

CRASH A KISSIDOUGOU !

S'il est difficile d'estimer combien de vénérables DC-3 volent encore, on peut néanmoins être sûr d'une chose: depuis le 16 janvier 1984, il y en a un de moins: une pièce de collection n'est plus... Requiescat in pace !

Le feu atteint rapidement le moteur gauche.



Le réservoir gauche explose.

Après la R.T.B.F., Aéro Magazine a le plaisir de vous présenter en exclusivité les photos du crash et une interview de leur auteur, Gilbert Mauroo, copilote du DC-3 affrété pour la mission médicale belge pour le 6ème Rallye Paris-Alger-Dakar. Dans notre prochain numéro, nous vous donnerons un portrait de ce pilote hors du commun, retourné depuis au Zaïre, ainsi que d'autres photos du crash et ses conséquences.

Aéro : D'où vient le DC-3 que vous pilotiez ?

G.M. : Il a été acheté à la force aérienne suédoise, fin décembre '83, par un pilote suédois qui a une petite entrep-



Gilbert Mauroo (à g.).



20 minutes après le crash, il ne reste déjà plus grand'chose du DC-3.



rise de transport à Kinshasa et où sont déjà utilisés d'autres DC-3. Nous avons donc profité de la nécessité d'amener cet appareil au Zaïre pour suivre le rallye Paris-Dakar. Moi, j'ai embarqué à Ostende comme premier officier (co-pilote, NDIR).

Aéro : Le voyage s'annonçait immédiatement comme assez coûteux... ?

G.M. : Oui, je prends une consommation moyenne de 400 litres par heure, à 40F/litre. Comme nous prévoyions au moins 35 heures de vol pour ce rallye, cela nous mène allègrement à 560.000 FB, et à près de 700.000 FB avec les taxes d'atterrissage. Or, l'avion a été acheté pour 500.000 FB...

Aéro : L'appareil était-il en bon état ?

G.M. : Ah oui ! Il était très sain et ne consommait pour ainsi dire pas d'huile. J'en ai vu rarement de pareils. Cet avion, comme les autres dans les forces aériennes, avait subi de fréquentes révisions, malgré un temps de service très restreint. Construit en 1945, il n'avait que 15.000 h de vol, c'est-à-dire autant que moi dans ma carrière d'aviateur. Ce DC-3 n'aurait véritablement entamé sa carrière qu'après avoir quitté le rallye à Dakar, en transportant du fret, mais également des colis à parachuter pour la force aérienne zaïroise, qui n'a plus actuellement de DC-3.

Aéro : Comment avez-vous été amené à piloter cet avion ?

G.M. : En fait, j'exerçais les fonctions de co-pilote. Le pilote était le Sue-
dois qui connaissait forcément beaucoup mieux ce type d'appareil, puisque je suis, moi, pilote de DC-10.

Aéro : Avant le crash, il y a eu des vols sans problème; racontez-nous une journée de vol au Dakar ?

G.M. : En comparaison des véhicules qui roulaient, nous allions très vite. Nous arrivions néanmoins toujours en retard au camp, car nous perdions énormément de temps avant le départ et après l'atterrissage pour rejoindre le bivouac ; ce dernier se trouvait parfois fort loin du lieu d'atterrissage. Nous avions, d'ailleurs, fini par embarquer une moto qui permettait à un membre de l'équipage d'aller à la recherche d'un bus ou d'un taxi du désert pour nous ramener au camp. Alors, le temps de monter les tentes et de s'installer, il était fort tard. Le matin, nous nous levions assez tôt, mais, il nous fallait attendre l'équipe médicale, qui terminait les examens médicaux. Nous partions donc, très souvent, après les concurrents. Nous ne volions que quelques heures, rarement plus de 3 par jour.

Aéro : A une altitude moyenne de... ?

G.M. : Nous volions très bas pour pouvoir voir quelque chose, et faire ainsi plaisir à la R.T.B.F., mais également parce que nous étions chargés au maximum. Je ne veux pas m'étendre là-dessus, mais nous étions tellement sollicités par les cas d'urgence, souvent petits, finalement : des gars qui se trouvaient sans argent avec leur moto dans le désert et qui ne savaient plus où s'adresser ; d'autres concurrents qui essayaient de mettre un par un des kilos dans l'avion, car un kilo sur le dos, c'est terrible pour un motard dans un tel rallye. Tous ces poids s'accumulaient, sans toutefois pouvoir les contrôler, et constituaient peu à peu un danger. D'autant plus que certains le faisaient clandestinement, sachant très bien qu'ils pouvaient les récupérer le soir ; ces objets disparaissaient

saient aussi mystérieusement le soir pour réapparaître le lendemain... Comme il y a de plus en plus d'avions dans ce rallye, je voudrais prévenir les pilotes d'avoir ce problème à l'œil, sinon il y aura d'autres catastrophes !

Aéro : Nous en arrivons à l'accident lui-même. Des bruits ont couru selon lesquels des travaux avaient été effectués la veille sur le moteur gauche ?

G.M. : C'est exact... Au cours du trajet de la veille, entre Yamassoukro (Côte d'Ivoire) et Kissidougou (Guinée), je n'avais rien remarqué d'anormal, mais le pilote m'avait dit qu'il voulait vérifier le soir même les magnétos, ce qui fut parait-il fait, d'après un passager.

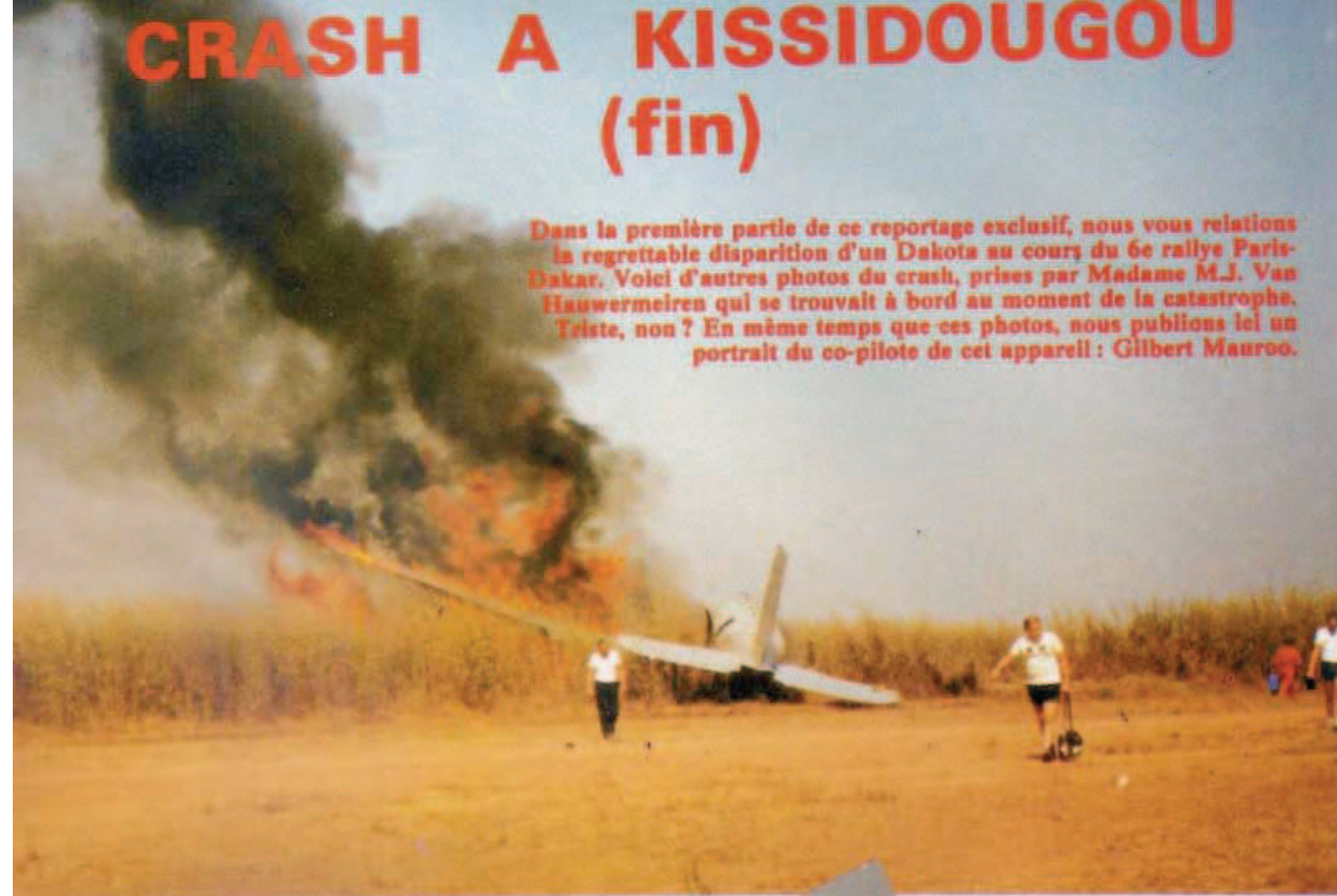
Le lundi 16 janvier au matin, l'accident s'est produit au moment le plus défavorable. Il était environ 10h30, nous venions de décoller péniblement de la piste en terre battue. Cette opération fut très éprouvante car nous étions, une fois de plus, très chargés et il faisait très chaud ; il nous fallut toute la longueur de la piste pour quitter le sol et nous étions à la vitesse minimum de 85 nœuds (165 km/h) et à 200 pieds (70 m), lorsque nous avons rentré le train. Immédiatement, le moteur gauche a cafouillé, nous obligeant à le réduire, mais les ratés ont malgré tout continué. Pendant que nous tentions vainement de le remettre en marche, nous avons perdu 100 pieds (30 m) et devant nous, aucun terrain praticable. Le pilote a viré à gauche, car le relief situé à droite était trop accidenté. Cette manœuvre est permise par le constructeur à condition de ne pas exagérer l'inclinaison. Nous avons mis le moteur gauche en drapeau et avons pu ainsi maintenir l'appareil à 100 pieds. Nous avons fait un « vent arrière », ce qui nous mettait à proximité du seuil de la piste ; mais la vitesse commença à chuter, nous amenant droit vers la perte de vitesse. Nous avons dû raccourcir le circuit, sans pouvoir nous aligner sur la piste... que nous avons prise en diagonale, à plus du tiers de sa longueur. Nous nous sommes « vomis » : c'est la roue droite qui a touché le sol la première ; le train a cédé sous le choc et le poids, nous faisant accomplir un 180° en pénétrant dans la très haute végétation qui bordait la piste. Nous nous sommes assez vite arrêtés, je dois dire. L'évacuation s'est opérée rapidement, sans trop de panique. Il y avait 17 personnes à bord, dont 4 membres d'équipage et un motard italien blessé à la jambe ; il s'est traîné hors de l'avion en enjoignant les médecins qui le secouraient de l'abandonner. La crainte de l'explosion s'est rapidement dissipée. Durant 2 minutes à peu près, nous avons pu voir ce que donnait le crash ; c'est alors que l'échappement du moteur droit, qui avait surchauffé, a sans doute mis le feu aux grandes herbes sèches, déclenchant un feu de brousse de 10km et détruisant le DC-3. C'était un vrai spectacle de désolation !

(à suivre)

Propos recueillis par
Alain HENRY de FRAHAN ■

CRASH A KISSIDOUGOU (fin)

Dans la première partie de ce reportage exclusif, nous vous relations la regrettable disparition d'un Dakota au cours du 6e rallye Paris-Dakar. Voici d'autres photos du crash, prises par Madame M.J. Van Hauwermeiren qui se trouvait à bord au moment de la catastrophe. Triste, non ? En même temps que ces photos, nous publions ici un portrait du co-pilote de cet appareil : Gilbert Mauroo.



9Q-CYD ne répondra plus...



En fin de compte, c'est une indigestion de motos qui a tué ce Dakota. C'est moche...



La carrière de Gilbert Mauroo dans l'aviation est assez mouvementée. En 1956, il entre à la SABENA comme instrumentiste : il ne pouvait commencer autrement puisqu'il aimait les avions et que son métier précédent était l'horlogerie. À côté de son travail sur les instruments de bord, il suit les cours de mécanicien-navigant aux Arts et Métiers. En 1960, il essaie de passer mécanicien-navigant à la SABENA qui lui répond que c'est momentanément impossible. Désirant à tout prix voler, il s'engage comme steward, toujours à la SABENA, pour une durée de 5 ans. Malgré son brevet de mécanicien-navigant, la SABENA lui refuse une nouvelle fois ce poste pour une question de standing : il ne serait pas convenable qu'un steward passe à un emploi dans le cockpit (cela a changé depuis).

Excédé, il donne sa démission pour aller voler pendant 2 ans au Zaïre comme mécanicien-navigant sur des DC-4 et DC-6 de la BIAS (Belgian International Air Service).

Il a donc un peu suivi les événements qui ont opposé le colonel Jean Schramme à l'Armée Nationale Congolaise (ANC), notamment à Bukavu.

En 1967, Gilbert Mauroo va passer sa licence de pilote professionnel IFR à Miami (Floride) à la grande école Burnside Ott qui aligne 200 Cessna par jour ! 4 mois lui suffisent, en étudiant la théorie 4 ou 5 heures par jour, pour 2 ou 3 heures de vol. Nanti de cette licence, il réintègre la BIAS au Zaïre comme co-pilote, fonction qu'il occupe pendant un millier d'heures de vol.

En 1968, il s'engage pour 1 an dans une compagnie privée où il «vole» un Aztec, petit porteur 6 places. La vie d'équipage lui manquant, il pose sa candidature à Air Congo en 1969. Il y entre d'abord comme mécano-navigant, à nouveau sur DC-4 et DC-6.

En 1970, il obtient sa licence de pilote de ligne aux États-Unis, ce qui lui permet de recommencer une carrière à Air Congo, devenu Air Zaïre en 1971, comme pilote cette fois. Il «vole» successivement un Fokker comme premier officier (co-pilote) puis commandant, un DC-8 comme premier officier, et un DC-10 à la même fonction jusqu'il y a un an. Il est licencié pour raisons économiques.

Ses premières relations avec la mission médicale belge au Paris-Dakar datent du précédent rallye, en janvier 83. Il s'apprêtait à le faire au volant d'un véhicule lorsque, remplissant sa fiche, les médecins belges lui disent qu'ils cherchent un pilote pour leur avion. Il accepte et part sur un Beechcraft Baron. Après le rallye, il reste en contact avec eux et c'est lui qui leur déniche le DC-3 et son nouveau propriétaire suédois qui se trouve au Zaïre : ce dernier a accepté de faire le «détour», avec les tristes conséquences que l'on sait.

À la question de savoir si un autre appareil que le DC-3 aurait pu accomplir le même job, atterrir sur d'aussi mauvaises pistes, voici ce que Gilbert Mauroo nous a répondu : «Hm ! Difficile... Il faut directement passer au Fokker, qui est beaucoup plus cher. Mais je ne pense pas qu'on pourra un jour remplacer le Dakota ; ce ne serait pas la même chose, même si le DC-3 est difficile à «voler» : il a beaucoup de «plumes», il est sensible au vent latéral... Le Suédois avait acheté celui-ci pour 500.000 Fb, mais c'est un avion qui n'a pas de prix : s'il n'y en a plus sur le marché l'an prochain, un amateur décide donnera 4 ou 5 fois plus. Et les pièces de rechange finissent par coûter plus cher que l'avion. La mécanique est heureusement très classique».

Gilbert Mauroo ne traîne pas : nous l'avons interviewé un jeudi après-midi, lendemain du soir où il est passé sur les antennes de la RTBF dans le spécial Paris-Dakar (Sport 2). Le vendredi, il est parti pour amener en 2 étapes la seconde des deux «Caravelle» rachetées par Air Zaïre à Bokassa pour 20.000 S. Elles serviront au transport de fret sur les lignes intérieures.

Please, keep 'em flying!

Alain HENRY de FRAHAN ■

Photos : M.J. Van Hauwermeiren
et Luc Brayé

