



Départ des derniers avions d'armes
de l'opération *Turquoise*

Mission au Zaïre

L'aéroport de Kisangani, au Zaïre, était transformé, durant l'opération *Turquoise*, en une véritable base aérienne de l'armée de l'Air. Elle a fermé ses portes, le 22 août dernier, avec le retrait général des éléments français.

“Base aérienne” de Kisangani. 16 août, à l'aube. Quatre *Mirage F1 CR* de l'escadron 2/33, originaire de Reims, s'élançant sur la longue piste, dans un rugissement terrible dont l'écho se répercute dans la forêt tropicale environnante. C'est leur dernière mission. Cinq jours plus tard, tout le personnel est évacué et le matériel rapatrié. La fin d'un véritable défi à la jungle...

L'aventure commence le 21 juin : l'opération *Turquoise* est lancée. Alors que l'armée de Terre se porte au secours des populations massacrées sur la frontière rwandaise, il faut établir rapidement une plate-forme, à partir de laquelle les avions de la Force aérienne de combat (FAC) pourront mener à bien leurs éventuelles missions d'appui feu. Le même jour, un *Transall* se pose sur l'aéroport de Kisangani. Douze officiers français et leur chef, le colonel Guy Lanthoinette, débarquent de l'avion. Après quelques palabres avec l'autorité militaire locale, la visite des installations peut commencer. Quelle consternation !

Si le terrain dispose d'un semblant d'aérogare gérant le petit trafic local, le reste est laissé à l'abandon total : la jungle envahit tout.

Depuis le dernier pillage en date, tout a absolument disparu, jusqu'aux poignées des portes. Inutile de préciser qu'aucune ligne téléphonique ne fonctionne. Pire ! L'eau courante est inexistante et l'installation électrique n'est plus qu'un souvenir.

Décidant de s'installer dans l'aérogare, le colonel organise les moyens. Rapidement, des spécialistes arrivent de France. L'extraordinaire capacité d'adaptation des militaires français fait merveille. Les sanitaires sont refaits à neuf. Les interruptions de canalisations d'eau courante sont traquées, dans une terre difficile à creuser. Au bout d'une dizaine de jours, le précieux liquide coule des robinets.

Les installations de campagne arrivent : moyens de communication, cuisine et douches de campagne, divers bacs souples de carburant et d'eau. Le tout acheminé par des *Transall* et des *Hercules* français et, pour les volumes

importants, par les énormes *Antonov 124* russes, effectuant d'incessantes rotations depuis la base aérienne d'Istres.

La base est opérationnelle. Elle fonctionne presque à l'image de toute base aérienne française. Les efforts pour améliorer l'ordinaire sont nombreux. Ils restent l'apanage des traditionnels débrouillards que compte chaque "détam" : des cloisons en bois isolent les Français de l'aérogare, les pilotes ont droit à leur vestiaire ; des chambrées et quelques chambres individuelles sont également aménagées. Malgré toutes ces améliorations, la vie quotidienne reste difficile. Les hommes (et quelques femmes) doivent dormir sur des lits Picot, protégés par une moustiquaire. Les précautions sanitaires sont contraignantes. Mais personne ne se plaint. À Kisangani, ils se considèrent presque comme des privilégiés par comparaison avec l'enfer dans lequel vivent les Français stationnés à Goma, dont les visions d'épouvante sont retransmises au fil des transits.

La mission des chasseurs

Le 26 juin, les *Jaguar*, habituellement basés à Bangui (Centrafrique), effectuent les premières missions. Les avions sont stationnés sur une zone, séparée du parking principal où se trouve un *Breguet Atlantic* de la Marine nationale chargé, avec les *Puma* de l'armée de l'Air de Goma, des missions SAR (*Search and Rescue*). Ils prouvent l'utilité de leur présence, en même temps que leur efficacité, lors de la récupération réussie d'un pilote de *Jaguar*, qui s'est éjecté dans la brousse. Les autres emplacements sont occupés par le ravitailleur *C-135 FR*, affecté à l'opération. De nombreux avions-cargos, dont les *APU* (*Auxiliary Power Unit*), tournant toute la nuit, vont troubler longtemps le sommeil des trois cent soixante-dix militaires de la base.

Les *Jaguar* ne sont présents que pour assurer la jonction avec les avions venus de France. Dès le 29 août, quatre *Mirage FI CT* arrivent de Colmar. Le 3 juillet, le dispositif est complété par l'arrivée de quatre *FI CR* qui assurent la relève des *Jaguar*.

Quant aux convois, ils ne sont pas simples. Outre rester assis sans pouvoir bouger plus de six heures, il faut également assurer le ravitaillement durant les étapes (souvent à trois reprises) et s'efforcer de ne pas perdre le contact avec le *C-135 FR* qui assure la navigation et les liaisons radio de l'ensemble. L'opération est délicate surtout au

débouché de Dakar, où sévit régulièrement, vers l'Est, le front intertropical (FIT) et ses très violentes turbulences.

Un "as" des *Jaguar*, le capitaine de Gournay, et son numéro deux, le capitaine Talvert, en feront l'expérience : le 13 août, entre Dakar et Bangui, aux commandes de deux avions destinés à renforcer le dispositif, ils sont restés "collés", pendant trois quarts d'heure, à deux mètres des bouts de plumes d'un *Boeing*. Ce dernier, commandé par le capitaine Casanova pour l'étape, leur évitera bien des soucis, grâce à son radar météo. Sur place, la mission est presque ordinaire. Il faut être présent sur la frontière et calmer les esprits belliqueux qui pourraient s'en prendre aux réfugiés ou à l'armée de Terre. Les configurations d'armement sont simples : ce sont soit des canons seuls avec deux bidons, soit un bidon ventral et des paniers de roquettes.

La menace air-air est inexistante, mais il faut tenir compte de quelques SA 7 et bitubes de différents calibres. Sur le terrain, des FAC (*Forward air controllers*) opèrent au côté d'unités de l'armée de Terre.

Tous les jours, les chasseurs effectuent des missions d'environ trois heures (avec deux ravitaillements). Ils

accomplissent parfaitement leur mission et maraudent sans problème au-dessus du "persil" (la jungle).

Mais une soudaine montée en puissance se produit le 17 juillet : dans la ville de Goma, les réfugiés surgissent en masse et la piste est subitement bombardée au mortier. La "base aérienne" de Kisangani prouve immédiatement sa capacité : pendant que le fret humanitaire se déverse sur le parking principal, la zone des *Mirage* est prise d'une activité fébrile. Les mécaniciens s'activent aux remises en état rapides ; une patrouille décolle d'urgence et deux *FI CR* foncent vers le Rwanda, dont ils franchissent la frontière, en direction de la ville de Gisenyi, d'où les tirs semblent provenir. Quelques passages à trois cents pieds calment aussitôt les esprits ; les tirs d'armes lourdes s'arrêtent. Ce sera la seule "action" des chasseurs durant l'opération



A. Beinat

Temps pluvieux, habituel à cette saison...

Jaguar français en vol



SIRPA AIR

Le vestiaire des pilotes sur la base de Kisangani



A. Beinat



A. Beinat

Ci-contre :
Ravitaillement
en vol d'un
Mirage F1 CR

Ci-dessous :
Les drapeaux
français et zairois



A. Beinat

Turquoise ; ils prouvent ainsi facilement l'utilité de leur présence.

Le 31 juillet voit le départ des "CT". Le désengagement français s'accélère ensuite, et le 16 août les derniers avions quittent l'aéroport zairois. Les "CR", accompagnés par deux *C-135 FR* transportant mécaniciens et équipement, reviennent par Libreville et Dakar ; ils franchissent d'une seule traite la distance les séparant de Saint-Dizier (la piste de Reims est en réfection), où la patrouille de quatre avions, conduite par le commandant Dumont, atterrira après cinq heures et demie de vol. Les "perms" qui suivront ne seront certainement pas volées... ●

Ci-dessous :
Un détachement
de F1 CR

Arnaud Beinat



A. Beinat

Au-dessus de la jungle

Le principal danger de la mission *Turquoise* a été constitué par le terrain lui-même : d'abord la météo, souvent difficile, avec des brouillards fréquents. Ensuite la jungle, obligeant les pilotes à porter un harnais tropical destiné à descendre des arbres gigantesques en cas d'éjection au-dessus de la forêt. L'équipement était complété par un lourd gilet "SAR guerre", comportant, entre autres, balises, GPS (*Global Positioning System*) de survie, "starlight" et "cylum" (bâtons fluorescents très lumineux d'une durée de douze heures). À Kisangani, les pilotes ont participé à quelques sorties dans la jungle et ont pu bénéficier de conseils en matière alimentaire et de précautions à prendre. Malgré tout, les chances de survie dans un tel milieu restent très minces.