTENTION DU COLONEL GALINIE  
CHEF DE LA MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE AU RWANDA

Objet : situation en personnels et en matériels de l'ESCAVI, après  
les événements d'octobre 1990 et expression des besoins.

I) PERTES SUBIES PENDANT LES EVENEMENTS D'OCTOBRE 1990

11) Matériels :

- 1 avion bimoteur ISLANDER
- 1 hélicoptère armé de roquettes.

12) Personnels :

- 2 pilotes avions
- 1 pilote hélicoptère de combat qualifié vol de nuit.

II) MOYENS ACTUELLEMENT DISPONIBLES

21) Avions :

- 1 avion monomoteur d'entraînement et de liaison
- 1 avion bimoteur d'observation et de liaison
- 1 avion cargo NORATLAS.

22) Hélicoptères :

- 2 hélicoptères d'aide au commandement
- 2 hélicoptères armés (1 lance-roquettes, 1 canon de 20 mm).

III) EXPRESSION DES BESOINS

Après la perte d'un avion bimoteur et d'un hélicoptère armé pendant les événements, d'un avion monomoteur en 1988 et d'un hélicoptère armé en 1989, le parc actuel de l'escadrille est insuffisant pour assurer les missions de temps de guerre.

La permanence sur zone en mission de renseignement n'est plus possible car un seul avion adapté à ce type de mission peut être mis en ligne de vol.

.../...

S'agissant des hélicoptères armés, ils ne disposent plus d'une puissance de feu significative et le risque consenti devient disproportionné eu égard à l'effet obtenu.

### 31) Matériels :

L'état-major des Forces Armées Rwandaises souhaite acquérir deux avions d'observation et trois nouveaux hélicoptères armés. Si la livraison de ces appareils est échelonnée, il faudrait qu'elle intervienne dans l'ordre suivant :

- P1 : 1 hélicoptère lance-roquettes
- P2 : 1 hélicoptère canon de 20 mm
- P3 : 1 avion d'observation et de liaison
- P4 : 1 hélicoptère lance-roquettes
- P5 : 1 avion d'entraînement et de liaison.

La définition des équipements des hélicoptères sera précisée au cours d'une réunion qui se tiendra dès que la société aérospatiale aura transmis la documentation de travail.

Quant au remplacement des avions détruits, aucune décision n'a été prise mais, ces aéronefs n'étant pas armés, l'urgence est moindre.

### 32) Personnels :

La sélection et la formation de nouveaux pilotes est urgente pour les raisons suivantes :

- qu'ils soient spécialisés sur avion ou sur hélicoptère, leur période d'instruction est très longue (2 ans) et le risque d'échec n'est pas négligeable

- les effectifs actuels ne permettent de mettre en oeuvre que deux avions de l'escadrille sur trois et trois hélicoptères sur quatre.

Aujourd'hui, le sous-effectif est de deux pilotes hélicoptères et de deux pilotes avions.

Après la réception des aéronefs indispensables que le Rwanda souhaite acheter il sera de huit pilotes hélicoptères et de six pilotes avions.

Pour améliorer leurs chances de réussite, tous ces candidats doivent, préalablement, suivre une préparation théorique dispensée par les pilotes confirmés de l'escadrille et être initiés au vol par les deux moniteurs pilotes français.

Cette initiation, qui dure environ trois mois, est individuelle et chaque candidat doit disposer d'un aéronef et d'un instructeur.

En conséquence, il n'est pas envisageable de préparer simultanément plus de deux candidats.

.../...

Pour combler le déficit actuel et pour être cohérentes avec les priorités d'achat formulées dans le chapitre III, paragraphe 31, les demandes de stages doivent être honorées selon le calendrier suivant :

Pour combler le déficit actuel :

- P1 2 pilotes hélicoptères 2<sup>ème</sup> trimestre 1991
- P2 2 pilotes avions 3<sup>ème</sup> trimestre 1991

Pour être cohérentes avec les priorités d'achat :

- P3 2 pilotes hélicoptères 4<sup>ème</sup> trimestre 1991
- P4 2 pilotes hélicoptères 1<sup>er</sup> trimestre 1992
- P5 2 pilotes avions 2<sup>ème</sup> trimestre 1992
- P6 2 pilotes hélicoptères 3<sup>ème</sup> trimestre 1992
- P7 2 pilotes avions 4<sup>ème</sup> trimestre 1992.

Ces prévisions supposent que les écoles françaises de pilotage puissent admettre, en 1991 quatre pilotes hélicoptères et deux pilotes avions, et en 1992 quatre pilotes hélicoptères et quatre pilotes avions.

La formation des équipages, établie en tenant compte des impératifs de préparation, pourrait être accélérée si un coopérant moniteur pilote hélicoptère français était provisoirement affecté au Rwanda.

Cependant, le plein emploi de ce spécialiste ne sera effectif que si des moyens aériens peuvent être mis à sa disposition. L'insécurité qui est entretenue par les actions des opposants mobilisant les quatre hélicoptères de l'escadrille un renfort provisoire de deux appareils d'instruction du type Alouette II Astazou est nécessaire.

Le Chef d'Escadron MARLIAC  
Chef du D.M.A.T./TERRE

