

Association Nationale du Transport Aérien Militaire – Info (Mois ?, Année?)
1978 - Opération Bonite

Avant que la mémoire ne s'éteigne, je voudrai poser quelques mots, des mots simples pour évoquer un souvenir qui a marqué mon mon histoire et celle de l'équipage qui a partagé ces moments. Transmission sans prétention pour un devoir d'histoire, page relatant un évènement qui a changé le cours de la vie de beaucoup de personnes dont l'existence même était mise en jeu.

Ceci s'est passé un mois de Mai 1978, nous étions mon équipage et moi en détachement à **N'Djamena** avec d'autres équipages, dans notre jargon un « détam », pour ma part c'était mon premier en tant que chef de bord. Le 18 Mai au matin est tombée une demande concernant une mission au **Zaire** sans autre explication ; nous sommes choisis pour effectuer cette mission avec l'équipage du capitaine *Teixido*. Préparation finie, le décollage s'effectue vers les 17h, presque à la fraîche, un vol sans histoire vers **Kinshasa**. Comme aucune précision ne nous a été donnée concernant cette mission, notre avion est en version transport palettes avec simplement les lots standards **Afrique** et une sacoche de « doc » Nord (cartes GNC 1/5.000.000, ONC 1/1.000.000 hémisphère Nord), les connaisseurs s'en rappelleront je pense.

Arrivés sur site, une drôle d'ambiance règne sur le tarmac, beaucoup d'agitation, de va et vient sur ce parking des forces aériennes zairoises. Nous trouvons une place et tout de suite un parachutiste – j'allais écrire un biffin – nous demande de nous presser vers la salle de réunion de leur casernement avec des cartes du pays. Chose qui m'amuse car mes cartes ne vont pas si loin.

Chance ! De mon côté, il me reste dans ma doc perso une carte de la dernière manip (Verveine) faite sur place. Avec ce vestige, nous rejoignons les pilotes et moi la dite salle. Là beaucoup de monde, surtout des ... enfin des paras et des bérets verts ; ceux là, on les connaît aussi . Ils sont en tenue de combat avec arme, nous, nous avons des stylos.

Nous subissons une conférence en bonne et due forme sur la situation politico-économico-stratégico-cocorico de la part d'un colonel ... para.

Un colonel de la légion s'approche alors de moi et me demande si je viens pour larguer, je ne sais que répondre. Alors, pendant que la conférence se poursuit, il nous explique pourquoi nous sommes là. Il est étonné de nous voir seuls alors qu'il attend un flot de transport ; il voudrait parler à un officier – je ne suis qu'adjudant – mais nous n'avons pas de temps à perdre et je commence à comprendre . La nuit est tombée et dans cette salle va débiter l'opération « Bonite ».

Quelques mots sur une feuille de météo servira de briefing ; nous ne connaissons que le lieu du largage : **Kolwezi**.

Quelques photos aériennes surannées et des coordonnées piochées sur ma vieille carte ONC. Une fiche de percée périmée servira de support à l'ordre d'opération général et nous commençons à élaborer un plan de manœuvres.

Les nouvelles arrivent, elles ne sont pas rassurantes ; la France n'a pas donné le feu vert pour l'opération et nous nous retrouvons seuls. La nuit s'annonce difficile. L'avion n'a pas de version « para » ; on va être obligé de bricoler des protections pour les bordures des portes arrières. Les mécanos comme à leur habitude font merveille. Ils trouvent une longueur de tuyau d'arrosage qui, coupée dans le sens de la longueur procurera une protection relative si cela tient. On verra bien.

Pour le colonel *Erulin* ceci est un détail, son souci principal est de voir cet équipage de jeunes, car à part les mécanos qui font chuter la moyenne d'âge, tout le reste de l'équipe ne dépasse pas 28 ans et pour certains 23, pas vrai Jeannot dont c'est la première mission en **Afrique**.

Nous n'avons pas mangé et les tripes serrées nous rejoignons l'avion pour cette veillée d'armes, car nous n'avons pas de couchage prévu . Qu'importe. Tant bien que mal nous faisons le point et calmement nous évaluons la situation ; dans l'intervalle le colonel *Bernier* nous a rejoints. Il nous donne l'aide qu'il peut nous apporter et même si nous le sentons inquiet nous nous efforçons de paraître à l'aise.

Les dés sont jetés pour faire l'aller et le retour **Kinshasa – Kolwezi – Kinshasa** : il y a plus de 7 heures de vol plus 62 paras équipés jusqu'aux dents . Qui a dit qu'un para équipé pesait 120kg ? Moi je pense que quelques kg

supplémentaires ne sont pas ... superflus, surtout si le para en question fait près de 100kg et que son barda plus son armement est en conséquence ... genre tube de mortier ... bref nous tombons sur un compromis et le résultat est là. Je peux le dire aujourd'hui, il y a prescription, nous approchons les 54 tonnes.

Mais le hasard fait bien les choses, nous décollerons de bonne heure gagnant quelques précieux degrés qui ont comme nous le savons tous, ont un grand impact sur les performances au décollage. La nuit est courte, les pensées s'affolent un peu et même si nous ne mesurons pas tout à fait l'enjeu, nous savons qu'il est d'importance.

Papy Manza – Adjudant- chef *Manzanarès* - est un des rares à avoir connu le feu, nous les jeunes nous n'en savons rien sinon à travers les récits des autres.

Au matin, l'état-major s'affole ; la météo est ubuesque. Il fait un brouillard à couper au couteau empêchant tout décollage en VFR ; de plus la formation, un subtil cocktail de trois C130 zairois et d'un TRANSALL n'est pas prête.

Pour couronner le tout, mais cette information reste à vérifier, nous n'avons toujours pas le feu vert pour l'opération. Les heures passent avec une montée de stress qui suit de près la montée de la température et le décollage qui posait problème à faible température semble irréel quand le thermomètre franchit la barre de 29°C.

Puis cerise sur le gâteau, si je peux m'exprimer ainsi, une roue extérieure droite du train principal se dégonfle. J'ai beau être né un vendredi 13 à **Lourdes** cela commence à bien faire.

Vers 13h locale, le brouillard se lève et la température fait un bon substantiel. Miracle, le feu vert est donné par Mr. Giscard d'Estaing en personne. Nous avons eu quelques échanges avec nos homologues zairois qui ne prennent pas l'affaire très au sérieux et dont le professionnalisme n'est pas très convaincant.

La formation s'ébranle. Juste avant le décollage les mécanos ont dégottés un groupe à air et ont réussi à regonfler le pneu. C'est toujours ça de gagné ; nous avons lancé un dépannage, on verra bien.

Roulage, l'avion se traîne, pourtant le 18 est un super avion, des perfos d'enfer mais là le compte y est. Alignement, on met les gaz ; nous ne consultons plus la température ; pas assez de page dans le manuel et les courbes ne vont pas assez loin ; mais les dés sont jetés et l'avion roule longuement, très longuement et quitte le sol. Derrière nous les C130 plus à l'aise décollent aussi et filent vers la destination. Malgré notre demande, ils ne réduisent pas leur vitesse et nous doublent après 2 heures de vol.

Un vol aléatoire, les cartes sont pavées de ces mots « relief data incomplete » que tout navigateur affectionne particulièrement ; mais j'ai confiance en mes souvenirs de NAV. Je reconnais les passages (de l'opération Verveine en 1977) et en voyant se profiler la destination je m'aperçois que les C130 ne sont pas sur l'axe, loin de là.

Nous commençons alors un guidage des avions donnant des caps à l'un et à l'autre, faisant réduire la vitesse ; nous sommes trop haut, le premier passage est un échec. Nous faisons un hippodrome et dans le virage, reprenons le commandement, nous nous axons et larguons sur la DZ identifiée.

Quelque tirs sporadiques nous accueillent en fin de zone. C'est fait ! Le paras sont partis, nous ne nous représentons pas encore ce que cela a comme importance.

Retour dans la fatigue et la faim ; nous n'avons rien eu à manger depuis plus de 24 heures mis à part quelques babioles.

Sur le chemin du retour nous servons de relais aux troupes au sol qui progressent ; les mots nous assomment ; cela parle de morts. Le nombre est effarant et on nous demande de revenir le lendemain pour approvisionner, car les troupes sont parties avec le minimum.

C'est à ce moment là que nous mesurons certains éléments qui nous ont échappés. Nous venons de faire une opération réelle.

Les jours se sont succédé avec leurs lots d'anecdotes, nous avons été lancés dans la bataille sans armes ni bagages. Le colonel *Bernier* s'est débattu pour que nous puissions être à la hauteur avec les moyens du bord.

Bien d'autres anecdotes sont à porter à cette opération, elles sont encore dans ma mémoire et je leur donnerai des mots, je le sais, mais pour cette fois-ci je terminerai avec la composition de l'équipage : sergent-chef Jean-Luc *Renard* (**pilote**), sergent Jean *Cani* (**pilote**), adjudant-chef Yves *Gravereau* (**mécanicien**), adjudant-chef Joseph *Manzanarès* (**mécanicien**) et moi-même, adjudant (**navigateur**), chef de bord.

Je donnerai suite certainement à ce récit si des personnes sont intéressées ; dans ces pages, je trouve ce devoir de mémoire important pour nous et les générations à venir.

Que vive le 03/061 POITOU !
Que vive le COTAM et la FAP !

Jacques *Mengelle* dit « Gégé »

Deux lettres en annexe

1 - Lettre de remerciements du colonel *Erulin* au colonel *Bernier* en date du 14 Juin 1978

CL ERULIN

Le 14 Juin 1978

Insigne
du
2^e REP

2^e REGIMENT ETRANGER
DE PARACHUTISTES
LE COLONEL

Mon cher camarade,

De retour à Calvi, je ne veux pas plus attendre pour vous exprimer au nom de tout mon régiment notre reconnaissance pour la façon magnifique avec laquelle vous-même et vos équipages se sont acquittés de la délicate mission qui était la vôtre à Kolwezi.

Nous portions déjà, vous le savez, le COTAM en grande estime. Je dois vous dire que vous nous avez tous bluffés par votre esprit de camaraderie, votre dévouement et votre efficacité. Merci.

Que ce petit souvenir du 2^e REP matérialise notre amitié et notre estime.

Venez nous voir à Calvi. Vous serez toujours le bienvenu. A bientôt j'espère.

Très amicalement

2 - Lettre de remerciements de Pierre ???? au colonel *Bernier* en date du 6 Juin 1978

Sérignan du Contat le 6 Juin 1978

Pierre ???

Instituteur en coopération

Ex Directeur de l'Ecole Française de ???

à KOLWEZI (Shaba) Zaïre

en résidence actuellement

Route de Sainte-Cécile

SERIGNAN DU CONTAT

84100 ORANGE

à

Monsieur le Colonel BERNIER,

Peut-être vous souvenez-vous de la famille que vous avez prise en charge le 20 Mai 1978, à l'aérodrome de KOLWEZI à 14h30.

Je voudrais, en mon nom, en celui de mon épouse et surtout de mes quatre enfants, vous remercier de votre accueil et du dévouement et de la gentillesse de votre équipage. Nos enfants se souviendront longtemps des rations U.S. et de l'atterrissage à KINSHASA au poste de pilotage.

Veillez, mon Colonel, trouver ici l'expression de notre reconnaissance et faire part à votre sympathique équipage de tous nos remerciements.

PIERRE ???

Documentation Photo Cockpit TRANSALL allemand

http://www.primeportal.net/hangar/hans-hermann_buhling/c-160_cockpit/

TRANSALL R18 - Musée de l'Air et de l'Espace

<https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/transall-c160-r18-ville-de-kolwezi-61-mm-f-ramm/>

C160 TRANSALL POLLUX 211 - Carnet de vol de la tournée d'adieu Niger, Tchad, Gabon, Côte d'Ivoire, Sénégal, Evreux

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak>

Accès étapes tournée C160 TRANSALL POLLUX 211 par HH:MM:SS

Ndjamena

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=2m39s>

Navigateur

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=2m53s>

Carte aérodrome sur iPad

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=3m54s>

Navigateur – Cne François

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=6m24s>

CR de vol du mécanicien

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=7m00s>

Roquette sur 207

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=8m55s>

Instruments inopérants sur 207

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=9m17s>

Cuisine à bord

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=9m50s>

CR de vol du mécanicien

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=10m15s>

Instruments place pilote

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=10m20s>

Monument couple africain à Dakar

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=11m03s>

Largage 8e BIMA

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=11m29s>

Carte ONC

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=11m46s>

Navigateur

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=12m00s>

Installation train de roulement palettes

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=12m32s>

Vue aérienne de nuit Evreux ?

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=13m05s>

« Trace des anciens, guide pour l'avenir »

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=13m23s>

Equipage

<https://www.youtube.com/watch?v= hhTRWVWgak#t=13m55s>

AIR ACTUALITE – TRANSALL R211

<https://eduscol.education.fr/sti/sites/eduscol.education.fr.sti/files/ressources/techniques/12710/12710-air-actualites-ndeg734.pdf>

AIR & COSMOS - Comment les Transall de l'Anjou vont continuer à voler... au Dunkerque !

<https://www.air-cosmos.com/article/comment-les-transall-de-lanjou-vont-continuer-voler-au-dunkerque-22739>

ET 2/64 ANJOU – Nid des TRANSALL

<https://www.escadrilles.org/reportages/nid-des-transall/#ancreHaut>

Ravitaillement en vol par TRANSALL - « Les nounous de la Force Aérienne de Projection »

Description des systèmes informatiques SAGEM Système Local Préparation Mission Air ? Trajectoire ? Tactique ? (Prépa Mis = Injection disquette dans le FMS avion) et Système Construction Air RLETT (Route Logistique et Trajectoire Tactique)

<http://aviaweb.50megs.com/F-HTML/transall.html>

SAGEM – Système Local Préparation Restitution Mission (SLPRM)

https://www.safran-group.com/fr/media/20100119_la-dga-notifie-sagem-la-realisation-de-la-version-5-du-slprm-systeme-de-preparation-de-missions-des-avions-de-combat-francais

SAGEM – Module Préparation Missions Equipages hélicoptères (MPME) – Exploitation en réseau

https://www.safran-group.com/fr/media/20130924_sagem-produira-le-nouveau-systeme-de-preparation-de-mission-des-unites-tigre-had-et-nh-90-caiman-de-larmee-de-terre

Identification des instruments de navigation du TRANSALL Ville de Kolwezi

https://cdg.pagesperso-orange.fr/Zillus/CocVilKol2448_1413.jpg