

L'AVIATION



Viêtnam *Sauver les pilotes à tout prix*

Patrouilleur

Les Nieuport
en action
en 1914-1918

Enquête

L'aviation
dans l'enfer du
Rwanda en 1990

Évasion

En vol avec
le splendide
"Jupiter"

Guerre électronique

Les grandes
oreilles dans
le Golfe en 1991

L 19853 - 619 H - F 7,50 € - RD



Editions
Larivière

7,50 € mensuel DOMS : 8,50 € - BEL/LUX : 8,20 € - CH : 12,80 FS - CAN : 12,90 \$ cad - ESP/ITA/GR/PORT/CONT/ANDORRE : 8,50 € - N.C.A.L.S. : 11,50 xp et A/2010 xp f - POL/A : 22,00 xp f - MAR : 85 DH - Ile Maurice : 8,60 € - Pays-Bas : 7,50 €

Enquête



Un "Skyraider" couvre un sauvetage épique au Vietnam. 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

PRÉSIDENTE 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 : Italie. Taux de fibres recyclées : 0 %.

Certification : PEFC/ EU ECO LABEL.

Eutrophisation : 0,018 kg/tonne.



DIFFUSION : MLP
Printed in France/Imprimé en France

SERVICE PUBLICITÉ

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 : 93,50 €

Autres pays et par avion : nous consulter

Correspondance : Fana de l'Aviation,

Service abonnement

45, avenue du Général Leclerc

60643 Chantilly Cedex

Le Fana de l'Aviation est une publication des EDITIONS LARIVIERE, S.A.S. au capital de 3 200 000 € ; dépôt légal, 2^e trimestre 2021.

Commission paritaire : n° 0722 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.



Il y a 30 ans, le Rwanda plongeait dans le chaos. Une histoire tragique qui s'acheva par un génocide. Après plusieurs grands articles sur l'aviation irakienne qui vous ont marqués, si l'on en croit vos réactions, Hugues de Guillebon s'est penché pour vous sur l'épineux dossier de la guerre au Rwanda, et plus particulièrement sur les opérations aériennes. Non seulement en recoupant les sources rares, mais surtout en faisant intervenir des témoins (photo). Voici donc les fruits d'une enquête totalement inédite qui se prolongera jusqu'au mois d'août. L'exercice ne fut pas des plus simple, il fallut de la patience pour arriver à délier les langues et recueillir des récits, des explications. Le résultat devrait vous intéresser. Votre Fana du mois de juin vous propose aussi des sujets plus légers, comme une escapade avec l'étonnant "Jupiter" et les hydravions Nieuport. Bref, pour ne pas changer, toujours de grandes et petites histoires autour de notre grande passion qu'est l'aviation. Je vous souhaite une bonne lecture !



DR/COILL. JACQUES KANYAMWEYA

Le Fana

4 Actualités

10 Courrier

12 Livres

13 Abonnements

16 CSAR* et missions Sandy au Vietnam

Pour que d'autres puissent vivre

(*Combat search and rescue, recherche et sauvetage en situation de combat.)
Retour sur une mission capitale : aller récupérer les pilotes tombés en territoire ennemi. Un impératif absolu au Vietnam.

28 Récupérer le survivant d'un hélicoptère abattu

Il faut sauver Blue Ghost 10

Vietnam, 12 juin 1972 : une mission de sauvetage racontée par un pilote de "Skyraider".

34 Un dessin, une histoire Curtiss P-40 contre Me 109 à El-Alamein

Un duel au soleil

L'ami Daniel Bechenec propose le combat épique entre Curtiss P-40 et Me 109 en 1942.

36 Le Moynet 360 "Jupiter" du musée Espace Air Passion

Un retour sensationnel

Rencontre dans le ciel avec un avion pas comme les autres, sauvé de l'oubli par une équipe de passionnés.

48 La guerre électronique lors de l'opération Tempête du désert

Murmures dans la tempête

Avions d'écoute électronique, attaques des radars : la guerre des ondes en 1991.

56 Les Nieuport de la Première Guerre mondiale

La carrière exceptionnelle des hydravions

Deuxième partie. Comment, devenu hydravion, le Nieuport patrouille en Méditerranée et en mer Rouge.

66 La guerre au Rwanda, 1990-1994

L'aviation au cœur de l'enfer

Première partie. Enquête sur l'intervention de l'aviation dans les combats fratricides.

78 Ce jour-là... 8 juin 1941

Un Héros de l'Union soviétique tombe La grande purge avant la tempête

La chasse aux sorcières est ouverte par Staline dans l'aviation soviétique.

80 Maquettes

Toutes les nouveautés du mois.

Pour vous abonner : boutique.lariviere.fr

Au sommaire du prochain numéro

- Vol en "Super Constellation"
- Le Macchi MC.72
- La guerre du Rwanda (2)
- Les Nieuport (3/3)
- Missions Sandy au Vietnam (2)



DR/JACQUES GUILLEM





La guerre au Rwanda, 1990-1994

L'aviation au cœur de l'enfer

DANIEL MARLIAC

Le 1^{er} octobre 1990, dans la plus grande indifférence internationale, et alors que le monde entier a les yeux rivés sur le Koweït, des milliers de rebelles du FPR en uniforme ougandais franchissent le poste frontière de Kagitumba et envahissent par surprise le Nord-Est du Rwanda. Ils viennent d'Ouganda. Qui sont-ils ?

Ces guerriers, souvent d'anciens militaires de l'armée ougandaise, sont pour la plupart les enfants des Tutsis qui ont fui le Rwanda à partir de 1959. La nation rwandaise a alors deux composantes bien séparées et aux relations conflictuelles : les Hutus, majoritaires (environ 85 %), et les Tutsis (environ 14 %), auxquelles il faut rajouter la minorité Twas, apparentée aux Pygmées (autour de 1 %). Depuis des siècles, la région est dirigée dans un système féodal par les Tutsis, une caste de grands guerriers éleveurs, cousins des Dinkas du Soudan et des

Masaïs du Kenya, qui considèrent les Hutus, population bantoue de petits cultivateurs originaires de la forêt zaïroise, comme leurs dominés. Comme le raconte Robert Galley, ancien ministre de la Coopération, "il y avait les maîtres et les esclaves".

Puis, avec la bienveillance des Belges attachés aux principes démocratiques, la situation change. Sentant le vent tourner en leur faveur, les Hutus se révoltent dans le sang en 1959 suite à une provocation de Tutsis et les choses s'accroissent : la république est proclamée en 1961 et le roi est expulsé par les Belges. L'indépendance est proclamée en 1962 et le Rwanda et le Burundi se séparent en deux états indépendants. À partir de là, les tensions ethniques explosent et les Tutsis sont pourchassés dans tout le pays à plusieurs reprises jusqu'en 1973. Plusieurs centaines de milliers d'entre eux iront se réfugier au Zaïre, au Burundi, en Tanzanie ou en Ouganda. Dès lors, ces exilés et

La guerre au Rwanda est un conflit qui se déroule sans reporter ni image. Voici la photo d'un "Écureuil" AS 350B1 de l'escadrille d'aviation rwandaise en opération en 1990. Les deux appareils de ce type en version civile effectuent les missions de transport et d'évacuation sanitaire (Evasan).

leurs enfants n'auront qu'un objectif : le retour au pays et la reconquête du pouvoir. Le FPR est créé en 1987 en Ouganda dans ce but.

Les rebelles du FPR franchissent la frontière

Une fois la frontière franchie le 1^{er} octobre, les rebelles avancent très vite dans la région du Mutara. Ils atteignent Gabiro où stationne un détachement rwandais qui est rapidement submergé. Les rebelles ne sont pas vraiment accueillis en libérateurs par la population qui fuit ; des villages sont incendiés. Quant aux Tutsis de l'intérieur, ils ne se sentent pas concernés. Le 2 octobre, les unités des FAR (Forces armées rwandaises), au contact des rebelles, décrochent dans un sauve-qui-peut général, abandonnant véhicules et armements sur le terrain. Mal renseignés, des pelotons mortiers rwandais tirent sur leurs propres



Première partie.

En 1990, les rebelles tutsis du FPR, le Front patriotique rwandais, lancent à partir de l'Ouganda une offensive surprise dans le Nord du Rwanda. Leur objectif : reprendre le pouvoir perdu en 1959. Récit d'une guerre oubliée durant laquelle les hélicoptères ont joué un rôle essentiel.

Par Hugues de Guillebon

troupes. Mais le même jour, le chef des rebelles Fred Rwigema est tué. Un nouveau chef est rapidement désigné ; c'est l'ancien numéro 2 des services de renseignement ougandais. Il s'appelle Paul Kagamé. Il rentre des États-Unis où il était en formation militaire.

Qui connaît le Rwanda en 1990 ? Pas grand monde, à vrai dire. Ce

tout petit pays montagneux, grand comme la Bretagne, francophone, pauvre et enclavé dans la région des Grands Lacs, est un ancien protectorat allemand passé sous tutelle belge. Si en 1994 le Rwanda fait la une des médias du monde entier suite à l'attentat contre le "Falcon" 50 présidentiel et au cataclysme qu'il va déclencher, en 1990, il est méconnu ;

Le premier hélicoptère rwandais piloté par des coopérants belges est l'"Alouette" III n° 1434. Son immatriculation est encore civile : 9XR-GT.

or le drame de 1994 s'est noué dès octobre 1990. Et la France va se retrouver impliquée, malgré elle, dans cette guerre.

Un accord d'assistance entre Paris et Kigali

Paris et Kigali sont liés depuis 1975 par un accord d'assistance militaire – qui n'est pas un accord de défense – avec une dimension de coopération, à l'instar de ce qui existe avec 22 autres pays (Niger, Sénégal, Burundi, etc.). Cette assistance couvre trois domaines : la coopération technique, la formation du personnel et l'aide matérielle (1). À noter que dès 1967, la France a commencé à fournir au Rwanda quelques matériels militaires pour ▶

.....

(1) Les Belges et les Allemands sont également présents, que ce soit pour l'instruction des militaires ou leur équipement.



DFV/COLL. JEAN DELMAS

soutenir la création d'une petite armée avec des automitrailleuses légères Panhard AML et des "Alouette" III. Les deux premières "Alouette" III, la n° 1434 immatriculée 9XR-GT et la n° 1440 immatriculée 9XR-GU, sont arrivées au Rwanda en avril 1967. Compte tenu des maigres capacités financières du pays, la plupart des matériels seront payés par le budget du ministère de la Coopération ou bien cédés directement par l'armée française.

Une petite force aérienne offerte par la France

Si le Rwanda ne représente pas d'enjeu stratégique ou économique pour la France – le pays ne possède ni pétrole ni minerais rares –, il rentre dans sa sphère d'influence en Afrique. Le "pays des Mille Collines", également appelé la "Petite Suisse africaine" – en raison de son relief –, est considéré par les gouvernants français successifs comme un modèle de transition entre une période coloniale et la démocratie. À partir de 1981, le président François Mitterrand poursuit cette politique et même l'accroît en l'aidant à se doter d'une petite force aérienne. Sont ainsi fournis : cinq hélicoptères de combat "Gazelle", deux en 1981, deux en 1983 et un en 1987 ; deux "Noratlas" ex-armée de l'Air (le n° 177 en 1984



La SA 342L n° 2163 codée 10K12 en octobre 1990. C'est la première "Gazelle" rwandaise au standard JVN (jumelles de vision nocturne). Elle est revêtue du nouveau camouflage "jungle" et armée du canon Giat M621 de 20 mm.

Plaquette Aérospatiale de la "Gazelle" canon.

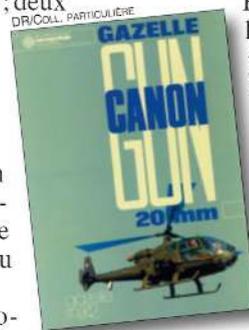
La première "Gazelle" rwandaise (SA342L n° 1871) à Marignane le 15 mai 1981. Elle est équipée d'un filtre anti-sable. C'est la version RUA, pour "Ruanda" écrit à l'ancienne.

et le n° 120 en 1986) ; deux "Rallye Guerrier" (un en 1983 et l'autre en 1984), cadeaux directs du président de la République ; deux "Écureuil", livrés en 1988. Pour les liaisons présidentielles intérieures, Paris offre également un hélicoptère "Dauphin" d'occasion en 1981. Il vient compléter la Caravelle offerte par Georges Pompidou en 1974.

Deux avions bimoteurs Britten-Norman "Islander" – non fournis par la France – sont également présents depuis 1977. Ils sont utilisés pour

des missions d'observation et de liaison et, comme les "Noratlas", pour le largage de parachutistes.

Pour former ses pilotes hélicoptère, le Rwanda passe par les filières belge ou française, à l'EA Alat (École d'application de l'aviation légère de l'armée de Terre) à Dax. Les pilotes avion sont quant à eux formés au Ciet (Centre d'instruction des équipages de transport) à Toulouse-Francazal, à l'IAAG (Institut aéronautique Amaury de La Grange), ou au Cipra (Centre d'instruction pilote Rousseau Aviation).



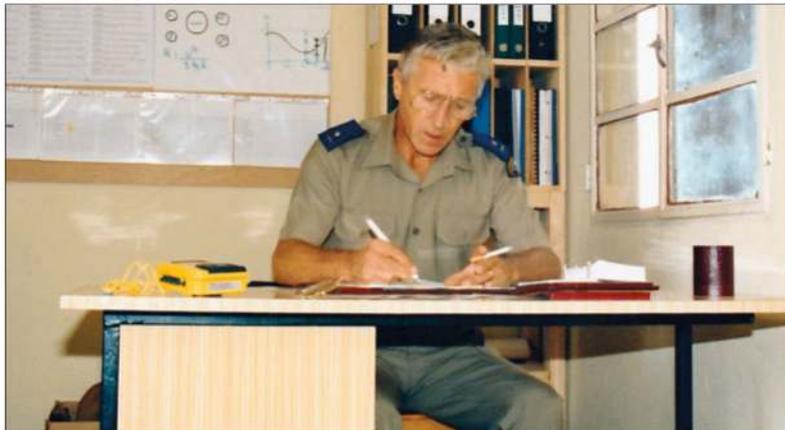
DR/COLL. JEAN-LOUIS GAYNECOCHTE





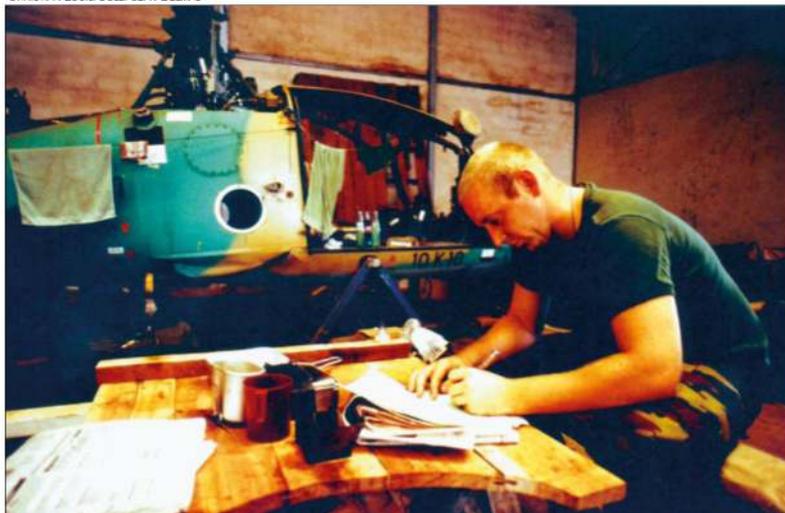
Afin d'assurer la formation des personnels et le soutien technique des matériels, des assistants militaires techniques (AMT) français sont présents : 24 sont en poste en 1990. Ils relèvent de la mission militaire de Coopération, rattachée au ministère de la Coopération. La mission d'Assistance militaire (MAM) au Rwanda est commandée par le colonel Galinié et se compose de trois détachements militaires d'assistance technique (DMAT) : un DMAT Gendarmerie commandé par le lieutenant-colonel Ruelle, un DMAT Terre commandé par le commandant Marliac et un DMAT Air commandé par le capitaine Ducoin.

DRI/COLL. DANIEL MARLIAC



Le cdt Marliac en tenue d'assistant militaire technique (avec le grade de major) dans son bureau à l'Escavi (escadrille d'aviation).

CHRISTIAN LOUIS/COLL. JEAN DELMAS



Accidentée, la "Gazelle" n° 2004 est stockée au fond d'un hangar à Kigali. Au premier plan un para-commando belge.

“ Je me suis donc attelé à leur inculquer la notion de l'emploi de l'hélico armé ” ”

“ Je suis parti au Rwanda d'août 1989 à juillet 1992 comme chef du détachement Terre auprès de l'armée rwandaise, se souvient Daniel Marliac. En tant qu'officier instructeur hélicoptère de combat, j'avais sous ma responsabilité l'assistance de l'escadrille d'aviation, ou Escavi, celle du bataillon parachutiste et

celle du bataillon de reconnaissance équipé de blindés légers Panhard AML et VBL. Pour la partie hélicoptère, il y avait depuis quelques années au Rwanda un moniteur français dont la mission était de poursuivre sur place le perfectionnement des pilotes formés en Belgique ou en France. J'ai moi-même retrouvé au Rwanda un certain nombre de pilotes que j'avais formés à Dax ou bien qui y étaient passés pour y faire leur stage de moniteur.

À mon arrivée en 1989, j'ai trouvé une petite escadrille plutôt “relaxée”, à l'activité aéronautique faible et souffrant d'un manque chronique de pièces détachées et de carburant. Heureusement, l'escadrille comptait en son sein quelques pilotes valeureux sur qui j'allais pouvoir m'appuyer. Basée sur l'aéroport de Kanombe à Kigali, l'Escavi comptait 17 pilotes, y compris le commandant d'escadrille Ntahobari, mais était en sous-effectif de deux pilotes hélicoptère pour pouvoir mettre en œuvre simultanément toute la flotte composée en 1989 de six hélicoptères et quatre avions. Depuis leur stage de formation initiale, les personnels avaient entrepris leurs connaissances, mais sans vraiment les valoriser et n'utilisaient le matériel qu'à 50 % de ses possibilités. Les pilotes avaient été bien formés au pilotage, mais le volet “missions de combat aéromobile” n'avait pas été abordé, leur niveau technique n'étant alors pas suffisant. Je me suis donc attelé à leur inculquer la notion de l'emploi de l'hélico armé : recherche de renseignements, jalonnement, freinage, appui feu, héliportage de commandos et d'équipes missiles “Milan”. Nous faisons des attaques simulées sur des axes possibles d'invasion ennemie venant du Nord, avec pénétration en vol tactique, alignement à 1500 m de l'objectif, tir à partir de 1000 m à 10° de piqué et à 180 km/h, puis esquivé.”

Une escadrille composée de dix appareils

En 1989, l'Escavi est composée de dix appareils : deux “Gazelle” lance-roquettes 10K08 et 10K09 ; une “Gazelle” canon 10K12 ; deux “Écureuil” ; un “Dauphin” présidentiel ; deux “Islander” ; le “Rallye Guerrier” 20L08 et le “Noratlas” n° 120 avec un équipage mixte franco-rwandais. Que sont devenus les autres appareils ? Le “Noratlas” n° 177 ne vole plus et gît à l'état d'épave au bord de la piste. Le deuxième “Rallye” s'est écrasé en 1988 en revenant de Gisenyi vers ▶

Kigali, provoquant la mort de ses quatre occupants. Deux "Gazelle" ont été détruites : la 10K10 suite à une erreur de pilotage en 1988, et la 10K11 par défaut d'entretien en 1989. Le fenestron n'étant plus alimenté en huile, l'arbre de transmission du rotor arrière s'est rompu pendant un vol d'entraînement ; l'hélicoptère devenu incontrôlable s'est écrasé avec son instructeur français, mais l'équipage était sauf.

Formé sur "Alouette", "Écureuil", "Dauphin"

Le cdt Jacques Kanyamibwa est l'un des pilotes d'hélicoptère rwandais. En 1990, il est chef opérations. Il raconte : *"La plupart des pilotes rwandais étaient brevetés en France ou en Belgique, pays qui avaient des cursus de formation similaires. Quelques pilotes ont aussi été formés en Libye, mais leur instruction s'est avérée non satisfaisante et la filière a été arrêtée. Pour ma part, j'ai suivi ma formation en Belgique d'avril 1984 à juillet 1986, d'abord un an à l'EPE, l'École de pilotage élémentaire, sur avion léger Siai-Marchetti SF.260M, puis un an sur "Alouette" II. Durant ce cursus, je suis parti en 1985 dans les Pyrénées pour être formé au vol en montagne pendant deux mois. Rentré au Rwanda en 1986, j'ai poursuivi ma formation sur "Alouette" III, puis le gouvernement rwandais a décidé d'arrêter ces appareils qui*

commençaient à coûter trop cher en entretien. Aérospatiale les a repris et deux hélicoptères "Écureuil" neufs sont arrivés. En 1988, je suis passé sur hélicoptère de combat "Gazelle". Ma formation sur cet appareil s'est faite sur place grâce aux instructeurs français. Je suis ensuite passé sur "Écureuil" et "Dauphin", ce qui fait qu'en 1990, je pouvais piloter tous les types d'hélicoptères en service dans le pays."

Le Rwanda est alors dirigé par le président Juvénal Habyarimana. En avril 1990, il était en visite officielle en France pour solliciter auprès de François Mitterrand une nouvelle aide. Parmi ses demandes figure le remplacement du "Noratlas" par un "Transall". Réponse des Français : inenvisageable compte tenu du coût de l'appareil et de sa maintenance. Sont également demandés des moyens pour la défense de l'aéroport de Kigali dont l'importance est jugée vitale par les Rwandais : besoins en couverture radar – remplacement du radar Selenia offert par la Libye en 1985 et déjà hors-service – et en défense antiaérienne (batterie de 30 mm ou système d'arme Roland). La France considère que cette demande ne correspond pas aux besoins du pays qui n'est pas menacé par les airs et n'y donnera pas suite. Le bataillon de lutte antiaérienne devra se contenter jusqu'en 1994 de ses antiques canons et mitrailleuses et ne sera jamais équipé d'un armement moderne type missile. Enfin,

et non des moindres, est réclamé le remplacement de la Caravelle présidentielle. Mitterrand y répond favorablement et donne des instructions pour qu'un "Falcon" 50 soit offert (2).

Première mission de combat

Le jour de l'invasion le 1^{er} octobre 1990, l'Escavi peut mettre en ordre de vol huit appareils. Deux autres sont en révision et indisponibles : l'"Islander" n° 811 et le "Dauphin" présidentiel. De toutes les façons, les maigres effectifs opérationnels de l'unité ne permettent pas de faire décoller plus d'appareils. Malgré cela, et dès les premiers jours du conflit, les "Gazelle" vont jouer un rôle déterminant en portant un coup d'arrêt à l'attaque ennemie.

Jacques Kanyamibwa se souvient : *"Le 1^{er} octobre vers 10 heures du matin, nous avons reçu l'information que des rebelles avaient franchi la frontière à Kagitumba. En début d'après-midi, nous sommes partis en hélicoptère effectuer une première reconnaissance de la zone et, dès le lendemain, nous avons engagé la première mission de combat au Mutara. Nous avons ensuite enchaîné les opérations. Nous partions à deux "Gazelle", parfois trois, pour traiter au canon ou à la roquette des objec-*

Le N.2501 "Noratlas" n° 120 matricule 9XR-GY (T-02) en service à Kigali. L'appareil date de 1956. À droite, l'ancienne tour de contrôle de l'aéroport.

(2) Tous les détails seront à retrouver dans la troisième partie.



tifs désignés par nos troupes au sol. Certains jours, en fonction de l'intensité des combats, nous effectuions jusqu'à trois missions successives. Nous volions au plus près du sol, le long des collines, pour échapper aux observateurs dans un pays qui se prête bien au combat aéromobile et, arrivés à 2000 m de l'objectif, nous montions à 300 m d'altitude pour tirer nos roquettes – 24 roquettes de 68 mm par appareil – ou nos obus. Nous faisons également des missions de transport ou d'évacuation sanitaire avec les "Écureuil". Le 3 avril, nous avons attaqué une colonne de véhicules rebelles à Ntoma, dans le Mutara, avec une patrouille mixte canon-roquettes. C'est l'"Islander" qui nous a guidés dans l'attaque. Nous avons pu détruire tous les véhicules d'un convoi qui stationnaient le long d'une route venant de Kagitumba. L'effet a été foudroyant : en un instant, le FPR a perdu la majeure partie de ses moyens de déplacement. Ce jour-là, nous avons pris quelques balles dans l'hélico, dont une qui a cassé le viseur, mais personne n'a été blessé.

Après cette attaque réussie, nous avons appris par l'"Islander" que le reste des véhicules du FPR s'était replié au poste frontière de Kagitumba qui était devenu leur poste de commandement. Pour les attaquer, impossible de traverser la région du Mutara que nous savions déjà en partie occupée par les rebelles. Nous avons donc monté une grande opération en passant par l'endroit le plus

DRI/COLL. JACQUES GUILLEM

Le "Dauphin" 10K07, réservé à la présidence, est vu ici lors d'une opération de maintenance en 1990. À l'arrière-plan, un C-130 "Hercules" belge de l'opération Green Bean.



CHRISTIAN LOUIS/COLL. JEAN DELMAR

L'"Islander" n° 751 abattu le 7 octobre 1990 était identique au n° 811 que l'on voit ici. Son aile haute permettait une bonne observation du sol.



PHILIPPE COLIN/COLL. JACQUES GUILLEM

Le "Noratlas" n° 177 immatriculé 9XR-GX (T-01) à l'abandon à Kigali.

discret, le long de la frontière rwandotanzanienne. Le 4 octobre, très tôt le matin, nous sommes partis à deux "Gazelle" et nous nous sommes infiltrés en remontant le fleuve Akagera qui marque la frontière, en volant à 10 m à peine au-dessus de l'eau. Arrivés au croisement des trois frontières Rwanda-Ouganda-Tanzanie, nous sommes rentrés en Ouganda et

nous avons pris par revers les rebelles qui ne nous attendaient pas. Nous avons tiré nos 48 roquettes et avons détruit tous les véhicules qui étaient rassemblés là, ainsi que leur PC. Les dégâts ont été impressionnants. Quand ils ont voulu riposter, nous étions déjà loin... La mission a duré trois heures. Après notre passage, les rebelles n'avaient plus de moyens ▶



de déplacement pour leur troupe, et l'Ouganda s'est plaint de la violation de son espace aérien... Dans l'après-midi, nous avons détruit un autre convoi de ravitaillement qui progressait sur l'axe Nord."

De son côté, Paris déclenche l'opération *Noroît* pour protéger ses ressortissants. La Belgique fait de même avec l'opération *Green Bean*. La mission est avant tout humanitaire, mais Mitterrand estime aussi qu'il faut donner un signal clair de la volonté française de maintenir la stabilité du pays, car on redoute une déstabilisation générale de la région. Une compagnie du 2^e REP (régiment étranger de parachutistes) basée en Centrafrique se pose en "Transall" à Kigali le 4 octobre dans la soirée, après avoir d'abord envisagé de sauter sur la ville, et sécurise l'aéroport car on craint une

avancée des rebelles sur la ville dans la nuit même. Elle est renforcée le lendemain par des marsouins du 3^e RPIMa (régiment de parachutistes d'infanterie de marine) venus du Tchad qui iront récupérer par précaution des Français établis à Gisenyi et Ruhengeri. Devant la pression du FPR, le président Habyarimana appelle la France à l'aide et demande un engagement d'unités terrestres et un appui aérien "Jaguar", en indiquant que son armée doit faire face à des "masses d'assaillants dont beaucoup sont drogués et que seule ce type d'opération militaire peut en venir à bout". Prudente, la France n'accède pas à ces demandes, mais accepte de livrer des munitions, notamment des roquettes pour les hélicoptères.



DR/COLL. PARTICULIÈRE

« L'ordre a été donné de disperser tous les hélicoptères à travers le pays »

L'opération *Noroît* de 1990 a donné lieu à un insigne commémoratif au 8^e RPIMa.

Comment les Français ont-ils appris le déclenchement de la guerre ? Le cne Bruno Ducoin, pilote du "Noratlas", raconte : "Le 1^{er} octobre vers 9h30, le major Leroyer, mécanicien navigant d'équipage, a remarqué un comportement inhabituel des militaires rwandais de l'Escavi. Il part au renseignement et apprend l'invasion du pays. Cette information, a priori des plus surprenantes, est immédiatement transmise au chef de la MAM puis confirmée par d'autres sources. Le 2 octobre, ordre nous est donné par notre hiérarchie de quitter nos lieux de travail et de porter les galons français ; une nouvelle organisation se met en place."

Les rebelles prêts à attaquer l'aéroport

Dans la capitale, la tension monte. "Dans la nuit du 4 au 5 avril, l'information a circulé que les rebelles étaient entrés à Kigali et allaient attaquer l'aéroport, se souvient Jacques Kanyamibwa. Des tirs ont effectivement été entendus dans la capitale. Comme les hélicoptères étaient tous dans le même hangar à Kanombe et vulnérables à un tir de mortier, l'ordre a été donné de les disperser à travers le pays. J'ai pris l'un des appareils pour aller à Ruhengeri dans le Nord-Ouest. Je me souviens qu'un autre a été emmené à Butare dans le Sud, un autre au camp Kigali dans la capitale et un quatrième à la gendarmerie de Kigali. Toute la nuit, des tirs ont été entendus en ville. Des rebelles s'étaient infiltrés en civil avec leurs armes et étaient passés à l'action."

Jusqu'au 7 octobre, c'est l'"Islander" n° 751 qui effectue les missions de reconnaissance aérienne dans la zone des combats. Ce jour-là, alors qu'il orbite à moyenne altitude pour échapper aux armes d'infanterie à Matimba, près de la frontière avec l'Ouganda, il est abattu et s'écrase dans une zone contrôlée par les rebelles. L'épave de l'appareil et les corps des deux pilotes, le cdt Ruterana et le lt Havugimana, ne seront retrouvés que le 30 octobre, lors de la reprise de la zone par les FAR. Les pilotes n'ont pas eu le temps d'envoyer de message de ►

L'aviation gouvernementale rwandaise

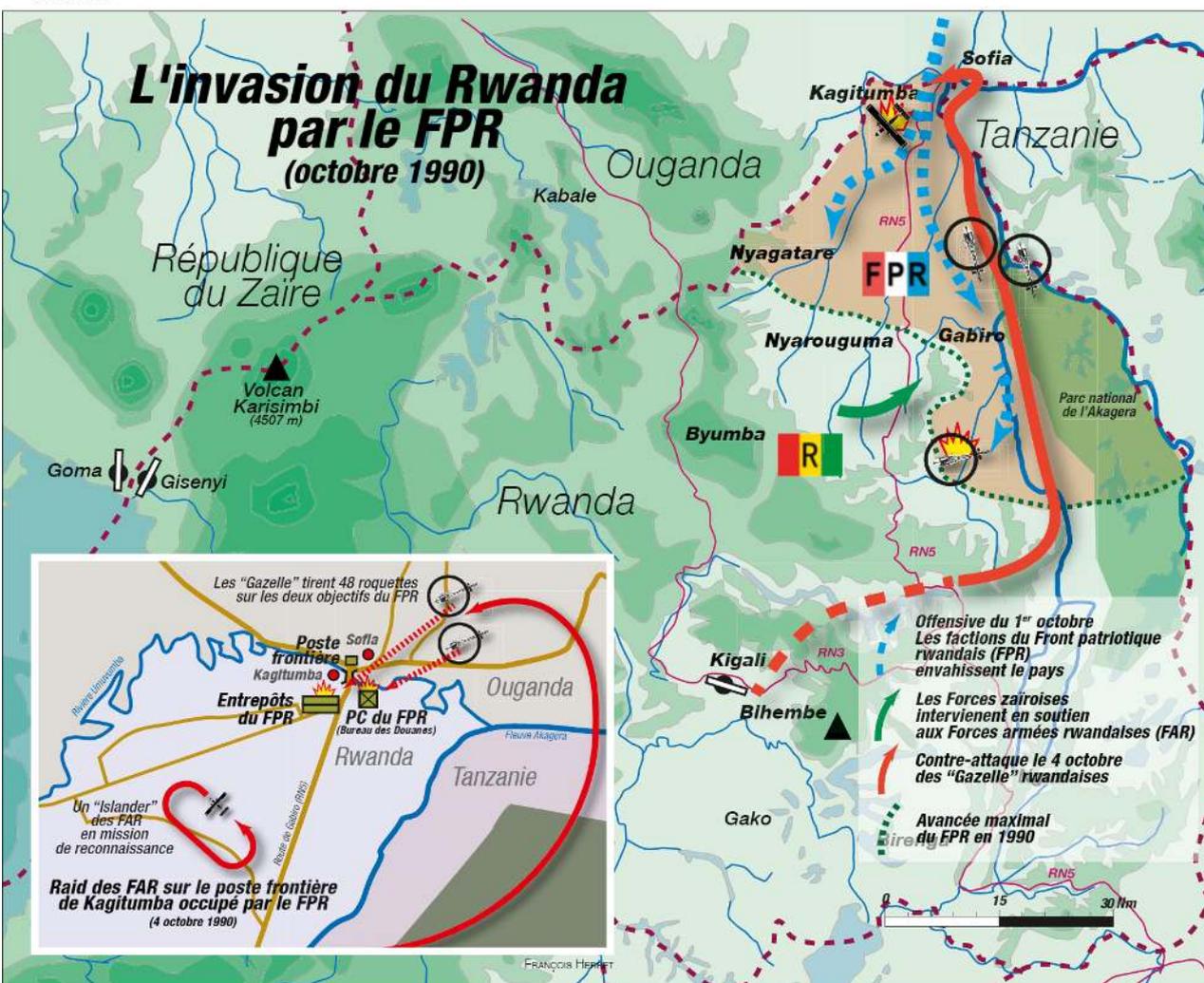
Type	numéro	immatriculation/code tactique
SE.210 Caravelle	209	9XR-CH
"Islander" BN-2A	751	9XR-GV
"Islander" BN-2A	811	9XR-GW
N.2501 "Noratlas"	177	9XR-GX (T-01)
N.2501 "Noratlas"	120	9XR-GY (T-02)
"Falcon" 50	6	9XR-NN
Do. 27A-1	1003-341	20L05
"Rallye" 235 "Guerrier"	3368	20L07
"Rallye" 235 "Guerrier"	3369	20L08
SE.3160 "Alouette" III	1434	9XR-GT puis 10K03
SE.3160 "Alouette" III	1440	9XR-GU puis 10K02
SA.316B "Alouette" III	1937	10K01
SA.316B "Alouette" III	2324	10K04
SA.316B "Alouette" III	2331	10K05
SA.365C2 "Dauphin" 2	5048	10K07
SA.342L "Gazelle"	1871	10K08
SA.342L "Gazelle"	1872	10K09
SA.342L "Gazelle"	2004	10K10
SA.342L "Gazelle"	2005	10K11
SA.342L1 "Gazelle"	2163	10K12
AS.350B1 "Écureuil"	2136	10K13
AS.350B1 "Écureuil"	2137	10K14
SE.3130 "Alouette" II	1077	10K15
SE.3130 "Alouette" II	1008	10K16
SA.342L1 "Gazelle"	2235	10K17
SA.342L1 "Gazelle"	2236	10K18
SA.342L1 "Gazelle"	2237	10K19

Les 20L06 et 10K06 n'ont pas été identifiés.

Les hélicoptères sont tous codés en 10K ; K pour *Kajugujugu*, signifiant "hélicoptère" en langue rwandaise *Kinyarwanda*. Les tirets figurant dans les codes tactiques et souvent placés de façon aléatoire selon les appareils n'ont pas été repris dans cette liste.



DANIEL MARLIAC



Les FAR tirent sur le FPR infiltré au Rwanda. Ce canon de 37 mm d'origine ougandaise a été pris aux rebelles, monté sur un camion (offert par la coopération allemande) et retourné contre ses anciens utilisateurs.

Lors de l'attaque du Rwanda par le FPR en octobre 1990, les rebelles ne seront stoppés qu'à 50 km de Kigali.

FRANÇOIS HERBERT

détresse et ont été très certainement abattus par un missile sol-air qui ne leur a laissé aucune chance. Personne ne sait à l'époque que les rebelles en sont équipés, mais dans l'esprit des FAR, cela ne fait plus aucun doute. Après la perte de cet appareil, la révision du second "Islander", le n° 811, qui durait depuis un an, est achevée en trois jours et il peut prendre la relève. Des reconnaissances à haute altitude avec l'oxygène du Noratlas seront tentées sur l'"Islander" mais se révéleront inefficaces par manque de moyens d'observation appropriés. Certaines missions de reconnaissance seront aussi effectuées par les "Gazelle" de jour comme de nuit, grâce aux jumelles de vision nocturne.

Paris n'engagera pas ses troupes

Le même jour, l'ambassadeur de France Georges Martres écrit à Roland Dumas, ministre des Affaires étrangères : *"Le président Habyarimana m'a appelé ce jour dans une inquiétude proche de la panique pour me demander la suite donnée à sa demande d'appui aérien. Il a ap-*

« Il est à craindre que ce conflit finisse par dégénérer en guerre ethnique »

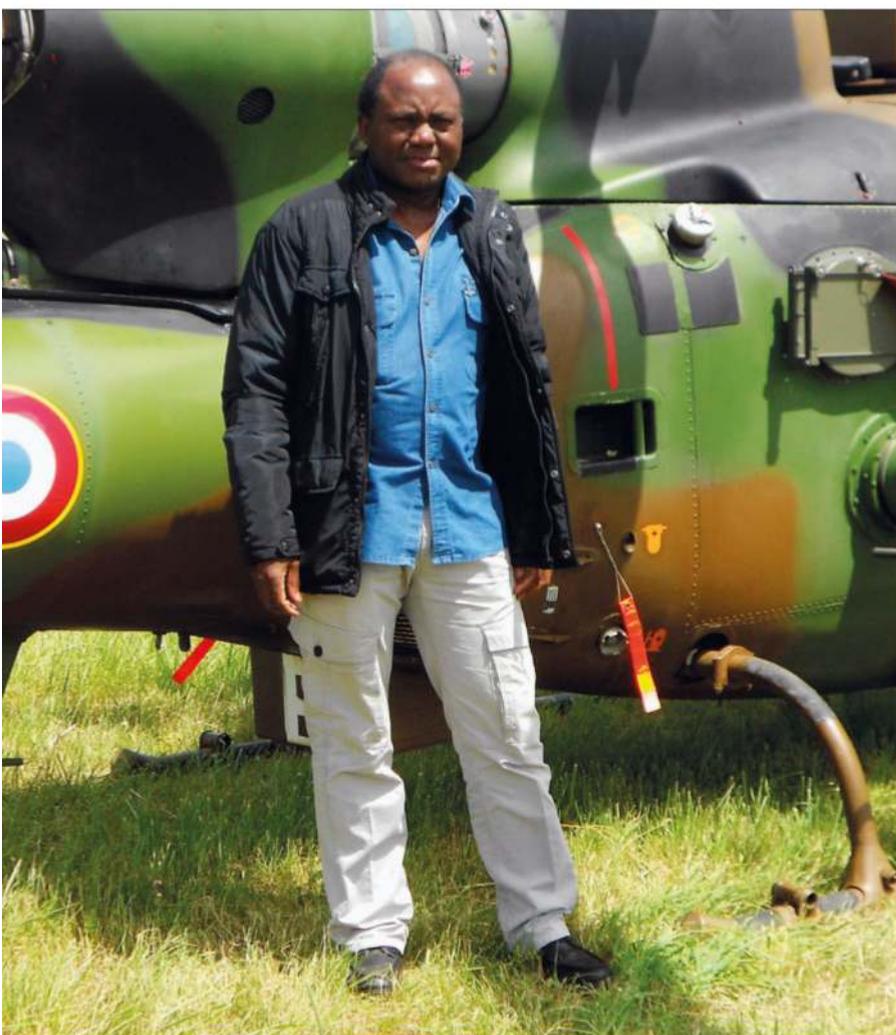
pris que les infiltrations ougandaises s'accroissent et que les assaillants sont armés de SA-7 [en réalité des SA-16 comme on le verra plus loin, NdA]. Je lui ai fait part de notre intervention diplomatique auprès du gouvernement ougandais. Le président estime que la phase diplomatique est dépassée et que si les avions français n'interviennent pas sous 24 ou 36 heures, Kigali ne pourra pas tenir". Mais Paris n'engagera pas ses troupes.

Le cdt Kanyamibwa, pilote de la "Gazelle" 10K08 abattue par un missile SA-16 le 23 octobre 1990, photographié en 2017 devant un appareil de l'Alat.

Paniqué, le Rwanda va alors adresser à ses interlocuteurs français une très importante liste d'armements et de matériels à livrer de toute urgence. Le col. Galinié réagit : *"Ces demandes ont paru excessives et souvent inadaptées. Après étude, il a été décidé de transmettre celles concernant les moyens*

d'aviation, à savoir six hélicoptères "Gazelle" et deux avions de reconnaissance, celles concernant l'armement (en les divisant par dix au moins) et celles concernant les transmissions et les pièces de rechange AML (en les réduisant considérablement)." En parallèle, le Rwanda se tourne vers l'Égypte, un de ses fournisseurs d'armes principaux, pour lui demander trois avions de combat armés de canons et mitrailleuses, deux hélicoptères lourds et quatre "hélicoptères de liaison type "Gazelle" française", mais sans que ces demandes n'aboutissent.

Des soldats des FAZ (Forces armées zaïroises) arrivent maintenant au Rwanda. Habyarimana a demandé un renfort militaire à Mobutu et les premiers Zaïrois de la Division spéciale présidentielle sont arrivés le 5 octobre. Ils sont rejoints par d'autres unités et seront bientôt 1 500 au Rwanda. Une partie du bataillon est envoyée au front pour se battre aux côtés des FAR à Gabiro et l'autre est positionnée à Kigali pour sécuriser la ville avec la gendarmerie. À Gabiro, qui est en temps normal le point d'entrée pour accéder au parc national de l'Aka-



DR/COLL. JACQUES KANYAMIBWA



DR/JEAN-LOUIS GAYNEOETCHE

gera, les combats font rage. La situation est très difficile sur l'ensemble du front pour les FAR. Comme le raconte le col. Galinié : *"L'armée rwandaise n'était pas en mesure de faire face à la situation. La troupe est sclérosée depuis 30 ans et a oublié les règles élémentaires de combat."* Le 7 octobre, les "Gazelle" doivent intervenir sur une unité du FPR qui monte à l'assaut face aux Zaïrois.

L'ampleur de l'attaque sous-estimée par la France

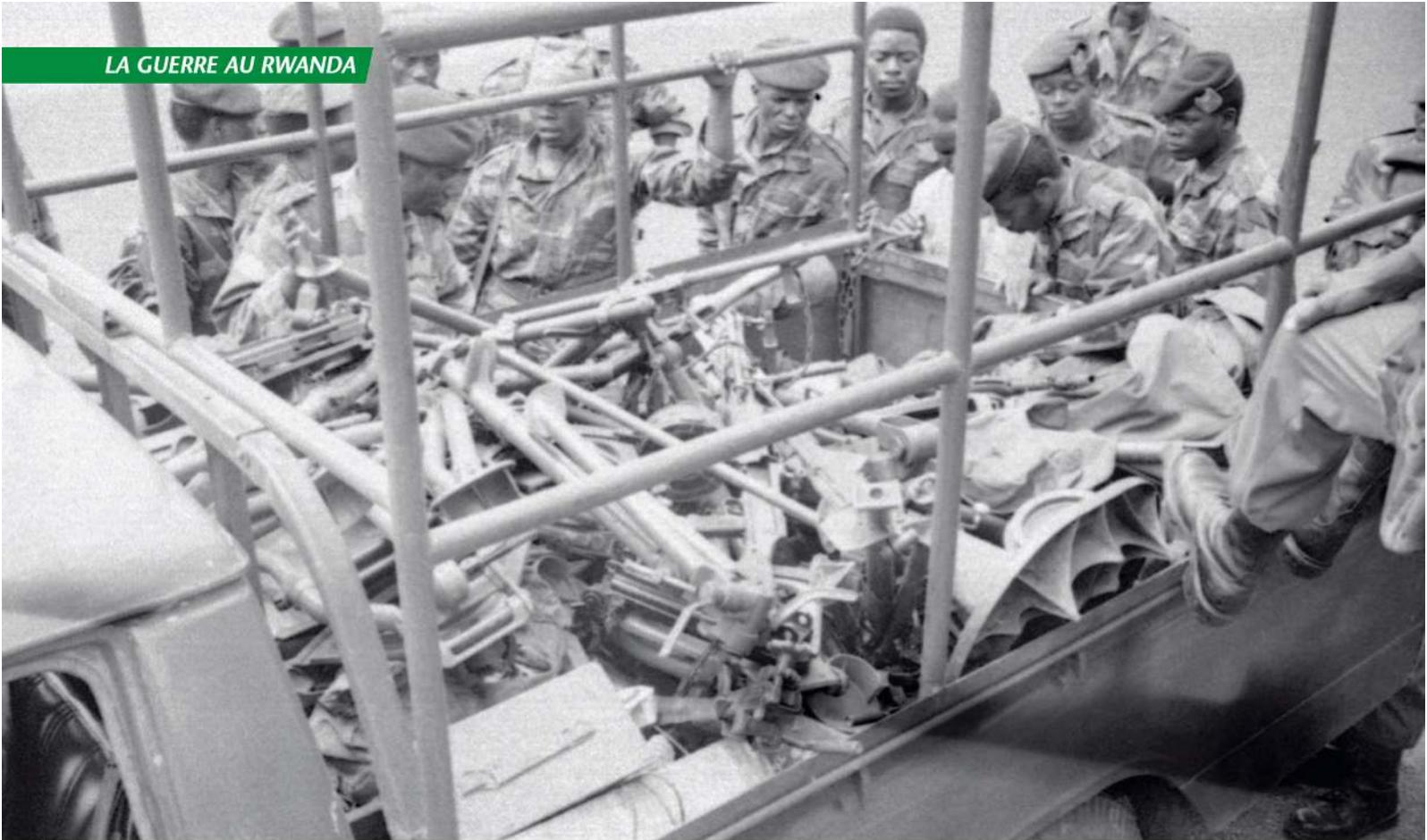
À partir du 10 octobre, la contre-attaque des FAR s'organise. Le 12, les hélicoptères tirent sur des rebelles qui attaquent Nyagatare. Le lendemain, les "Gazelle" brisent une nouvelle attaque, laissant beaucoup de morts et de matériel détruit sur le terrain. Une "Gazelle" accidentée sur le lieu des combats, le rotor arrière ayant touché une termitière, est réparée sommairement avec des pièces d'un autre appareil inutilisé et convoyée sur Kigali. La situation se stabilise maintenant autour de Gabiro qui a changé plusieurs fois de main. Des deux côtés, on fait peu de prisonniers...

Dans tout le pays, les tensions sont exacerbées. Voici le rapport qu'en fait le col. Galinié : *"Il est à craindre que ce conflit finisse par dégénérer en guerre ethnique. En effet, les responsables rwandais font dire que les envahisseurs tutsis portent des inscriptions sur eux "Honneur au roi" réclamant le retour des rois tutsis. Les arrestations de suspects tutsis pour la seule ville de Kigali s'élèveraient à plusieurs milliers (10000 minimum). Les interrogatoires sont violents, les gens sont emprisonnés plusieurs jours sans manger ni boire. La population continue à dénoncer pour préserver sa tranquillité et refuse l'étranger ou le "monarchiste". Le MRND (Mouvement républicain national pour le développement), parti unique, semble reprendre en main le pays hors de la zone des combats. Selon certaines indications, les Zaïrois se joindraient aux Rwandais pour rechercher les suspects dans Kigali, ce qui panique la population. Certains pensent que la partie Nord-Est du pays où l'envahisseur semble implanter une administration pourrait constituer à court terme une zone dissidente."*

Quelle est alors l'attitude des assistants militaires français ? *"Au lendemain de l'attaque du 1^{er} octobre, raconte Daniel Marliac, l'état-major des FAR a présenté un bilan probablement pessimiste de la situation afin de justifier sa demande de soutien direct de la France. Il espérait un engagement immédiat et significatif, avec notamment un survol de la zone des combats par la chasse française. Montrer ses muscles aurait sans doute calmé les esprits, mais pour combien de temps ? La France n'était liée au Rwanda que par de simples accords de coopération et non par des accords de défense. A contrario, je pense aussi que nous avons sous-estimé l'ampleur de l'attaque, en particulier dans le Nord du pays, car à Kigali il n'y a eu que quelques échanges de tirs. Dans ces conditions, encore mal renseigné sur l'origine des troubles, intérieurs ou extérieurs, ou les deux conjugués, le col. Galinié a pris la décision de nous mettre en stand-by en attendant d'y voir plus clair. De plus, les arrestations de plusieurs milliers d'opposants au régime, tutsis pour la plupart, parqués dans le stade de Kigali, nous ont fait aussi reculer."* ►



La "Gazelle" n° 1871 10K08 abattue le 23 octobre 1990 vue à Marignane en 1981 avec une immatriculation d'essais.



DANIEL MARLIAC

Ce stand-by de deux semaines, mal perçu par les Rwandais, a été un peu long et il a fallu ensuite "recoller les morceaux". Nous avons repris nos activités initiales le 15 octobre et avons reçu l'ordre de ne pas participer aux opérations de guerre, notre rôle étant de conseiller techniquement l'armée rwandaise. Concernant les hélicoptères, ils partaient en opération d'abord de l'aéroport, puis ensuite de l'état-major des FAR à Kigali, plus facile à sécuriser. Le niveau des pilotes rwandais avait bien progressé depuis 1989 : les 120 séances d'instructions pratiques dispensées avaient permis de qualifier six pilotes au vol de combat de jour. Cet effectif était suffisant pour servir les trois "Gazelle", bien que le troisième objectif du programme, "le combat de la patrouille", n'ait pu être abordé; mais la parfaite connaissance du terrain sur lequel se déroulaient les opérations a pallié cet inconvénient. La formation avait permis aux équipages d'aborder les séquences de combat en appliquant des schémas tactiques simples, mais connus et éprouvés."

Éjecté en vol de la "Gazelle" abattue

Mi-octobre, Habyarimana demande maintenant à Mobutu de rapatrier ses soldats. Le comportement des FAZ constitue en effet un sujet d'inquiétude pour les populations rwandaises comme pour les expatriés, rançonnés aux

Les photos de cette double page sont exclusives. Ci-dessus un camion des FAR rapporte à Kigali des armes saisies au FPR après les combats d'octobre 1990.

Les FAR n'avaient jamais vu de missile sol-air : le pilote Silas Hategekimana s'en saisit à l'envers... Il trouvera la mort aux commandes de son "Écureuil" en 1993 (voir deuxième partie).

postes de contrôle zaïrois. Des pillages ont lieu, en particulier à Gabiro où le *Guest House* du parc est entièrement dévalisé, ainsi que des exactions contre la population. La méfiance sur le terrain est également forte et, prétextant une méprise qui aurait provoqué la mort de Zaïrois, les FAZ se retirent à partir du 17 octobre.

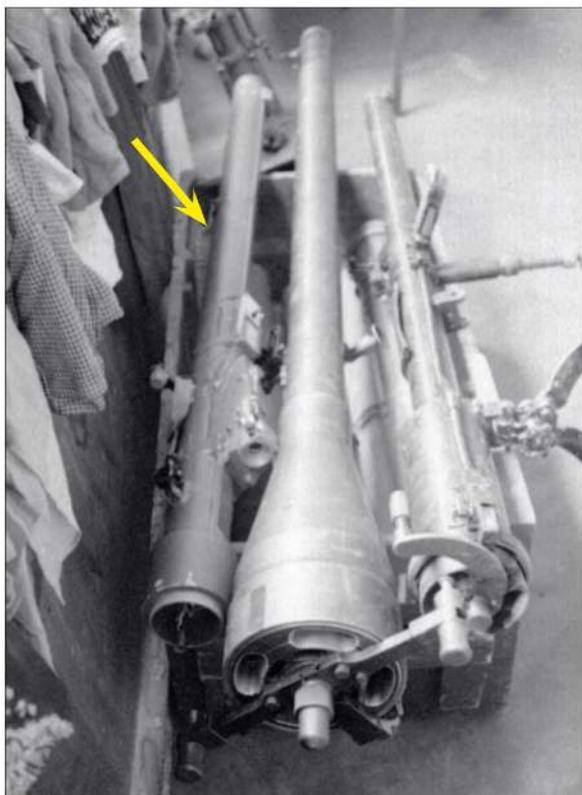
Habyarimana est à nouveau reçu à l'Élysée le 18 octobre. La France ne veut toujours pas s'impliquer dans ce conflit et cherche une solution de compromis. Elle considère avant tout que le problème des réfugiés ne pourra trouver une solution durable

que dans l'ouverture d'un dialogue et la concertation entre les parties intéressées. Néanmoins, le président français n'abandonne pas son partenaire et donne son accord pour que soient livrées trois nouvelles "Gazelle".

"Le 22 octobre, nous avons attaqué un centre d'instruction dans le Nord du parc de l'Akagera, près de la frontière avec l'Ouganda, raconte Jacques Kanyamibwa. Nous avons aussi détruit un centre de transmission, des abris qui avaient été creusés dans le sol ainsi que des véhicules. Une autre attaque a été menée l'après-midi à proximité de Nyagatare contre une forte concentration d'en-



DANIEL MARLIAC



DANIEL MARLIAC

nemis. Défaits, les rebelles ont commencé à se replier en Ouganda.”

Mais le lendemain, au cours d'une nouvelle mission d'appui, une "Gazelle" est abattue. "Le 23 octobre, nous avons reçu une demande d'appui-sol dans le secteur de Nyakayaga, sur la route entre Kayonza et Gabiro, raconte Jacques Kanyamibwa. Nous sommes partis à deux "Gazelle". J'étais avec le cne Javan Tuyilingire à bord de la 10K08 lance-roquettes. Le cne Ntizihabose était avec le cdt Karisa dans l'autre hélicoptère. Arrivés sur place, nous avons demandé les coordonnées de l'objectif et nous avons fait un seul passage

Parmi les armes saisies, un tube utilisé de SA-16 (flèche) provenant de l'armée ougandaise. Probablement l'un de ceux qui ont abattu l'"Islander" ou la "Gazelle".

La bombonne de refroidissement du SA-16 abandonné par le FPR.



DANIEL MARLIAC

pour tirer nos roquettes, la "Gazelle" de Ntizihabose restant en attente au-dessus de la zone amie.

Nous avons pris de la hauteur, nous avons tiré nos roquettes en piqué puis nous avons dégagé. Après l'esquive, alors que nous étions encore à 250 m d'altitude, je me souviens avoir déclaré à Javan : "Tourne à droite, on rentre !" Et puis tout à coup, plus rien... le trou noir !

Quand j'ai repris connaissance, j'étais couché dans une bananeraie, seul, torse nu. Ma veste et mon casque avaient disparu. J'étais brûlé sur tout le côté gauche, de la tête aux hanches, sur la totalité du bras gauche et sur le dos, ainsi que sur l'avant-bras droit et je souffrais énormément. Que m'était-il arrivé ? Où était Tuyilingire ? J'ai alors pensé : "On a dû nous tirer dessus...", mais je n'avais rien vu, rien entendu ni même ressenti au moment où nous avons été touchés. Et il n'y avait aucune trace de la "Gazelle" autour de moi. Comme je pouvais encore marcher malgré des vertiges, je me suis dirigé vers une route où stationnaient des camions militaires rwandais. Les soldats ont été très surpris de me voir ! Ils avaient parfaitement vu un missile arriver sur la "Gazelle", l'hélicoptère tomber puis brûler au sol et ne pensaient pas qu'il y ait pu y avoir un seul survivant. Ensuite j'ai été évacué de la zone."

Six passes de tir par jour, 640 roquettes tirées

Daniel Marliac complète : "Ayant vu toute la scène, son ailier, le cne Ntizihabose, est immédiatement rentré à Kigali, a changé d'hélicoptère et est revenu en "Écureuil" chercher le cdt Kanyamibwa pour l'évacuer de toute urgence sur l'hôpital. Heureusement pour lui, l'accident avait eu lieu dans une zone contrôlée par les FAR. Compte tenu de ses brûlures très importantes, au troisième degré, son transfert en France a été décidé le jour même. Par chance, c'était un mardi et le 747 d'Air France attendait pour redécoller. Le col. Galinié a alors fait le nécessaire pour retarder son décollage dans l'attente des autorisations administratives nécessaires."

Jacques Kanyamibwa poursuit : "J'ai pu être évacué sur l'hôpital des Grands Brûlés à Clamart où je suis resté jusqu'en juillet 1991. J'y suis revenu ensuite à plusieurs reprises pour y subir des opérations. Grâce aux soins reçus, j'ai pu revoler. Un an après, je suis revenu sur les lieux de l'accident et j'ai compris ce qui s'était passé, notamment pourquoi je

n'avais pas vu l'épave de la "Gazelle" à l'époque. Dans sa chute, l'hélicoptère s'était cassé en deux morceaux, la cabine et la poutre arrière, qui s'étaient éparpillées à 100 m de distance l'un de l'autre dans la bananeraie et j'étais tombé au milieu d'eux. Avec les arbres, je ne les avais pas vu brûler. J'avais dû être éjecté en vol et c'est un vrai miracle si je suis encore en vie ! Tuyilingire n'avait pas eu cette chance et était resté coincé dans l'habitacle."

Après la perte de la "Gazelle", le commandement engage ses maigres moyens aériens avec modération. Cela coïncide de toute façon avec la fin de l'offensive rebelle. Un cessez-le-feu unilatéral est décrété par les FAR le 24 octobre. Afin de remplacer la dernière "Gazelle" perdue, le col. Ntahobari contacte Aérospatiale pour connaître les conditions d'un achat immédiat d'un appareil. Un prélèvement sur chaîne d'un SA.342M français, un moment envisagé, n'est pas rendu possible du fait d'équipements non autorisés à l'export. Il est proposé à la place un modèle neuf SA.342L1, mais livrable au mieux sous neuf mois.

Daniel Marliac note dans un rapport : "Entre le 2 et le 23 octobre, et malgré l'imprécision des renseignements, les interventions des hélicoptères armés se sont succédé à un rythme très élevé : six passes de tir par jour, 640 roquettes tirées. Leur bilan est très positif pour les raisons suivantes : pas d'armement antiaérien dans la zone des combats la première semaine, très bonne connaissance du terrain et grande détermination des équipages aiguës par les succès des premières missions. De l'avis de l'état-major et des commandants des unités au contact, l'action des hélicoptères armés a été déterminante. Le président rwandais l'a même souligné dans son discours le 1^{er} novembre 1990."

Lors du ratissage effectué sur le terrain, les FAR trouvent des armes antiaériennes abandonnées par le FPR : mitrailleuses lourdes, canon de 37 mm et lance-missiles sol-air portable SA-16. Ce missile, comme l'ensemble de l'armement dont disposaient les combattants du FPR, était issu de l'arsenal ougandais et lui avait été fourni pour son offensive. À la fin de l'année 1990, même si le FPR est défait, des actions armées continuent à avoir lieu quasi quotidiennement à la frontière ougandaise. Le FPR a perdu une bataille, certes, mais la guerre, elle, ne fait que commencer... ■

À suivre