

Le journal d'un Pilote FAF



**Congo/Ruanda-Urundi
1960/1961**

Wilfried De Brouwer



Avant-propos

Ce journal est le récit d'un jeune pilote qui a fait partie du Flight d'Appui-Feu (FAF)¹ sur Harvard T-6 pendant et après l'indépendance du Congo, en 1960 et 1961. Bien qu'ayant essayé d'être le plus complet possible, surtout en ce qui concerne les événements auxquels j'ai été mêlé, je n'ai pas décrit d'autres opérations avec Harvard à Kindu, Kigali et Kamina. Elles sont détaillées dans l'ouvrage de Daniel BRACKX et Jean-Pierre SONCK, *L'Appui-Feu de Baka*². Ce livre fait référence en la matière.

Les noms de lieux mentionnés dans le présent journal sont ceux utilisés en 1960 ; les appellations actuelles sont indiquées entre parenthèses lors de la première mention.

Les préliminaires

Nous sommes en 1960, quelques mois avant l'indépendance du Congo. Suite aux troubles de Kinshasa en 1959, la Belgique avait décidé d'armer une douzaine de Harvards de la Base de Kamina avec quatre mitrailleuses de calibre .303 installées dans deux pods sous les ailes. De plus, ces appareils furent équipés de rails de lancement pour six roquettes et de systèmes de suspension pour deux bombes General Purpose (GP). Cette configuration était identique à celle que l'Armée de l'Air Française avait utilisée en Algérie. Les appareils armés étaient du type 4K (ils seront mentionnés en tant que T-6A dans le récit qui va suivre).

Des troubles sanglants s'étaient également déroulés au Ruanda (Rwanda) et en Urundi (Burundi), plus particulièrement entre les Hutus et les Tutsis (déjà). Ceci, combiné à l'instabilité régnant au Congo, avait amené le Commandement de l'Armée Belge à créer trois Flights d'Appui-Feu (FAF) sur T-6A, installés respectivement à Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) et Kitona (Bas-Congo). Un Flight comportait quatre avions, cinq pilotes et six mécaniciens. Début mai 1960, le premier FAF fut déployé à Kigali, rapidement suivi par le deuxième à Kindu.

Le mercredi **1^{er} juin 1960**, le Lt Col Matthys, OSN du 10^e Wing de Kleine Brogel, rendit visite à la 31^e Escadrille, alors en squadron exchange à la Base Américaine de Spangdahlem



Un T-6A avec mitrailleuses et roquettes

(photo Van Hautte)

en Allemagne. À son arrivée, j'appris que j'étais désigné pour partir au Congo le lundi suivant et que j'avais une heure pour faire ma valise et rejoindre Kleine Brogel en F 84 F.

Et, en effet, le lundi suivant, nous étions en route pour l'Afrique, à cinq, encaqués à l'arrière d'un DC-4 bourré de matériel. Les élus étaient le Capt Jo D'Hert, le Lt Baudouin de Changy et le 1 Sgt Jim Van Roy, tous de Chièvres, le 1 Sgt Guy Depypere et le soussigné, tous deux de la 31^e Escadrille de Kleine Brogel. Nous étions alors loin de nous douter que nous partions pour une

1 FAF Fire Assistance Flight, Flight Appui-Feu2

2 L'Appui-Feu de BAKA – Editions De Krijger, tf 053 808449, <dekrijger@proximedia.be>

pareille aventure !

À Kamina, la conversion sur T-6A posa peu de problèmes ; en effet, nous avions tous déjà volé 190 heures sur ce type d'avion pendant notre formation. La seule différence était qu'ici, ces appareils étaient armés, ce qui diminuait leur maniabilité. Pour nous réhabituer à la lente allure de navigation (120 Kts contre 450 Kts en F-84) nous eûmes à effectuer un certain nombre de navigations dans la région de Kamina. Importante également était la mise en œuvre du système d'armes. Un ancien de la Deuxième Guerre mondiale nous apprit que la meilleure manière de lancer des roquettes ou de lâcher des bombes avec ce type d'appareil était d'attaquer sous un angle de 60°, « *standing on the rudder pedals, and pointing the nose on the target* ».

Le **22 juin**, nous avons décollé avec quatre T-6A pour Kitona, via Luluabourg (Kananga), Kikwit -nuitée- et Léopoldville (Kinshasa), et nous sommes arrivés le **23 juin 1960**. Nos avions étaient les H 23, H 35, H 202 et H 210.

Dès le lendemain de notre arrivée, nous avons effectué nos premières missions. Il s'agissait de vols de reconnaissance au-dessus du Bas-Congo, entre autres, pour nous familiariser avec l'environnement et prendre contact par radio avec nos compatriotes des différentes plantations et centres tels que Lukula, Tshela et Boma.



Un T-6A avec des bombes en dessous des ailes (photo JP. Sonck)

Alors, déjà, se manifestèrent les premiers problèmes de liaison. En plus du classique VHF, nos appareils étaient équipés de primitives radios PRC 10, installées normalement sur des véhicules. La qualité de la réception était très mauvaise et la portée limitée. À cause des moyens de communication déficients entre Kitona et les divers centres, nous devions d'abord survoler les résidences afin d'avertir les habitants pour qu'ils allument leur radio. Cette procédure causait une perte de temps et nous faisait perdre l'effet de surprise en

cas d'éventuelles interventions.

Les cartes de navigation étaient franchement insuffisantes : à l'échelle 1/1 000 000 et sans détail. Comme les circonstances atmosphériques étaient loin d'être optimales, il était donc recommandable de se faire à la topographie du Bas-Congo. Bien que nous soyons en saison sèche, une couche nuageuse à basse altitude couvrait en permanence la région au nord du fleuve Congo. Le fleuve constituait heureusement une ligne de référence indispensable, mais la recherche d'agglomérations telles que Tshela et Lukula était très difficile.

Nous recevions des instructions contradictoires. D'une part, nous devions habituer nos concitoyens aux procédures radio, mais, d'autre part, nous ne pouvions pas trop nous montrer aux indigènes. Selon l'avis du Commandement de Kitona (Force Terrestre), les populations ne devaient pas s'habituer à la présence d'avions, afin de garder l'effet d'intimidation les poussant naïvement à s'enfuir en voyant ou entendant un Harvard ! L'avenir allait nous apprendre que la combativité des militaires congolais avait été sous-estimée par nos chefs à Kitona.

On nous donna aussi une instruction décrivant la procédure à suivre en cas d'intervention :

- survoler d'abord le lieu des troubles ;
- si ceci s'avère inopérant, effectuer une attaque simulée ;
- si ceci ne donne pas de résultat et si l'agressivité au sol persiste, tirer une salve avec les

canons de bord, sans toutefois causer de dégâts ou toucher quelqu'un.

Le Commandant de Kitona voulut nous faire signer cette procédure, mais, heureusement, notre chef de Flight, Jo D'Hert, refusa. Déjà, il s'avérait que le Commandement n'avait aucune notion des possibilités et des faiblesses des avions (de combat). Une intervention aérienne peut être efficace à condition de pouvoir profiter de l'effet de surprise, quand le pilote est bien au courant de la situation au sol pour pouvoir effectuer une attaque immédiate. D'abord, se montrer est une erreur, car ainsi les mutins ont suffisamment de temps pour chercher un abri sûr et mettre leurs moyens anti-aériens en batterie.

Un autre problème réside dans le fait que le pilote ne sait pas toujours si son avion est pris à partie. La réalité est différente du cinéma, où le spectateur est assourdi par les attaques aériennes, accompagnées de bruyants tirs de mitrailleuses et du fracas des bombes. Dans le cockpit, on n'entend que le bruit du moteur, bien qu'avec un peu d'expérience on puisse entendre les tirs d'artillerie en volant très bas, verrière ouverte. Même s'il entend le bruit des tirs, le pilote ne sait pas exactement d'où ils proviennent. Si la position de l'objectif n'a pas été précisée d'avance, il est absolument indispensable qu'il y ait au sol une personne équipée des moyens de communication adéquats pour lui donner des instructions.



Deux T-6A en vol avec mitrailleuses et roquettes

(photo Frank Swietek)

Les événements au Bas-Congo

Le **30 juin 1960**, jour de l'indépendance, tout était calme et nous jouissions d'une journée de liberté. Pourtant, l'allocution de Patrice Lumumba³, au cours de la cérémonie à Léo, fut le signe avant-coureur annonçant que notre tranquillité serait de courte durée.

À partir du **4 juillet**, on signala des troubles et des mutineries, d'abord à Léopoldville, ensuite à Thysville (Mbanza-Ngungu). De plus, en divers endroits, des Européens furent molestés et on fit mention des premiers viols. Ces violences allaient rapidement s'étendre et, durant les jours et les semaines suivants, plus aucune femme blanche ne serait en sécurité en territoire congolais.

L'évacuation massive de la majorité des Européens se profilait de plus en plus.

Nous fûmes mis en stand-by, ce qui signifiait que deux avions avec équipages devaient être prêts à décoller en cas d'urgence, tandis que les autres pourraient exécuter des vols occasionnels.

Par le tam-tam, nous apprîmes que la mutinerie de Thysville prenait de l'extension et que la Force Navale allait commencer à évacuer les civils de Matadi, mais sans plus de détails (Réf p. 35).

Le **5 juillet**, Patrice Lumumba releva le Lt-Gén. Janssens de ses fonctions de Commandant de la Force Publique ; il serait remplacé quelques jours plus tard par l'adjudant Lundula, promu Lieutenant Général du jour au lendemain. La Force Publique fut rebaptisée Armée Nationale Congolaise.

Le **7 juillet**, nous prîmes congé du Lt Gén Janssens en escortant le *Jadotville*, en partance de Boma pour la Belgique, via Banana. Entretemps, le Colonel Gheysen, Commandant des Forces

³ Patrice Lumumba cumulait les fonctions Premier Ministre avec celles de ministre de la Défense.

Belges au Congo, était nommé Brigadier-Général, tandis que le Colonel Avi. Nithelet, ancien Commandant du 15^e Wing, était affecté comme adjoint.

Le **11 juillet**, nous reçûmes l'ordre d'effectuer des vols d'intimidation au-dessus de Boma et Matadi (Réf p. 48). Selon le Commandement, notre « intimidation » devait être très prudente ; en d'autres mots, nous devions survoler l'endroit indiqué en vol horizontal et sans aucune manœuvre agressive. Ceci était impensable car, de cette façon, nous étions des cibles pour les mutins.

Il y avait à Matadi des tours d'artillerie dont nos missions devaient interdire l'occupation. C'était la seule consigne précise que nous ayons reçue et, à ma connaissance, nous avons réussi.

Notre grande frustration fut de n'avoir aucun contact radio avec les navires de la Force Navale ancrés dans le port. Ceux-ci auraient pu nous renseigner sur les nids de résistance et nous donner des instructions pour les éliminer. Nous n'avions aucune idée de ce qui se passait au sol.

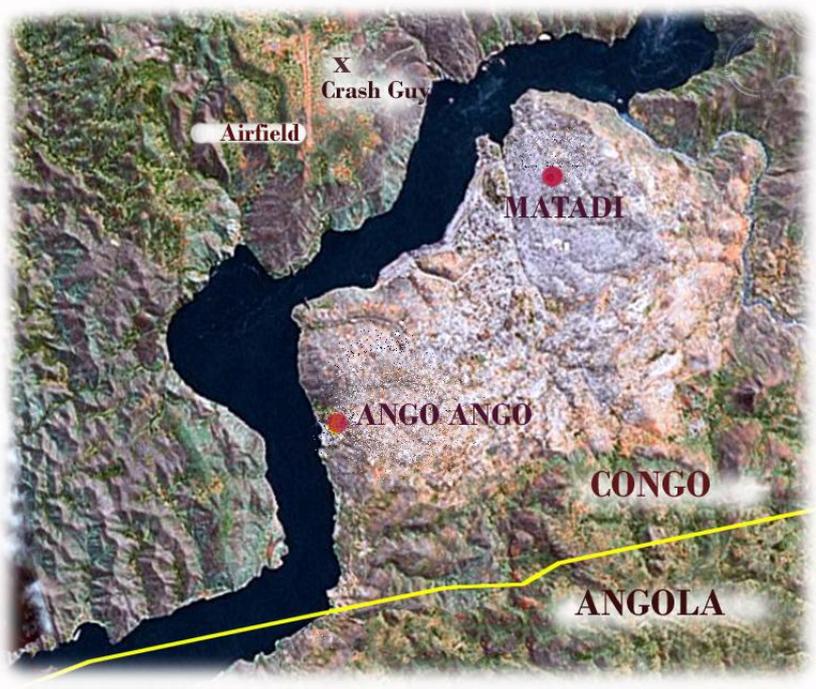
Jo D'Hert et Guy Depypere accomplirent les premiers vols d'intimidation sur Matadi ; leur carburant leur permettait de rester environ une heure et demie sur place. C'était ensuite à Baudouin et à moi de reprendre leur mission.

À notre arrivée au-dessus de Matadi, nos prédécesseurs se trouvaient aux environs de l'aérodrome situé sur l'autre rive du fleuve Congo (voir carte). De cette façon, nous n'avions aucun contact visuel avec eux, mais Jo nous souhaita bonne chance par radio et nous fit savoir qu'ils retournaient à Kitona.

Nous avons fait d'abord une reconnaissance au-dessus des emplacements d'artillerie en ville, avant d'aller jeter un coup d'œil sur l'aérodrome. La tour de contrôle nous appelait constamment : « *Avions au-dessus de Matadi, par ordre du gouvernement congolais, vous devez atterrir.* » Nous ne nous laissâmes évidemment pas influencer.

Après avoir survolé la piste d'envol, j'aperçus une fusée éclairante juste devant moi. J'en avertis Baudouin, mon chef de formation, mais il me répondit d'un signe : « *they are trying to impress us* » et mit le cap sur la ville. Je le suivis en pensant toutefois à l'« expéditeur » de cette fusée, qui n'avait sûrement pas été tirée de la tour de contrôle. Je ne voyais pas comment des indigènes auraient pu disposer de telles fusées, et encore moins les tirer. J'avertis Baudouin que je désirais aller jeter un coup d'œil et il me suivit. De retour dans les parages, une deuxième fusée fut tirée, et nous remarquâmes l'épave d'un Harvard clairement immatriculé H 202. Nous ne pouvions en croire nos yeux : c'était un de nos appareils, plus précisément celui de Guy. Il avait effectué un atterrissage forcé sur le flanc d'une colline, en direction et à moins de 300 m de la piste. La deuxième fusée n'avait pas été tirée directement de son avion, mais d'un endroit situé entre l'épave et la piste. Cela signifiait qu'il pouvait se déplacer et était en route vers l'aérodrome.

Baudouin était dans tous ses états. Sa première réaction fut que nous devions aller chercher du secours. Mais où ? Nous n'avions pas de contact avec la Marine, ni avec aucune de nos troupes au sol, qui se trouvaient d'ailleurs de l'autre côté de la rivière. La seule solution était d'avertir Kitona. Cette décision ne me plaisait pas : Kitona se trouvait à une demi-heure de vol et tout secours arriverait de toute façon trop tard. Après discussion, je mis le cap sur notre base, mais pensai tout à



coup à Jo D'Hert, le chef de formation de Guy. Il était sur la route du retour, et il valait mieux qu'il mette lui-même Kitona au courant de ce qui s'était passé. Mes premières tentatives de contact radio furent vaines. Afin d'augmenter la portée de mon poste de radio, je pris de l'altitude et, effectivement, après quelques minutes, je pus lui communiquer que son ailier s'était écrasé. Tout d'abord, il ne me crut pas. Après diverses tentatives de contact radio avec Guy, il prit conscience de la gravité de la situation, et nous convînmes qu'il ferait le nécessaire à Kitona tandis que je reprendrais le cap vers l'aérodrome de Matadi.



Guy Depypere

Comme je virais, j'entendis la voix affolée de Baudouin dire : « Je l'ai, je l'ai pris sur mon siège arrière ! » Pendant que je conversais avec Jo D'Hert, il avait réussi à atterrir et à embarquer Guy. Quel soulagement !!

Le récit de Guy :

« À l'arrivée de Baudouin et de Wif, nous étions aux environs de l'aérodrome. Jo décida de faire un dernier survol. Nous approchions, venant de l'est, en suivant la pente menant à l'aérodrome. Je volais derrière lui, sur sa droite, lorsque je sentis que j'avais une perte de puissance. Je n'avais d'autre solution que de faire un atterrissage

forcé sur le flanc de la colline précédant la piste.

Le choc fut violent, je fus un instant étourdi et ressentis une violente douleur dans le dos. De la fumée s'élevait autour du cockpit, et, tandis que j'enlevais mon casque, j'entendis des explosions et des tirs provenant de diverses directions. Mon avion était gravement endommagé, les roquettes étaient littéralement enchâssées dans les ailes, et le danger que les munitions des armes de bord explosent était réel.

Je devais coûte que coûte quitter l'appareil immédiatement ; chaque mouvement m'était pénible, mais je devais faire vite pour pouvoir survivre.

Une fois hors de l'avion, j'entendis les deux Harvards de Baudouin et de Wif et décidai de retourner à l'épave pour chercher le pistolet lance-fusées et des munitions : une fusée rouge et une verte.

Je tirai la fusée rouge, que mes collègues ne semblèrent pas remarquer, car ils continuèrent leur route. J'entamai lentement l'ascension de la colline en direction de l'aérodrome, en essayant de me dissimuler au mieux dans les broussailles. C'est alors que les deux Harvards me survolèrent une deuxième fois ; je tirai la fusée verte et constatai que, cette fois, elle avait été aperçue. Je me traînai en direction de la piste et vis un des avions prendre de l'altitude en direction de l'ouest, tandis que l'autre tournait en rond. Ce deuxième appareil a enfin atterri au moment où j'atteignais le bord de la piste.

Le Harvard roula jusqu'au bout et fit un taxi devant les mutins qui sortaient de la tour, mais qui s'enfuirent dans le bâtiment dès que le pilote eut tourné le nez de l'avion dans leur direction, sans doute effrayés par les canons et les roquettes bien visibles sous les ailes. Ils avaient également aperçu le deuxième avion, qui se trouvait à une certaine altitude à l'ouest de l'aérodrome. Je restai le plus possible dans les hautes herbes



Baudouin de Changy dans le cockpit d'un T-6A

bordant la piste, mais, en entendant le Harvard s'apprêter à redécoller, je me jetai en avant en agitant les bras. Le pilote, m'ayant vu, parcourut en taxi la moitié de la piste dans ma direction. À grand peine, je parvins à me hisser dans le cockpit arrière.

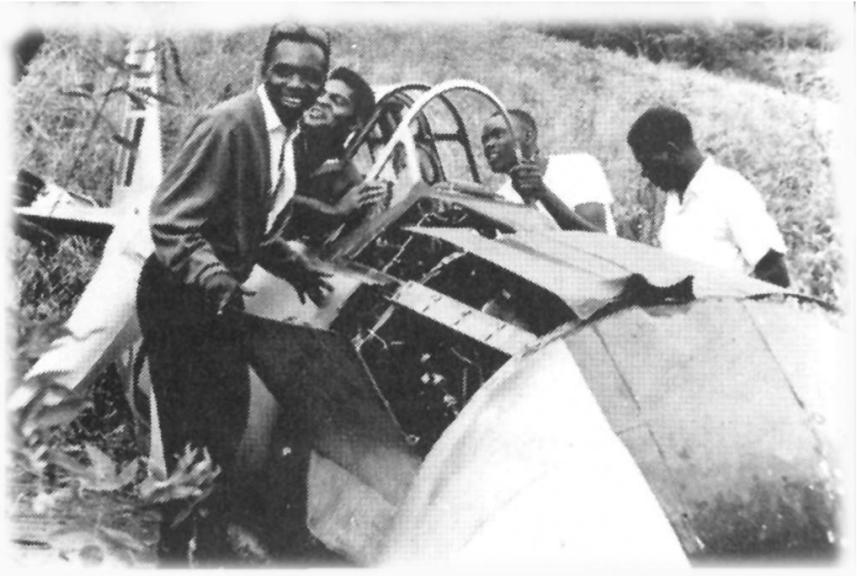
Après un signal pouce levé, il mit pleins gaz et, vingt secondes plus tard, nous étions en sécurité en l'air, via un "precautionary take-off" et un piqué en direction du fleuve Congo. »

Ce que Baudouin a fait est probablement une action unique dans les annales de la Force Aérienne. Après une réaction nerveuse en découvrant l'épave de l'avion, surmontant rapidement le choc, il avait atterri au risque de sa vie pour sauver un ami pilote. Un seul mot pour qualifier son action : Héroïque !

À l'atterrissage à Kitona, une ambulance attendait l'avion de Baudouin et emporta Guy vers l'infirmerie. Quand j'allai lui rendre visite, il paraissait calme, mais se plaignait de mal au dos ; il me raconta que l'on avait tiré ferme à Matadi, chose dont on ne nous avait pas informés ! Son récit fut confirmé par nos mécaniciens, qui découvrirent des trous par balles dans les trois autres avions.

Ce n'en était pas fini pour autant. J'eus moi-même à faire un vol sur Matadi et les environs ce jour-là, mais le récit le plus fort nous vint de Jim Van Roy.

Tard dans l'après-midi, il fut envoyé en patrouille afin de vérifier si des renforts de rebelles étaient en route de Thysville à Matadi. Comme les



L'épave du H 202 à Matadi

(photo JP. Sonck)

deux autres avions étaient en l'air, il dut partir seul. Il rentra de mission une heure après le coucher du soleil, dans l'obscurité, et je fus le premier à entendre son récit.

À environ 40 km à l'ouest de Thysville, dans les environs de la petite ville de Tumba, il aperçut une voiture blindée avec un certain nombre d'autres véhicules en route vers Matadi. Les voitures blindées sont équipées de mitrailleuses, et Jim vit clairement qu'on lui tirait dessus. Il décida de riposter et prit de la hauteur pour essayer d'éliminer le véhicule à la roquette. Deux tentatives coup sur coup échouèrent, et il décida alors de lancer les quatre roquettes restantes en salve à courte distance.

Cette fois, l'objectif fut atteint, et la voiture blindée fut complètement détruite. Il prit ensuite le chemin du retour vers Kitona. Ne sachant pas si son avion était touché ou pas, il survola le territoire de l'Angola, en prévision d'un éventuel atterrissage de fortune. L'Angola était encore une colonie portugaise, et les Portugais nous avaient fait savoir qu'ils interviendraient si des projectiles anti-aériens devaient tomber en territoire angolais. Néanmoins, Jim conclut, à juste titre d'ailleurs, qu'en cas d'atterrissage d'urgence, il valait mieux tomber entre les mains des Portugais qu'entre celles des Congolais.

Il atterrit sans encombre à Kitona, mais l'affaire devait connaître une suite. Ce qu'il ignorait, c'est que le blindé était en contact radio avec Thysville et que ses occupants avaient signalé être sous le feu d'un avion. La liaison radio fut interrompue lorsque la voiture fut touchée et que le reste des véhicules (trois camions et une jeep) rentrèrent à Thysville. À leur retour, ils ramenèrent les corps de leurs camarades tués, ce qui déclencha une terrible action de représailles envers les Blancs de la ville et des environs (Réf, p. 62).

Le lendemain, nous reçûmes un pilote en renfort en la personne du Capt Avi Marcel Siau, Commandant de la FAF Kigali. Dans une tentative d'intimidation des Hutus et des Tutsis en

guerre, il avait touché deux personnes en rase-mottes, et le Commandement avait décidé que, pour sa sécurité, il valait mieux qu'il disparaisse un certain temps des environs de Kigali.

Le **12 juillet**, pour le familiariser avec son nouvel environnement, nous fîmes un vol de reconnaissance. J'occupais le cockpit arrière, et nous suivions le fleuve Congo jusqu'à Matadi. Nous volâmes au-delà d'Ango Ango, le port pétrolier de Matadi, situé dans une boucle en S du fleuve, qui coule dans une cuvette entre des collines (voir carte, page 5). Un des réservoirs de pétrole était en feu (Ref p. 62), et j'eus le pressentiment qu'ici quelque chose clochait. Nous fîmes un passage à basse altitude, lorsque j'entendis brusquement un bruit très reconnaissable de tir anti-aérien. Je scrutai attentivement les environs et les bâtiments en bordure du fleuve, mais ne remarquai rien de particulier. Grande fut ma stupeur lorsque, regardant de l'autre côté, je vis des impacts de balles dans l'eau. C'était comme s'il pleuvait ! Je criai à Marcel « *let's get out of here* ». Il ne se rendit pas compte de suite de ce qui se passait, mais nous atteignîmes rapidement la courbe suivante du fleuve, ce qui nous permit de virer hors de portée du tir des mutins. Nous étions maintenant près de Matadi, et je savais qu'ici se trouvait un autre obstacle sur notre parcours : les câbles à haute tension au-dessus du fleuve Congo. Ils n'étaient repris sur aucune carte, mais je les connaissais, les ayant évités de justesse quelques jours avant. Les signalisations habituelles pour avertir les avions volant à basse altitude étaient considérées comme un luxe au Congo. J'avertis Marcel qui aperçut tout à coup les pylônes, mais pas les câbles. Il monta... jusqu'à hauteur des câbles. Grâce à un coup de stick, nous pûmes tout juste éviter un accrochage. Deux fois en quelques minutes, nous avions échappé à la mort. Parlons d'un vol de familiarisation !

Bienvenue à Léo

Entretemps, un bon nombre d'avions du 15^e Wing, avec des troupes, avaient été rassemblés à Kitona dans le but de s'emparer de l'aéroport de Léopoldville, N'djili, le lendemain. Ceci était important pour assurer l'évacuation des réfugiés européens qui prenait des proportions inquiétantes. L'opération prévoyait que les Harvards quitteraient Kitona en premier pour aider, au besoin, le détachement belge à prendre la tour de contrôle, afin que les avions de transport avec les troupes d'assaut puissent atterrir en toute sécurité.

Le **13 juillet**, nous décollâmes pour Léo à bord de nos trois Harvards restants, sous la conduite de Jo. Je volais comme numéro 2, avec Jim sur le siège arrière, Baudouin étant numéro 3. À notre arrivée, la voix du Major Avi Bouzin⁴, à la radio, nous confirma la prise des bâtiments de l'aérogare par les Paras belges. Il nous demanda de faire une Recce de la ville et de l'aérodrome pour voir si les militaires qui avaient fui N'djili revenaient avec des renforts. Jo atterrit pour faire le plein, tandis que Baudouin et moi-même faisons la reconnaissance. À un certain moment, nous vîmes un camion militaire se dirigeant vers l'aérodrome. Une attaque à la mitrailleuse suffit pour arrêter le camion et mettre ses occupants en fuite.



Après l'arrivée à Léo, de gauche à droite: Marcel Siau, Maj Bouzin, J D'Hert, Offr FT, Baudouin de Changy, Jim Van Roy

4 Le Major Avi Eric "Toto" Bouzin venait de la Force Publique et était chef d'Avimil (Aviation Militaire.)

Après avoir atterri, nous fîmes la connaissance du Brigadier-Général Gheysen. Accompagné de Nithelet et de Bouzin, il vint nous demander si nous avions tiré. Sur notre réponse affirmative, il fit presque une attaque et hurla : « *Espèces de couillons, vous allez mettre le Bas-Congo à feu et à sang !* » Ensuite, il retourna furieux vers l'aérogare. Le Colonel Nithelet, qui avait perdu un œil durant la Seconde Guerre mondiale, nous jeta un regard perçant et murmura entre ses dents : « *Shoot to kill !!!* » ; ensuite de quoi il se dirigea, à son tour, vers l'aérogare... Bienvenue à Léo !!!

Les avions du 15^e Wing pouvaient atterrir sans encombre, et l'aérodrome fut entièrement occupé par les Belges.

Nous restâmes une semaine à N'djili ; une semaine qui s'avéra dramatique.

L'évacuation démarrait bien. Avimil et Sabena faisaient tout leur possible pour regrouper les



Nos Harvard à N'djili avec des Fouga et un Dakota en arrière-plan (photo F Swietek)

réfugiés à N'djili avec tous les avions et hélicoptères disponibles. De là, ils s'envoleraient vers la Belgique.

Le dévouement et l'énergie des équipages et des techniciens étaient admirables. Ils étaient tous prêts à travailler 24 heures sur 24 et à prendre des risques énormes pour aller chercher les réfugiés dans des endroits impossibles. Un tel état d'esprit ne se rencontre que dans les situations d'urgence et témoigne d'une solidarité humaine sans

faillie. De la solidarité, il en fallait ! Jamais nous n'oublierons nos conversations avec les réfugiés qui avaient vu leurs femmes et même leurs filles violées sous leurs yeux. Ces gens étaient en état de choc, traumatisés, et ne demandaient qu'une seule chose : s'il vous plaît, ramenez-nous à la maison.

Le 15^e Wing fut également fantastique. Les opérations avec les C 119, Dakotas et également DC-4 et DC-6 ont été abondamment décrites dans l'étude de Roger Terriijn, qui vient de paraître dans *Dakota News*, mais le style technique de Roger cache un énorme dévouement et une capacité de travail sans limite. Tous les avions et leurs équipages opéraient pratiquement jour et nuit ; pas question de *crew rest*.

Des centaines d'habitants blancs arrivaient en voiture à N'djili et abandonnaient leur véhicule sur le parking. Ils nous en offraient les clés et nous permettaient de les utiliser à la seule condition que, quand nous n'en aurions plus besoin, nous vidangions l'huile et laissions le moteur tourner jusqu'au blocage final.

Des mutins furent emprisonnés, puis relâchés sur ordre de Gheysen. Leurs armes furent confisquées et empilées dans un bureau sécurisé de l'aérodrome. Pour nous, militaires, elles étaient à portée de main.

Kasavubu et Lumumba devaient décoller de N'djili, où ils furent presque lynchés. Dans le tumulte, un réfugié, qui avait vu sa femme violée quelques jours auparavant, tenta de s'emparer de mon revolver, mais je pus l'en empêcher... Partout, ce n'était que chaos et misère.

Nous avions trouvé un bureau du côté de l'aérodrome militaire pour nous y reposer sur des lits de camp improvisés. Mais dormir ?! En plus des avions impliqués dans l'évacuation, il y avait

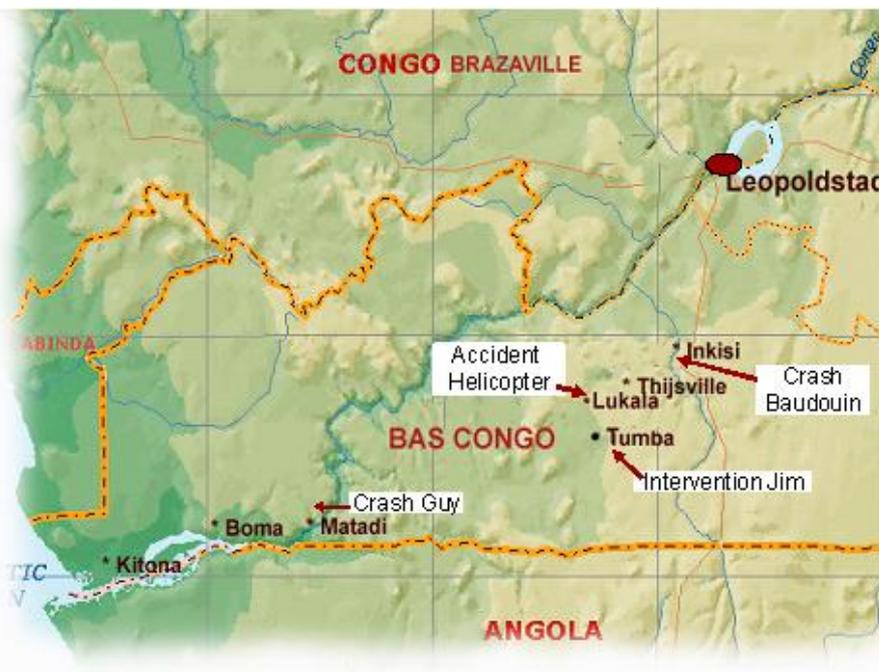
aussi le C 124 et le tout premier C 130A américains, qui, allant et venant sans cesse pour l'ONU, ne nous laissaient pas un instant de répit.

Le **14 juillet**, lendemain de notre arrivée, nous commençâmes à patrouiller entre Thysville et Léo. Une mission pas facile, consistant en des vols individuels parce que la route devait être constamment surveillée. Mais qu'étions-nous censés faire si nous repérons un véhicule ou un convoi ? Selon Gheysen, une intervention risquait d'enflammer tout le Bas-Congo, mais nous retenions surtout le bon conseil de Nithelet : « *Shoot to kill* ». De toute façon, je ne me souviens pas que des troupes en renfort de Thysville aient atteint Léo.

Le **15 juillet**, je pus aller saluer mon ami Guy, couché sur un brancard à bord d'un DC 6 en partance pour la Belgique. Il était heureux de pouvoir quitter ce guêpier.

Le **16 juillet**, nous reçûmes en renfort de FAF Kindu quatre Harvards et cinq pilotes : Michel De Temmerman, André Gilles, Frank Swietek, Frans Allaeyns et Henri Bernier. Nous vîmes également arriver quatre Fougas qui atteignirent Léo avec beaucoup de difficultés (Ref, p. 70). Mais, avec leur rayon d'action d'à peine 170 km et une réserve de carburant insuffisante, ils seraient de peu d'utilité dans le Bas-Congo. D'autres arrivants débarquèrent à N'djili : les premières troupes de l'ONU.

Ce jour-là, j'eus deux missions à effectuer et, après divers vols, nous découvrimus de nouveau des trous de projectiles dans nos avions. Nous savions donc qu'on nous avait tiré dessus, mais d'où ? Baudouin semblait être le mieux renseigné : le soir, il nous apprit qu'il avait découvert un nid de mitrailleuses à Inkisi et qu'il avait l'intention de le liquider le lendemain.



Le **17 juillet 1960** devait pourtant être une journée fatale dans l'histoire de la FAF.

Le Commandement avait décidé l'évacuation d'un certain nombre d'Européens de Lukala, petite agglomération à environ 210 km au sud-ouest de Léo et à 30 km à l'ouest de Thysville. L'évacuation se ferait par un hélicoptère d'Avimil piloté par Kervyn de Meerendré, accompagné par André Ryckmans, administrateur territorial adjoint. L'hélicoptère serait escorté par un T-6A aux mains de De Temmerman. Tem donna rendez-vous à une certaine heure au-dessus d'un village des environs. Il était à l'heure, mais l'hélicoptère ne vint pas. Après une demi-heure d'attente, manquant de carburant, il dut rentrer à N'djili.

À ce moment, nous avions un système de stand-by fonctionnant à partir de la tour de contrôle. Baudouin était de service lorsque De Temmerman appela pour signaler qu'il devait rentrer faute de carburant. Baudouin fut alors envoyé pour reprendre le vol d'escorte. Après lui, c'était à mon tour d'être en stand-by.

Baudouin mit le cap sur Lukala, mais Ryckmans lui commanda de ne pas se montrer au-dessus du lieu d'atterrissage de l'hélicoptère, afin de ne pas exciter les mutins. Cela lui donna l'occasion de faire un crochet par Inkisi.

Nous ne savons pas exactement ce qui s'est passé. Il fut peut-être touché en tentant de neutraliser le nid de mitrailleuses, ce qui l'aurait forcé à faire un atterrissage de fortune. Selon le récit d'un missionnaire témoin de l'incident, il était encore en vie après l'atterrissage, mais, en

tentant de sortir du cockpit, il fut achevé par des militaires. Son corps fut jeté en proie aux crocodiles dans la rivière Inkisi.

À la tour de contrôle de N'djili, nous entendîmes qu'il se passait quelque chose, et ce fut à mon tour de décoller. Frans Allaeyts sauta sur le siège arrière, et nous reçûmes l'ordre d'enlever les roquettes de l'avion pour augmenter le rayon d'action. Mauvaise décision s'il en fut. Une fois en l'air, j'appris que l'avion de Baudouin (H 210) avait été abattu, et on me demanda de localiser l'épave et de fournir une couverture aérienne. Je ne reçus pas d'autres précisions concernant le lieu de l'incident. En arrivant à Inkisi, nous ne trouvâmes pas l'épave immédiatement, mais nous aperçûmes une jeep armée d'une mitrailleuse .50, dont les occupants se réfugièrent dans une maison. Malheureusement, je n'avais pas de roquettes, et les mitrailleuses de bord .303 constituaient notre seul armement. Frans et moi étudiâmes la manière d'agir, et nous décidâmes d'une attaque avec le soleil dans le dos sous un angle minimum de 30 degrés.

Avec l'altitude, j'atteignis une plus grande portée pour ma radio de bord, et j'entendis soudain la voix de De Temmerman en route pour Inkisi avec une formation de trois T-6A. Il me dit d'annuler ma mission au-dessus d'Inkisi pour aller à la recherche de l'hélicoptère supposé avoir atterri à Lukula. Ma seule information était qu'il devait se trouver dans la cour intérieure d'une fabrique de ciment.

Lukula était encore à une quinzaine de minutes de vol. Une fois sur place, nous fîmes tout notre possible pour localiser l'appareil. Nous trouvâmes bien la cimenterie, mais pas d'hélicoptère. Après environ un quart d'heure, le manque de carburant nous força à arrêter les recherches



Un Fouga à N'djili avec un C-130A américain en arrière-plan (photo Van Ham)

et à reprendre la route de N'djili. À l'atterrissage, nous dûmes constater que notre avion avait été endommagé par des tirs d'artillerie. Nous ignorions si cela s'était passé à Inkisi ou à Lukula. L'hélicoptère avait bien disparu. Par la suite, nous devons apprendre que les mutins avaient emmené les deux hommes d'équipage (Kervyn de Meerendré et Ryckmans), les avaient ensuite assassinés et avaient tiré l'appareil dans un hangar pour le rendre invisible à nos investigations.

L'intervention de la formation de De Temmerman au-dessus d'Inkisi ne passa pas non plus inaperçue. Frank Swietek, un des ailiers, reçut une balle à travers le cockpit, juste devant son nez. À part quelques griffes au visage, il s'en tira indemne. Nous lui avons conseillé de voler à l'avenir avec le cockpit ouvert...

Nous venions de vivre une journée dramatique. La FAF de Kitona était décimée, il ne nous restait que deux appareils sur quatre, et un de nos collègues avait été sauvagement assassiné. Notre taux d'attrition était de 50 % en moins d'une semaine, chiffre rarement atteint, même dans les années de guerre. La mort dramatique de notre équipier et de deux amis laissa des traces profondes. Ils avaient perdu la vie en poursuivant un seul but : sauver des compatriotes.

À partir du **18 juillet**, suite à l'arrivée massive de troupes de l'ONU, nous pouvions enfin nous consacrer à la protection de l'évacuation des Européens. Il était ainsi temps de retirer les troupes belges de la capitale.

Le **20 juillet**, nous rentrâmes à Kamina avec les six derniers T-6A. Nous aspirions à une

bonne douche, mais il nous fallut patienter un jour de plus. Pour notre escale de nuit à Luluabourg (Kananga), les conditions de logement étaient encore plus primitives qu'à N'djili.

À Luluabourg, nous apprîmes qu'un C-119 s'était écrasé dans la région vallonnée à l'ouest du lac Tanganyika, sur la route entre Usumbura (Bujumbura) et Kindu. Les cinq hommes d'équipage, dont mon ami Paul Devarez, et 36 passagers avaient trouvé la mort. Ces passagers étaient presque tous des miliciens des UDA de Kleine Brogel. Seuls quatre d'entre eux survécurent.

Retour à Kamina

La FAF allait se regrouper à Kamina. Les flights d'appui-feu de Kitona et de Kindu étaient définitivement dissous. Jo D'Hert fut rappelé en Belgique pour expliquer l'intervention de Jim Van Roy à Tumba, Marcel Siau rentra chez lui, et Michel De Temmerman prit le commandement du FAF de Kigali. Le commandement du FAF de Kamina revint au Capt Jack Leahardy, qui venait d'arriver de Belgique mais avait déjà effectué une intervention à Kindu (Ref, p. 79). Les autres pilotes étaient Swietek, Gilles, Allaey, Bernier, Van Roy et moi-même. Quelques semaines plus tard, Roger Fagnoul arriva en renfort pour relever Henri Bernier.

Entretemps, les tensions politiques s'étaient aggravées. Le 11 juillet, Moïse Tshombe avait proclamé l'indépendance du Katanga, soutenu par le lobby industriel belge, qui avait des intérêts dans les mines de cuivre et d'étain du Katanga.

Le Sud-Kasaï suivit, avec ses diamants. Le 14 juin déjà, on avait proclamé la naissance de l'« État Indépendant du Kasai » et, le 8 août, institué Bakwanga (Mbujimayi) comme capitale de l'État minier indépendant, avec Joseph Ngalula comme Premier Ministre.

Lumumba était fermement décidé à mettre fin à toutes ces tendances indépendantistes et avait demandé l'aide des Nations Unies. Celle-ci fut d'abord refusée – les tentatives de sécession



Une formation de T-6A au-dessus du Burundi. (photo W. De Brouwer)

étant considérées comme un problème interne – et, par conséquent, il sollicita l'aide de l'Union soviétique. Cette initiative eut des implications politiques graves, qui allaient déboucher sur la fin de Lumumba.

Le **25 juillet**, j'eus pour mission d'effectuer avec Jim un vol d'intimidation au-dessus de Tshikapa, dans le Sud-Kasaï, à environ 100 km au sud-ouest de Luluabourg. Une formation de quatre Dakotas, sous le commandement du Lt Col Avi Kreps⁵, ferait un atterrissage d'assaut, et nous avions pour mission de faire un sweep pour nous assurer que les avions de transport pouvaient atterrir en toute sécurité. À cause de l'éloignement, nous fûmes obligés d'utiliser des appareils M, qui emportaient plus de carburant que le 4K, mais pas d'armement.

À l'aller, nous reçûmes subitement un « Mayday – Mayday » de Frank Swietek, qui se voyait obligé de faire un atterrissage forcé à environ 200 km à l'ouest de Kamina, suite à une panne de moteur. Nous étions encore à portée de radio de la tour de contrôle et pûmes retransmettre le

5 Le LtCol Avi Kreps mourra en 1963 dans un accident au-dessus du champ de tir de Sennelager en Allemagne quand son C 119 fut touché par un obus.

message à Kamina, d'où l'on déclencha immédiatement une opération de sauvetage.

En atteignant Tshikapa, nous faisons quelques passages en rase-mottes au dessus de l'aérodrome et les environs, permettant aux Dakotas d'effectuer leur atterrissage d'assaut sans encombre. Là-dessus, nous mîmes le cap sur Luluabourg, pour faire le plein et prendre une nuit de repos après un vol de 4.10 h. Les Dakotas nous suivirent, et Kreps vint nous remercier pour les services rendus.

Le lendemain, nous décollâmes avant l'aube et profitâmes de l'occasion pour aller saluer les mutins dans le camp.

Frank Swietek s'en tira sans casse. Ayant posé son appareil dans la savane, il ne rencontra aucune agressivité de la part de la population locale et fut recueilli par un missionnaire. Un C-119 largua quelques parachutistes armés et de la nourriture. Le lendemain, il put rejoindre sa base en jeep.

Ce fut une période d'atterrissages forcés ! Le **27 juillet**, une panne de moteur contraignait également le Cdt Goosse à poser son hélicoptère Sycamore dans la savane. On me demanda



Le H 207 de Frank Swietek après son atterrissage forcé (photo F. Swietek)

d'aller, avec Jim sur le siège arrière, à la recherche de l'appareil, cette fois avec succès. Nous trouvâmes l'hélicoptère, et Goosse put rentrer à Kamina le jour même en jeep. Deux mécaniciens restèrent sur place, mais le lendemain, lorsqu'un C-119 s'approcha pour larguer des vivres et des pièces de rechange, ils tirèrent une fusée qui mit le feu à la savane. L'hélicoptère fut détruit et les deux techniciens ne durent qu'à la chance de pouvoir échapper à l'incendie.

Août allait être un mois chargé. Il était question d'un déménagement vers Usumbura, et Jack Lehardy et moi-même pûmes aller jeter un coup d'œil sur notre future base, qui semblait plus attrayante que la triste Kamina.

Entretemps, on nous demanda de faire des vols d'intimidation au Katanga, en particulier au-dessus de Kabongo, Kakombe, Kulu Malemba, etc., mais sans savoir dans quel scénario nous opérons.

Lumumba avait menacé de prendre le Katanga de force avec ses troupes, et, grâce à l'aide soviétique, il avait réussi à constituer une force importante à Luluabourg. À partir de ce moment, nous fîmes principalement des vols de reconnaissance, en particulier pour surveiller l'accès du pont de Luputa sur la rivière Lubilash, qui formait la frontière entre le Kasai et le Katanga. Par la suite, ce pont fut détruit, mais nous continuâmes à faire des vols au-dessus du Kasai pour rester au courant de la position des troupes ANC de Lumumba.

Ces vols se déroulaient avec « body guards » : du personnel UDA qui prenait place sur le siège arrière et disposait des armes nécessaires pour nous protéger (?) en cas d'atterrissage forcé.

Le **25 août**, nous partîmes ainsi, Jack Lehardy et moi-même, avec deux T-6A pour effectuer une mission au-dessus de la région frontalière. À la frontière même, tout paraissait calme, et nous décidâmes d'aller jeter un coup d'œil le long de la route vers Luluabourg. À Mweme-Ditu, la première petite ville à environ 40 km de la frontière, c'était jour de marché et la place centrale était couverte de monde. Après un premier survol, nous en fîmes un second et... il n'y avait plus



Un C-124 à Kamina en service de l'ONU. En arrière plan, un C-119 et un Harvard (F. Swietek)

personne dans les rues ! Cela n'avait pas l'air normal, mais nous ne vîmes aucune trace de véhicules ou de troupes. Nous continuâmes en direction de Luluabourg, et, n'ayant rien vu d'inquiétant, nous fîmes

demi-tour. En repassant juste au sud de Mweme-Ditu, à basse altitude cette fois, nous volions avec le cockpit ouvert, et j'entendis clairement un bruit de mitrailleuse. Il était cependant trop tard pour réagir, et il ne nous restait rien d'autre à faire que continuer sur notre cap en volant très bas.

Un peu après, Jack m'avertit qu'il y avait une odeur d'essence dans le cockpit. J'allai y voir de plus près et, en effet, je vis de l'essence suinter du drain de l'aile gauche. Par chance, le réservoir percé était presque vide, et il y avait assez de carburant dans l'autre réservoir pour rejoindre Kamina.

Une fois sur le parking, Jack constata que le réservoir de l'aile gauche avait été touché, mais plus grande encore fut notre surprise en examinant mon appareil : une belle salve de six coups avait percé la carlingue, commençant à environ un demi-mètre derrière le passager et allant jusqu'à la queue.

Heureusement que ces avions pouvaient encaisser un mauvais coup ; on pouvait continuer le vol à condition que ni le pilote, ni le moteur ne soient atteints. Mais c'était tellement effrayant que nos passagers ne se sont plus jamais portés volontaires pour une ballade en Harvard.

Il y avait de plus en plus de troupes de l'ONU à Kamina, entre autres un contingent irlandais. À notre grand étonnement, ils se montraient hostiles envers nous : à leurs yeux, nous étions des colonialistes, des occupants qui tyrannisaient les indigènes. Mais ils changèrent d'attitude lorsqu'ils perdirent deux camarades pendant un week-end. Ceux-ci étaient allés faire une balade dans la région de Kamina, ils furent assaillis et achevés en visitant un village, pendant qu'ils prenaient quelques photos. Leurs corps furent retrouvés affreusement mutilés.

Le **5 septembre**, Kasavubu annonça la destitution de Lumumba, à cause de ses sympathies trop prononcées pour l'Union Soviétique. Il sera remplacé par Joseph Ilio, mais, le **14 septembre**, Mobutu prendra définitivement le flambeau. Par réaction, les partisans de Lumumba, sous la conduite d'Antoine Gizenga, installeront un gouvernement rebelle à Stanleyville (Kisangani).

Le Congo était maintenant divisé en 4 régions :

- Léopoldville, avec Kasavubu et Mobutu, soutenus par l'ONU et les USA ;
- Le Katanga, avec Tshombe, initialement soutenu par la Belgique, mais, une fois Mobutu installé à Léo, la Belgique allait adopter une attitude plus équivoque ;
- Le Congo Oriental, avec Gizenga, fort de l'appui soviétique ;
- Le Sud-Kasaï, avec Ngalula, principalement



Les régions congolaises qui réclamaient l'indépendance dans la seconde moitié de 1960

soutenu par le monde diamantaire.

Usumbura, nous voilà !

Kamina se vidait. Le **7 septembre**, j'étais de la partie avec le H 220, lorsque nos Harvards arrivèrent à Usumbura, via Albertville (Kalemie). Le **17 octobre**, je retournai à Kamina pour ramener également le H 216, en même temps que trois autres T-6A pilotés par le Lt Col Vandepoel et deux anciens moniteurs. Les appareils restant à Kamina seraient détruits en janvier 1961 (Réf. p. 91).

La FAF Kigali fut dissoute et tout fut centralisé à Usumbura, sous la conduite de Jack Lehardy, mais aussi sous le contrôle du Major Bouzin, représentant la Force Aérienne auprès de COMRU (Commandement Ruanda-Urundi). Frank Swietek et Dédé Gilles rentrèrent au pays en septembre, suivis par Jim Van Roy en novembre.

Nous vîmes un certain nombre de nouveaux visages : Jo Hallaert de Beauvechain, Jacky Roelants de Chièvres, Théo Bal et Robby de Bruin de Florennes (ce dernier était membre de la 136^e promotion, comme Guy De Pypere et moi-même). À côté des Harvards, le 15^e Wing était également présent, ainsi que l'Aviation Légère, avec respectivement des Dakotas, des Piper Cubs et des hélicoptères Alouette II. Comme nous le verrons plus loin, ces derniers feront aussi l'actualité.

Comparativement à Kitona, Léopoldville et Kamina, nous menions une vie de princes à Usumbura. Nous habitons une maison – Frans Allaeyts étant mon compagnon de chambre – et nous avons même l'eau courante (froide).

Les missions étaient moins dangereuses ; nous volions sans la crainte d'être assassinés après un atterrissage forcé, mais nous devions quand même effectuer régulièrement des vols d'intimidation pour tenter de calmer les éternels combats entre Hutus et Tutsis.

À l'intérieur du Ruanda et du Burundi, des bandes de Hutus allaient de village en village pour massacrer, incendier les huttes et violer les femmes. Ils étaient tous drogués à l'aide d'une potion qui les rendait presque insensibles et, dans leurs yeux, invulnérables. Un médecin raconta qu'ayant été appelé pour soigner une blessure au ventre, il constata que la victime ne sentait pas qu'elle était blessée. Une anesthésie n'était même pas nécessaire, mais la blessure était pourtant mortelle.



Des pilotes FAF à la plage du Lac Tanganyika; de gauche à droite: Jim Van Roy, Frans Allaeyts, Wif De Brouwer et Jo Hallaert (photo W. De Brouwer)

La grande question était de savoir comment s'y prendre. Il était inconcevable de tirer sur des personnes dont on ne savait pas à quel camp elles appartenaient. La distance idéale de tir avec un T6-A est d'environ 300 mètres, mais, à cette distance, on ne distingue pas si l'on a affaire à un Hutu, un Tutsi, un homme ou une femme. On nous demandait de patrouiller au-dessus du village qui était attaqué, mais cela n'avait pas l'air d'effrayer les attaquants. Nous avons appris plus tard

pourquoi.

Les hélicoptères faisaient également leur possible pour intimider ces bandes en larguant des grenades offensives, qui produisaient une déflagration énorme mais n'étaient pas dangereuses.

Durant un de ces vols, le rotor d'une des machines toucha un arbre au sommet d'une colline. L'appareil s'abattit et déboula jusqu'au pied de la colline ; les deux occupants furent grièvement blessés, mais purent toutefois quitter l'appareil. C'est alors qu'ils virent avec horreur le groupe qu'ils avaient tenté de mettre en fuite foncer vers eux à grand renfort de bruit et de cris. Nos deux amis crurent leur dernière heure venue, mais les « assaillants » se mirent à couper à coups de machettes des branches d'arbres et de buissons pour en faire des civières. Ceci fut fait en un temps record ; les blessés furent installés sur les brancards et conduits au poste de mission le plus proche, avec accompagnement de tam-tams et de chants.

Alors seulement ils comprirent la situation. Les agitateurs qui excitaient les bandes leur avaient fait croire que les hélicoptères et les avions étaient leurs alliés. Les grenades offensives n'étaient que des pétards destinés à encourager les assaillants !!! Et les Harvards ? Ils étaient leurs alliés qui venaient survoler les villages à attaquer !!! Il était évident que la tactique des « gants de velours » n'était pas réellement la bonne approche ; heureusement pour nos amis de l'Aviation Légère, qui purent ainsi raconter leur aventure !



Le FAF à Usumbura début janvier 1961 :

(photo J. Lehardy)

Debouts: Jacky Roeland (†), Jack Lehardy et Frans Allaeyts (†)

Accroupis: Jo Hallaert, Robby de Bruin (†), Theo Bal (†) et Wif De Brouwer

Un deuxième hélicoptère, en route vers Usumbura avec

deux blessés à bord, sombra dans le lac Tanganyika. Il faisait très sombre, suite à un orage sur la côte au sud d'Usumbura, qui obligea le pilote (Lt Vanbever) à survoler l'eau. La visibilité était mauvaise, et l'Alouette II n'était pas équipée pour le vol aux instruments. Le pilote fut désorienté et toucha la surface du lac. Tous les occupants survécurent au choc. Le pilote et le passager parvinrent à détacher les blessés de leurs civières. Ceux-ci souffraient cependant de plusieurs fractures et ne purent pas se sauver à la nage. Ils périrent, et ce fut grâce à un effort surhumain que le pilote et son passager parvinrent à rejoindre la rive après une heure de nage. Le Lt Vanbever, qui nous fit son récit le lendemain, nous affirma avoir fait tout ce qui était possible pour sauver les deux blessés.

Usumbura était une escale des DC-7 de la Sabena en route vers Élisabethville (Lubumbashi) et, de temps à autre, nous rencontrions des connaissances avec lesquelles nous pouvions échanger nos impressions. C'est ainsi que je rencontrai deux collègues de Florennes, Jean-Marie Dagonnier et José Magain, en route vers le Katanga pour y piloter deux Fougas de Tshombe. Le séjour de Dago fut de courte durée ; quelques semaines plus tard, de retour en Belgique, nous devons saluer sa dépouille mortelle. Il avait touché un obstacle en volant en rase-mottes.

Magain eut plus de succès. Quelques mois plus tard, venant de Kolwezi, il réussit à attaquer

des troupes de l'ONU à Kamina et à mitrailler la tour de contrôle. Son Fouga fut détruit plus tard dans une attaque aérienne de l'ONU sur Kolwezi.

Mais une autre surprise nous attendait.

Bukavu, une petite ville congolaise sur la rive sud-ouest du lac Kivu, à la frontière du Rwanda, était aux mains des troupes de Gizenga. Mobutu avait décidé de reconquérir la ville et reçut l'autorisation de la Belgique de le faire au départ du territoire rwandais. L'idée était d'exécuter une attaque surprise dans la nuit du 31 décembre 1960. Selon le scénario prévu, les troupes de Gizenga seraient en train de fêter la Saint-Sylvestre et iraient au lit après minuit pour caver leur boisson.

La rivière Ruzizi, qui relie les lacs Kivu et Tanganyika, forme la frontière entre le Congo et le Rwanda-Urundi. La petite ville du côté rwandais s'appelle Shangugu, et l'aérodrome (Kamembe), avec sa piste de 1500 mètres, occupe le sommet d'une colline. La route de Shangugu à Bukavu traverse la rivière Ruzizi sur un pont. La route principale entre Usumbura et Bukavu se dirige vers le nord via Uvira, en territoire congolais, tandis qu'une route secondaire permet de rejoindre Bukavu par le territoire de l'Urundi et du Rwanda⁶.

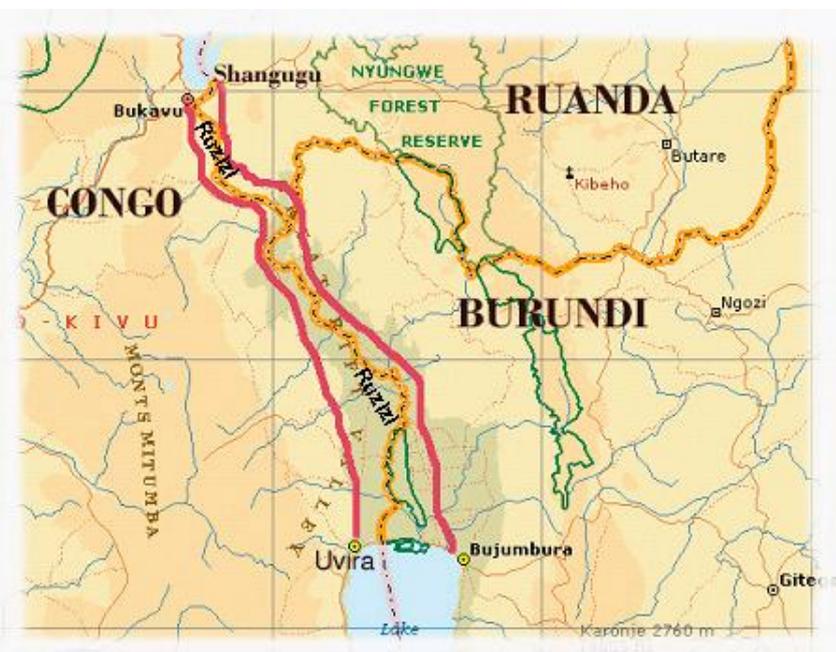
La Belgique avait donné son accord pour l'utilisation de cette route, et, le 31 décembre 1960, 200 soldats d'élite de l'ANC débarquèrent à l'aérodrome d'Usumbura pour continuer vers Shangugu en camions.

Peu après minuit, les troupes furent mises en position sur la rive rwandaise de la Ruzizi, et on décida d'envoyer quelques éclaireurs pour tâter le terrain à la caserne de Bukavu, d'où on avait une bonne vue sur le lac Kivu et sur le pont de la Ruzizi.

Ce qui suit est le récit d'un Commandant belge de l'ancienne Force publique, envoyé sur place comme observateur, mais avec défense de pénétrer en territoire congolais :

« Après le départ des éclaireurs, nous devons attendre un signal lumineux de la caserne pour autoriser les troupes de l'ANC à traverser la frontière et se rendre maîtres de la caserne. Le signal ne venait pas ; nous attendîmes 30... puis 40 minutes, lorsque, tout à coup, des tirs partirent de la caserne. Ce qui suit fut un véritable enfer : un tir intense de mitrailleuses pendant au moins une heure, directement vers l'endroit où nous nous trouvions. Pas moyen d'échapper. Se lever et courir aurait été trop dangereux. J'ai littéralement creusé à mains nues pour me faire un abri, à plat ventre, les pieds en direction des tireurs. Je sentis brusquement une forte douleur à la jambe : j'étais touché mais n'osais plus bouger. Mon voisin ne bougeait plus et ne répondait pas à mes appels. Je constatai qu'il gisait mort à mes côtés. Cela durait et durait et, lorsque le tir commença à diminuer, j'ai rampé vers un abri proche. »

Le Commandant nous fit son récit sur son lit d'hôpital à la clinique d'Usumbura. Il avait eu de la chance : la balle l'avait atteint juste au-dessus du genou et s'était frayé un chemin vers la hanche



6 En février 1961, un camion transportant des militaires belges récemment arrivés se trompa de route et tenta de rejoindre Shangugu via Uvira. Il furent faits prisonniers par les troupes de Gizenga et exhibés à la presse mondiale à Bukavu. Ce n'est qu'après de longs pourparlers qu'ils furent plus tard libérés.

à travers le muscle de la cuisse. Le projectile s'était facilement laissé extraire, étant à peine à un centimètre sous la peau.

À l'examen, il apparut que les éclaireurs s'étaient trompés. Ils s'étaient attendus à trouver quelques gardes ivres, mais ce ne fut pas le cas. De plus, au lieu d'éliminer les gardes, ils avaient tenté de détourner leur attention. Finalement, ce furent les gardes qui les maîtrisèrent et, peu après, les gars de Gizenga comprirent ce qui se passait. La suite est connue.

La victoire fut un énorme stimulant pour les troupes rebelles. Elles se sentaient en force et planifièrent de nouvelles actions contre l'ANC ainsi que contre les Belges.

À Usumbura, COMRU décida d'envoyer deux T-6A, et je ne suis pas près d'oublier la tête de Jack Lehardy en nous voyant, Frans Allaeyns et moi-même, dans un café d'Usumbura le jour du Nouvel An 1961 à 7 heures du matin. Nous fêtions encore la Saint-Sylvestre, mais n'étions malheureusement pas en état de voler.

Il finit par trouver Jacky Roeland et Théo Bal, qui étaient encore en état pour partir vers Shangugu avec deux T-6A. Nous avons raté notre chance, mais elle reviendrait.

La furie à Bukavu semblait se calmer et, le **5 janvier**, il fut décidé que Frans et moi irions relever nos collègues Jacky et Théo à Shangugu. Le voyage se fit à bord d'un Dakota qui devait ramener nos prédécesseurs au retour. L'avion de transport était à peine reparti que nous reçûmes l'ordre de décoller. Nous sautâmes dans nos cockpits et, cinq minutes plus tard, nous étions en l'air ; après quoi un officier de la Force Terrestre à la tour de contrôle nous donna par radio nos instructions pour intercepter un bateau en route de Bukavu vers la rive ruandaise du lac Kivu. Pour une fois, nous recevions du sol des instructions claires !!!

Par la suite, nous avons appris que les Gizenga Boys, toujours sous l'influence de leur victoire et sous l'effet d'une forte dose d'alcool, avaient décidé de tenter un débarquement en zone ruandaise. Comme le pont sur la Ruzizi était fortement gardé par les Paras belges, ils allaient tenter une manœuvre de



Un T-6A en patrouille dans la région du Lac Kivu

(photo W. De Brouwer)

contournement par le lac Kivu et entamer une offensive pour libérer les Ruandais du joug colonialiste. Tout à fait comme dans le bouquin! Pour cela, il fallait évidemment un bateau, et ils en réquisitionnèrent un d'un Belge. Une centaine de rebelles embarquèrent, laissant notre compatriote à la barre, et se mirent immédiatement en route pour une primeur dans l'histoire du Congo : un débarquement en territoire ennemi.

Nous fîmes d'abord un vol de reconnaissance au-dessus du bateau. Il n'y avait pas trace de vie sur le pont, et nous nous mîmes d'accord avec l'officier de la tour de contrôle pour intervenir dès que les rebelles tenteraient de débarquer. Entretemps, nous fîmes quelques attaques simulées, lorsque je dus constater que nos roquettes n'étaient pas raccordées. Dans notre précipitation pour décoller, l'armurier avait oublié de raccorder les câbles d'allumage qui ballotaient maintenant sous les ailes. Je laissai Frans sur place et allai atterrir à Shangugu, à trois minutes de là. Cinq minutes plus tard, j'étais de nouveau en l'air, cette fois avec des roquettes prêtes au tir, et ce fut au tour de Frans de faire de même. Entretemps, il apparaissait clairement que nos agresseurs commençaient à avoir des doutes. Le bateau réduisit sa vitesse, fit un virage de 180 degrés et mit le cap sur Bukavu. Il y avait quand même au moins une personne à bord qui n'était pas ivre; le débarquement fut

décommandé, et le Ruanda allait devoir attendre une année de plus pour devenir indépendant.

De retour à Bukavu, le propriétaire du bateau fut accusé d'avoir prévenu ses compatriotes à Bukavu de l'imminence du débarquement, et il fut gravement roué de coups pendant l'« interrogatoire ». Mais, tout bien considéré, c'était une intervention réussie de nos Harvards :



la tentative d'invasion avait été déjouée, et il n'y avait pas eu de victimes.

À notre retour à Usumbura, nous avons fait connaissance avec les pilotes sud-africains qui venaient prendre quatre de nos T-6A en charge. Après une bonne pinte, on nous proposa de passer à la South African Air Force, mais le côté financier n'était pas suffisamment alléchant pour nous pousser à la désertion. De plus, comme nous en avons persuadé nos collègues sud-africains, nous préférons la Primus et la Stella à la Castle Beer. Le **9 janvier**, ils s'envolèrent pour Waterkloof, près de Johannesburg, avec les H 15, H 19, H216 et H 223.

La semaine suivante, nous vîmes arriver Georges Micha de Beauvechain et Tuur De Groot de Kleine Brogel ; ce dernier était un autre camarade de la 136^e promotion. C'était, pour Frans et pour moi, le moment de faire nos valises et de nous préparer mentalement à notre retour au pays.

Le **18 janvier 1961**, nous apprîmes que Lumumba avait été tué au Katanga ; la période Mobutu avait effectivement débuté.

Pendant la première semaine de **février 1961**, je rentrai en Belgique avec Frans pour commencer la conversion sur F-84. J'avais volé 257 heures sur T-6A, j'avais exécuté 198 missions sur une période de huit mois et j'avais atterri quatre fois avec un appareil criblé de balles.

Épilogue

Il est incompréhensible que les autorités politiques et militaires belges n'aient pas eu une meilleure connaissance de la mentalité et des réactions possibles des Congolais après l'indépendance. Pouvait-on vraiment penser qu'on pourrait continuer la période coloniale et que la Force Publique accepterait l'autorité d'officiers non-Congolais ? Il est un fait que l'indépendance du Congo fut accélérée sous la pression de l'étranger, mais notre pays aurait dû faire le nécessaire pour former un cadre réduit d'officiers qui commanderaient la Force Publique, éventuellement conseillés en cela par des officiers belges. Il est impensable qu'on doive du jour au lendemain promouvoir des adjudants comme généraux et des sergents comme colonels ! Cela ne peut que mener à l'anarchie, surtout sous un ministre de la Défense qui encourage secrètement les mutins à désobéir aux officiers blancs.

Nous ne pouvons pas être trop critiques vis-à-vis des autorités belges sur place. Elles se trouvaient devant une mission impossible. La communauté internationale considérait l'intervention belge comme une ingérence dans les affaires internes d'un État indépendant. Nous devons donc veiller à ne faire aucune victime durant nos interventions, et ceci également afin d'éviter des

L'auteur aux commandes du H 19 qui fut vendu à la FAé sud-africaine (photo W. De Brouwer)

représailles locales. Mais comment être efficace si on ne montre pas les dents ?

L'intervention belge en 1960 était une intervention humanitaire, et la presse internationale n'a pas suffisamment mis cet aspect en évidence, souvent parce que les centaines de victimes de viols désiraient garder l'anonymat. Les médias mondiaux actuels auraient sans doute mieux mis ce drame humanitaire en images, et de façon plus objective.

Aurions-nous pu faire mieux avec nos Harvards ? Certainement, si le Commandement avait donné des directives plus claires et si nous avions pu disposer de moyens de communication meilleurs. C'est ainsi qu'il est impardonnable qu'à Matadi nous ne pouvions entrer en contact ni avec la Force Navale, ni avec les troupes au sol.

Les interventions étaient parfois laissées à l'interprétation personnelle de pilotes qui étaient insuffisamment au courant de la situation au sol et du contexte politique. Cela mena à de graves malentendus, comme ce fut le cas pour l'intervention de Jim Van Roy le 11 juillet.

La neutralisation des positions d'artillerie à Inkisi aurait dû être réglée de manière directe –



La 136^e Promotion à Kamina début 1958. Parmi les huit pilotes qui furent brevetés plus tard, quatre feront parti du FAF, respectivement Robby de Bruin (x), Guy Depypere (xx), Wif De Brouwer (xxx) et Tuur de Groot (xxxx)
(photo W. De Brouwer)

par exemple par une attaque de quatre Harvards – plutôt que d'être laissée à l'initiative d'un seul pilote.

L'équipage d'hélicoptère qui fut assassiné à Lukula serait probablement encore en vie si le Harvard sur place avait pu assurer la couverture aérienne.

Et la situation au Ruanda et au Burundi ? Un conflit intérieur peut difficilement être réglé uniquement par une

intervention aérienne. La seule manière efficace aurait consisté en une forte intervention terrestre, appuyée par des avions en contact radio avec les troupes au sol et parfaitement au courant de qui, quoi et où ils devaient attaquer. Une opération montée de cette façon aurait probablement suffi à refroidir les élans des bandes errantes de rebelles. En 1994, la même tergiversation de la part de l'ONU au Rwanda a conduit à la plus terrible boucherie que le monde ait connue.

L'opération du début janvier 1961 à la frontière entre le Congo et le Ruanda était un vaudeville qui aurait pu avoir des conséquences désastreuses. L'intimidation par deux T-6A a suffi à effrayer les rebelles, mais si nous avions tiré au hasard, les conséquences pour les Européens à Bukavu auraient pu être fatales.

L'opération FAF au Congo et au Ruanda-Burundi en 1960 fut une énorme expérience pour un jeune pilote, qui repense avec des sentiments mitigés à cette période agitée. Les principales leçons que j'ai tirées de ces événements sont :

1. Les opérations aériennes sont inefficaces sans moyens de communication suffisants ;
2. La gestion et la mise en œuvre de moyens aériens doivent être confiées à des professionnels bien au courant des aspects techniques des opérations aériennes et faisant partie de l'état-major de crise ;
3. Les acteurs doivent savoir dans quel scénario ils jouent. Les directives doivent être claires.

Le pilote doit pouvoir faire preuve d'initiative tout en connaissant le pour et le contre de ses actions.

Que sont devenus les pilotes FAF mentionnés dans ce journal ?

Nous ont quittés (†) :

- Baudouin Carpentier de Changy, abattu à Inkisi le 17 juillet 1960.
- Georges Micha, accident mortel avec Harvard à Usumbura le 10 mars 1961.
- Frans Allaeyns, porté manquant au nord de Stanleyville (Kisangani) le 27 juin 1965. Les restes de son hélicoptère H 21 seront retrouvés en 1965. Plus tard, la base aérienne de Coxyde portera son nom.
- Jim Van Roy, accident mortel en F 104 le 4 avril 1968 à Kleine Brogel.
- Robby de Bruin et Roger Fagnoul, accident mortel avec Marchetti dans le nord de l'Irak le 7 décembre 1971.
- Dédé Gilles, accident mortel en ULM.
- Jacky Roeland, grièvement blessé après un bail-out sur Hunter. Décédé par la suite.
- Théo Bal, passé dans l'aviation civile. Décédé plus tard.
- Frank Swietek, décédé.
- Guy Depypere, décédé le 12 décembre 2009.

Les autres membres du FAF mentionnés dans ce journal sont encore en vie. Mais eux, comme moi, ont eu beaucoup de chance !



Wif De Brouwer

15 décembre 2007 (retravaillé en juin 2010)

Traduction: Piet Roovers