

AMBASSADE DE FRANCE

KIGALI, LE 2 Août 1991.

AU
RWANDA

MISSION D'ASSISTANCE MILITAIRE

Courrier arrivé le					
- 9 AOÛT 1991					
	A	R		A	R
G			LOG		
CA			F		
AA			P		
BEC			ST		

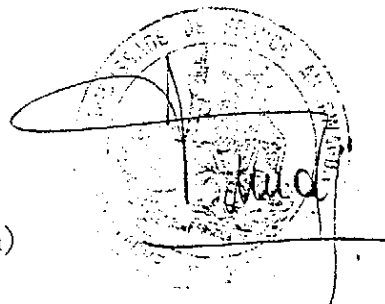
A N A L Y S E : Compte-rendu trimestriel D.M.A.T./AIR.

N° 570 / 2/MAM/RWA : TRANSMIS par le Colonel CUSSAC, Chef de la Mission d'Assistance Militaire au RWANDA.

Au cours des 6 derniers mois, le D.M.A.T./AIR, sous l'autorité du capitaine DUCOIN a continué à accomplir les missions confiées avec efficacité et compétence professionnelle à la satisfaction des autorités locales.

DESTINATAIRES :

- Ministère de la Coopération (MMC).
- D.G.A /D.R.I. (2ex. dont 1ex. Sous-direction
1ex. Bureau Information)
- E.M.A. /RE.4
- E.M.A.A.2/REN.
- E.M.A.A. / B.A.M.
- D.P.M.A.A (2 ex.dont 1ex. adjoint au Directeur)
1ex. 2/B/MUT/2).



AMBASSADE DE FRANCE
AU
RWANDA

KIGALI, LE 15 JUILLET 1991

N° 568/2/MAM/RWA

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/CD du 12 Novembre 1987.

DESTINATAIRES

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

1. MISSIONS ET ORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR LOCALE.

1.1. Missions

a) Avions

- Sans changement.

b) Hélicoptère

- Sans changement.

1.2. Organisation

- Sans changement.

2. MISSIONS ET ORGANISATION DU DETACHEMENT.

2.1 Missions

- Sans changement.

2.2 Organisation

- Sans changement.

2.3 Rôle et missions du DMAT en relation avec l'opération NOROIT.

- Sans changement.

Pour leur conduite lors des événements d'Octobre 90, les personnels du DMAT AIR se sont vus décerner diverses récompenses: un témoignage de satisfaction du Chef d'Etat Major des Armées Françaises aux CNE DUCOIN et MAJ LEROYER ; une Lettre de félicitation du Général Commandant la Mission Militaire de Coopération, à l'ADT CLAUS. D'autre part, ce dernier, ainsi que les autres militaires Français quittant le Rwanda cette année, a été décoré par les autorités locales et, à cette occasion, fait Chevalier de l'Ordre de la Paix.

3. MOYENS ET PERSONNEL.

3.1 Personnel AMT AIR

- Sans changement.

3.2 Personnel autochtone et contractuel

- Sans changement.

3.3 Personnel AMT ALAT

Arrivé depuis 5 mois le CNE LEMAIRE, pilote moniteur hélicoptère détaché, n'a pu, faute d'appareil, commencer la formation des élèves pilotes hélicoptères.

4. MOYENS EN MATERIEL.

Arrivée le 28/06 par le N2501 de la première AL2, cédée par la France, et destinée à la formation citée précédemment. Un deuxième appareil devrait arriver prochainement.

5. RENSEIGNEMENTS AERONAUTIQUES.

La zone interdite correspondant aux zones de combats est toujours active.

A noter que les renseignements obtenus des prisonniers ennemis permettent d'estimer à huit le nombre de missiles Sol-Air tirés avec deux coups au but; du matériel, notamment de type SAM 16, a été retrouvé sur le terrain.

6. ACTIVITE AERIENNE.

6.1 Activité de l'armée de l'air locale

- Sans changement.

Les gazelles armées n'ont effectué qu'une mission d'envergure en "nettoyant" une file située dans le parc de l'AKAGERA.

6.2 Activité des AMT

: du 1er avril au	: total N2501
: 30 juin	:
: CNE DUCOIN	: 39h50
: MAJ LEROYER	: 39h50

Le N2501, en révision à DINARD, n'a été disponible que le 14 Juin.

L'activité aérienne correspond donc au convoi retour qui s'est déroulé du 19 au 28 Juin selon le calendrier suivant:

- 19- DINARD-TOULOUSE-FRANCAZAL.
- 20- Chargement de l'AL2.
- 21- Grève de la circulation Aérienne.
- 22- FRANCAZAL-SEVILLE-LAS PALMAS.
- 23- LAS PALMAS-DAKAR.
- 24- DAKAR-BAMAKO-ABIDJAN.
- 25- Repos.
- 26- ABIDJAN-DOUALA.
- 27- DOUALA-BANGUI.
- 28- BANGUI-KIGALI.

La Mission s'est effectuée sans problème majeur (voir les § 7.1, 8.1 et 11.2).

6.3 Activité des autochtones

- Voir § 6.1.

6.4 Activité des contractuels

M50: 50 H

7. SECURITE DES VOLS.

7.1 Evénement

Lors du convoi, à l'issue de la révision, il a été constaté, après la première longue étape (SEVILLE /LAS PALMAS) une fuite d'essence en zone 2 moteur droit. Le mauvais serrage (resserrage de 3/4 de tour) de la tuyauterie alimentation carbu (cette dernière étant correctement freinée) a entraîné une fuite intermittente par vibration et sous forme de vaporisation.

Seule, l'accumulation du dépôt du au carburant a permis à l'issue de 10h de vol au MAJ LEROYER, mécanicien d'équipage, de détecter une panne qui aurait pu entraîner un feu moteur.

7.2 Problèmes liés au matériel

L'emploi du canot 26 places trop volumineux (difficulté en cas de nécessité de le faire passer par la trappe arrière), s'avère peu adapté au N2501. Ce matériel arrive en "KIT" et le conditionnement en l'absence de personnel SAMAR s'est avéré délicat. Dans l'optique d'un prochain convoyage, il sera demandé un canot 10 places (type hélicoptère).

Pour des raisons administratives, les masques oxygène commandés n'ont pu être ramenés à l'issue de la révision.

8. ACTIVITE TECHNIQUE.

8.1 Indisponibilité

Le N2501, cause révision, a été indisponible du 19 Février au 28 Juin.

Outre la fuite essence citée au §7.1, les opérations suivantes ont été effectuées lors du convoyage:

- 1 changement magnéto
- 1 antenne Radio compas (refaite en révision) cassée au premier atterrissage (réparée par le GERMAS TOULOUSE).
- 1 fuite hydraulique train principal gauche
- Informations magnétos moteur droit inversées sur la SOURIAU.

8.2 Ravitaillement technique

Matériel en attente

- Masques et régulateurs oxygène
- Joints de vérins de levage
- 1 VOR/ILS

- Jeu de lampes éclairage tableau de bord

8.3 Documentation technique

Notices techniques matériel radio.

9. ACTIVITE INSTRUCTION.

9.1 Instruction et contrôle vol

Le convoyage retour (39h50), a permis de faire une mission d'instruction au profit du LCL KANYANMZA (pilote) et du CDT RUTAYISIRE (mécanicien équipage).

9.2 Instruction sol

La préparation de la mission, et les interventions techniques exécutées lors du convoyage ont été mises à profit.

9.3 Instruction de stagiaires dans le pays

Voir les § 3.3 et 4.

9.4 Instruction de stagiaires autochtones à l'étranger

Néant.

9.5 Divers

L'absence de stage et l'échec des candidats Rwandais au concours C.S.E.A. 91 ferment la perspective de voir les effectifs complétés et renouvelés dans les trois à quatre années à venir..
Facteurs aggravant: la non venue de la Commission Itinérante de Sélection de l'Armée de l'Air et la nécessité de prendre les élèves pilotes hélicos parmi les sélectionnés en 90 et 89, ne permettraient plus, le cas échéant, d'honorer des stages. Dans cette conjoncture, il apparaît primordial que la dite Commission vienne en 92, et, si possible, en début d'année.

10. DEMANDE DE DOCUMENTATION.

Notices techniques Matériel Radio.

11. RAPPORT SUR LE MORAL.

11.1 Relation à l'intérieur de la communauté AMT.

Sans changement.

11.2 Relation avec les autorités locales

L'effet porteur du à l'aide de la FRANCE dans le conflit, est toujours vivace. Le maintien du détachement NOROIT, l'action efficace du DAMI de RHUENGERI (formation des unités terrestres Rwandaise) et, bien sûr, le travail des personnels de la MAM, sont très appréciés par les autorités locales.

La préparation et la réalisation du convoiage se sont soldées par une participation efficace des Rwandais qui, dans les délais impartis, ont pris en compte la partie des charges leur incombant (survol, taxes et billets d'avion et frais de mission).

Lors de la mission, la bonne entente régnant dans l'équipage ainsi que l'excellence de l'accueil fournis par les bases Françaises sollicitées, ont permis d'effacer le contentieux issu du convoiage précédent.

11.3 Evolution du moral

Le couvre-feu et les restrictions de circulation sur une partie du territoire limitant toujours les sorties, le convoiage a permis à la partie Française de prendre un "bol d'air" à l'extérieur du RWANDA.

Ce trimestre n'a pas vu d'offensive de grande envergure et le conflit semble s'enliser aux frontières.

Cette persistance de l'état de guerre a des effets néfastes sur le plan du moral. L'évacuation n'étant plus à l'ordre du jour, les gens n'ont plus d'inquiétude sur la fin de leur séjour mais le quasi confinement sur KIGALI ou les activités de loisirs sont assez limitées entraine une baisse sensible de l'ambiance.

Les "parcs nationaux" qui représentaient une de ces principales activités, sont toujours le cadre de raids sporadiques et de surcroit partiellement minés. Dans ces conditions, il est vain d'espérer leur prochaine ouverture et les personnels arrivés l'année dernière n'auront, même le conflit cessant à court terme, que peu de chances d'en profiter.

12. PROBLEMES RENCONTRES.

12.1 Problèmes locaux

Les Forces Armées Rwandaises étant toujours sur le pied de guerre, il est difficile de faire passer un message concernant les effectifs ou l'instruction qui, actuellement, ne semblent pas être le souci principal de commandement de l'ESCAVI. La transformation du CNE MUGENZI sur N2501, indispensable pour que puisse être constitué, en cas de nécessité, un équipage Rwandais, est toujours remise à plus tard.

12.2 Problèmes liés à la révision du N2501

- Etat des stocks "moteurs" de la MMC qui ne permet de disposer que de moteur neuf ou de 900h.

- Longueur de l'immobilisation de l'avion. L'obtention d'une dérogation sur la limite calendaire nous permettrait, en fonction du plan de charge des ETS PRADIER, de reculer la date de révision et de continuer à effectuer les missions au RUANDA.

- Dans l'ensemble, le travail effectué a donné satisfaction, mais, un contrôle plus rigoureux aurait peut-être permis d'éviter les quelques pannes constatées lors du convoyage (en particulier le serrage des tuyauteries).

- Confirmation de la date d'entrée en révision:

- soit 3ans après la sortie de VSP 2 - Juillet 92 ,

- soit 3ans après la sortie de VI 18 mois - Décembre 92 .

Ceci est un paramètre important pour la prévision de l'Aide Directe 92; la deuxième hypothèse permettrait de ne pas avoir d'entretien majeur cette année là en sachant toutefois, que la décision est plus technique que financière. Le DMAT, de son côté, sauf avarie importante ultérieure, ne voit aucune objection technique. La première hypothèse impliquerait d'autre part, la nécessité d'un convoyage pendant la période de relève.

13. PERSPECTIVES D'AVENIR.

Le DMAT reprend ses activités avec un avion révisé après un convoyage sans problème. Le bataillon Para ayant prévu la formation de 3 promotions, l'activité devrait être soutenue durant les deux trimestres à venir. Pour réaliser les objectifs de cette année 91, il ne reste qu'à transformer un pilote sur N2501.

14. FICHES DE POSTES.

Voir en annexe.

Le Capitaine Bruno DUCOIN,
Chef du D.M.A.T. AIR 15.691