

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME

Rue de la Station 80  
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



*Les Vieilles Tiges de Belgique*

SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

ONZIEME ANNEE

OCT, NOV, DEC

Bruxelles, le 13 octobre 1989

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le Secrétaire et ses nouvelles

Le Trésorier vous parle

Histoire de l'hélicoptère

"Pour une poignée de cartouches" par Eric Bouzin

Exposition "Flying Machines" de Pierre Haegeman

Unfilm sur le Congo par Denise Wissocq

Demande de récits et souvenirs des 18 jours pour le  
Musée de l'Air

U R G E N T : Visite guidée d'une exposition  
d'EUROPALIA JAPON le 20 novembre 1989

Notre boutique est ouverte

Aviateur ...

Enfant déjà j'en rêvais  
Rien ne paraissait aussi pur  
Que les ailes de ce jouet  
Laisant dessins dans l'azur

J'étais à peine adolescent  
Que j'entendis leurs vrombrissements  
Des Stukas du Fort-de-Pontisse  
Aux Forteresses de l'Armistice

Avant que tout fut terminē  
J'aurais voulu être brevetē  
Mais les critères de sélection  
Sont durs pour les gars du coron

A force de ténacité  
De la Belgique aux U.S.A.  
Finalement récompensé  
Quel beau pays le Canada

Quel privilège d'exister  
Quelle richesse d'avoir été  
Parmi la race des Seigneurs  
Plus de vingt-ans " Aviateur "

Après d'autres péripéties  
Est-on assuré dans la vie  
Je réussis le TCU  
Et fis partie des Sioux

Je connus enfin l'ivresse  
Tu m'emmenas sur tes nuages  
Découvris une maîtresse  
Nous formions un fol équipage

*Charles Feytaud*

Cachalou

## LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

C'est de nos rencontres que je veux vous parler: celles du deuxième mercredi du mois bien sûr, si vous en avez fait une habitude, vous savez tout ce que vous pouvez en tirer et combien les absents ont tort. Mais c'est surtout de la journée de notre Assemblée Générale et du banquet annuel que je désire vous entretenir.

Organisé de maitresse façon par notre Vice-Président Jacques CAMBIER, il avait pour cadre les salons du Club Prince Albert. Un repas digne ~~de~~ des meilleures cuisines nous a été servi par un personnel parfaitement stylé. Ce fût une belle fête et, une fois de plus, les absents ont eu tort. Nous étions 91. Pratiquement tous les membres d'honneur étaient présents et ce fût l'occasion de remercier une fois de plus le Lieutenant Général Aviateur Franz BURNIAUX d'avoir bien voulu accepter d'être notre Président d'Honneur.

Le Président des Vieilles Tiges de France et Madame LIBERT n'ont pas regardé à l'effort du voyage. Georges LIBERT m'a gentillemeent aidé à présenter notre nouveau membre d'honneur, Hubertus SCHRÖDER, Président des "Alte Adler". Ces liens d'amitié nous sont précieux. Bon nombre d'entre vous savent combien l'accueil est fraternel à Paris à l'occasion des réunions organisées par les Vieilles Tiges de France lors du meeting du Bourget. J'en veux une autre preuve: faute de temps, je n'ai pu me rendre à la réunion des "Alte Adler" à Brème, et bien ils m'ont envoyé une carte où je reconnais les signatures de Georges LIBERT, de Hubertus SCHRÖDER et bien d'autres. Cela m'a fait grand plaisir, je les en remercie. Quel beau geste d'amitié! Nous en avons tous grand besoin et c'est à travers notre association que vous sentirez cette amitié toute gratuite et bien de nos jours. Soyez des nôtres pour en profiter pleinement.

Léon BRANDERS

A la découverte du JAPON MILLENAIRE

L'HOMME ET SON IMAGE

Exposition dans le cadre d'EUROPALIA - JAPON

-----

Nous vous convions à une visite guidée de cette exposition, qui, sous ce titre, a pour thème la représentation de l'homme dans l'art. Elle comprend environ 130 pièces qui réportent aux grandes disciplines de l'art japonais à travers les âges, de la préhistoire jusqu'au XIXe siècle (céramique, sculpture et peinture). Chaque objet est un véritable chef-d'oeuvre qui ne peut laisser aucun visiteur indifférent. L'exposition reflète les prières, les espoirs, le bonheur, l'amour, le rire et la douleur de la nation japonaise à différentes époques s'étendant sur des millénaires.

Date ; Lundi 20 Novembre 1989

Rendez-vous à l'entrée du Palais des Beaux-Arts, rue Ravenstein à Bruxelles à 14 h 15.

Visite guidée à 14 h 30.

Trois guides seront à notre disposition, 1 néerlandophone et 2 francophones.

La visite dure 1 h 30.

Inscription par téléphone le plus rapidement possible chez Denise Wissocq, au 010-813318 après 20 h.

Prix : 330 frs à payer sur place.

Nombre de participants : 45 à 50 au maximum.  
Il y a donc urgence à s'inscrire.

Merci.

JAPANESE KUNST DOOR DE EEUWEN HEEN.

DE MENS: Beeld en Evenbeeld: Tentoonstelling in het kader van Europalia 89 Japan.

Wij nodigen U uit op een geleid bezoek van deze tentoonstelling met als onderwerp: de mens in de kunst. Er worden ongeveer 130 stukken getoond. Alle disciplines van de japanse kunst komen aan bod: van de prehistorie tot de 19° eeuw (ceramiek, beeldhouwkunst, schilderkunst). Elk voorwerp is een meesterwerk waarvoor men niet onverschillig kan blijven. De tentoonstelling belicht de gebeden en de hoop, het geluk, de liefde, de lach en de pijn van de japanse natie, een uniek overzicht van 5 millenia japanse kunst.

Datum: **maandag 20 november 1989**. Rendez-vous aan de ingang van het Paleis voor Schone Kunsten, Ravensteinstraat Brussel om 14u15. Geleid bezoek om 14u30. We beschikken over 3 gidsen: 1 nederlands- en 2 franstalige. Duur van het bezoek 1u30. Inschrijving telefonisch zo vlug mogelijk bij Denise Wissocq op 010/81.33.18 na 20 uur. Prijs 430 Fr ter plaatse te betalen. Maximum 45 à 50 deelnemers; dus **DRINGEND** inschrijven!! Dank!

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES.

Le 9 août 1989, Frantz KAYSER, Engaspaty F 83440 SEILLANS (France) Tél: 33-94 76 87 38. Breveté pilote de planeur le 23.9.1948.

Le 11 octobre, Mme Marguerite PEETERS-LUYCKX (Veuve de guerre), Gilainstraat 69 Bus 6 - 3300 TIENEN. Acceptée comme membre sympathisant.

Le 8 novembre, Roger MINNE, Consubel/Lubumbashi c/o M.A.E. rue des Quatre Bras 2 - 1000 BRUXELLES. Breveté pilote d'avion par la SAAF le 4.9.1942

Jean LAUWERS, Neckerspoel 250 - 2800 MECHELEN. Tél: 015/20 36 37 et 015/55 61 37. Breveté radio-navigant en 1946, confirmé en 1956

Frédéric MOERMAN, Ruitersdreef 7 - 9230 MELLE. Tél: 091/30 95 83 Breveté pilote par la RAF le 26.11.1943.

### ADIEU A CEUX QUI ONT PRIS LEUR DERNIER ENVOL.

Parmi nos membres: nous n'avons eu connaissance d'aucun décès depuis notre dernier bulletin

#### Autres décès qui nous ont touchés:

M. VANESSE qui fut s/officier radio-navigant à l'Avi FP au Congo.

Mme Nora MARNEY, épouse du Gén. de Brigade avi. Albert LAFORCE.

Ghislain de BEHAULT, Commandant avi. e.r.

Mme VAN LANCKER, mère de Mme Denise WISSOCQ-VAN LANCKER.

### NOS ACTIVITES PASSES.

Vendredi 11 août, à l'occasion d'un séjour en Belgique, notre ami, Willy LAMON, professeur à l'Université d'Oregon, membre de VTB qui vole encore sur "Harvard", a réuni à la Maison des Ailes quelques-uns de nos membres et quelques anciens qui ont fait leur entraînement de pilote au CANADA.

Dimanche 27 août, comme chaque année, nous avons participé à la cérémonie du souvenir au Mémorial Canadien du Tigelot, à JALHAY, à la mémoire des aviateurs alliés tombés dans les Hautes Fagnes en 1944. Ce fut une parfaite cérémonie en présence des attachés de l'Air du CANADA, des ETATS UNIS et de GRANDE BRETAGNE.

Dimanche 15 octobre, à l'occasion des Fastes de la Force Aérienne, nous avons déposé des fleurs au pied du monument aux aviateurs, avenue Franklin Roosevelt.

Mercredi 1 novembre, au cimetière de Bruxelles, notre Président, qui assure la succession du Comité de la Pelouse d'Honneur, a reçu les autorités civiles et militaires, ainsi que les délégations des associations qui, chaque année, viennent se recueillir sur les tombes des aviateurs tombés au cours de la guerre 1940-45.

Dimanche 5 novembre, une délégation était présente à la messe solennelle célébrée en l'église Saint Jacques sur Coudenberg, à la mémoire de tous les défunts de la Force Aérienne.

### NOS ACTIVITES A VENIR.

Lundi 20 novembre, visite guidée d'une exposition EUROPALIA JAPON organisée par Denise WISSOCQ-VAN LANCKER. Voir renseignements dans le présent bulletin.

Mercredi 13 décembre, notre réunion mensuelle sera rehaussée par un film américain sur les événements qui ont marqué l'accès à l'indépendance du Congo Belge : "Victims of independence". Voir présentation dans le présent bulletin.

Le Secrétaire.

Le mercredi 13 décembre 1989, après le repas, vers 14h30, projection du film " VICTIMS OF INDEPENDENCE ".

Il s'agit de la version française des principales séquences d'un long reportage produit par la NBC, chaîne de télévision des Etats-Unis d'Amérique qui couvre les événements de 1960 à 1965 dans la jeune République du Congo ( sécession katangaise exclue).

Ce document à diffusion restreinte intéressera en particulier les Anciens du Congo Belge et ceux qui désirent en connaître dans la réflexion.

Ce film sera présenté par le Colonel P.P. VANLISHOUT, ancien officier de l'Active et de la Force Publique du Congo Belge, à qui nous devons la réalisation de cette version française. La durée de projection sera d'environ 40 minutes.

**Woensdag 13 december**, na de maaltijd, dus rond 14u30 filmprojectie VICTIMS OF INDEPENDENCE. D.i. de franse versie van de voornaamste scènes van een lange reportage van de NBC (amerikaans televisienet) over de gebeurtenissen tussen 1960 en 1965 in de jonge Congolese Republiek (Katangese secessie uitgezonderd). Dit dokument (beperkte verspreiding) zal voornamelijk de anciens van Belgisch Congo interesseren, maar ook een breed publiek. De film wordt ingeleid door Kolonel P P Van Lishout, gewezen actief officier en officier van de Force Publique van Belgisch Congo, die de franse versie verwezenlijkte. Duur: ongeveer 40 minuten.

---

50ème ANNIVERSAIRE DE L'ENTREE EN BELGIQUE DES FORCES NAZIES, LE 10 MAI 1940.

Le Musée de l'Air prévoit de consacrer les 3 premiers numéros de son bulletin, en 1990, à la campagne des 18 jours. A cette occasion, le Musée de l'Air fait appel à ceux qui ont participé à cette campagne pour qu'ils fassent le récit de leurs souvenirs et l'adresse à André HAUET, Beigemsesteenweg 30 - 1850 GRIMBERGEN.  
Tél: 02/269 35 44.

50° VERJAARDAG VAN DE INVAL DOOR NAZITROEPEN OP 10 MEI 1940.

— Het Luchtvaartmuseum zal zijn 3 volgende nummers wijden aan de 18-daagse veldtocht. Het Luchtvaartmuseum doet hiermee een oproep aan allen die aan die veldtocht deelgenomen hebben, om hun belevenissen te schrijven aan André HAUET, Beigemsesteenweg 30 1850 Grimbergen. Tel: 02/269.35.44

### Le Mot du Trésorier

J'ai fait un rêve. En ce mois de novembre 1989, mois traditionnel du renouvellement des cotisations, chaque membre de l'association recevant le bulletin trimestriel se précipitait sur son stylo préféré et s'empressait séance tenante, d'inscrire 400 francs (200 francs éventuellement) sur le sympathique bulletin de virement tout préparé qu'avec joie il découvrirait entre les pages.

Dans les huit jours, ma boîte aux lettres se trouvait submergée d'avis de virement. Quel plaisir de recevoir ainsi de vos nouvelles. Bien sûr ce furent quelques jours bien chargés. Mais, oh joie, un mois plus tard, pour mon petit Noël, ma caisse était pleine. Plus aucun retardataire! Pas besoin de rappel - Quelle merveille.

J'ai fait un rêve. S'il vous plait ne me réveillez pas trop brutalement.

### Het woord van de Schatbewaarder.

Ik heb gedroomd. Gedurende dit maand november 1989 ontving elke lid van de "Vieilles Tiges" het driemaandelijksse bulletin en onmiddelijk schreef idereen 400 Frank (eventueel 200 frank) in op het gans klaar storting formule die hij met vreugde erin vond.

Binnen de acht dagen was mijn brievenbus vol met betalingsberichten van de postcheken. Het was zo aangenaam van U nieuws te ontvangen.

Was een drukke week. Maar een maand later, voor mijn Kerstmis, was mijn kas vol.

Geen heroproeping nodig. Niemand was te laat.

Ik heb gedroomd. Als U belieft, maak mij niet brutaal wakker.

- Conformément aux statuts du Conseil d'Administration à décidé de rayer les membres qui n'ont plus payé leur cotisation depuis 2 ans.

- Overeenkomstig met de statuten heeft de Raad van Beheer beslist de volgende leden te schappen wegens niet betaling van het lidgeld voor de twee laatste jaren.

COLPAERT A.  
MAROTE J.

DUCHATEAU R.  
MESORTEN J.

HEIMES L.

- Les Membres suivants sont instamment priés de payer leur cotisation 1989 (retard) en même temps que la cotisation 1990. (Indiquer "+ retard" sur le bulletin de virement)

- De volgende leden worden verzocht hun lidgeld 1989 samen te betalen met het lidgeld 1990 (te melden op het storting bulletin + 1989)

BODET A.  
BRASSEUR L. (Mme)  
CATALA A.  
CRAHAY J.

HUGON P.  
JACOB-KORB (Mme)  
JANSSEN L. (Mme)  
JAUMOULLE F.

OOMS J.  
PACCO F.  
POCHET L. (Mme)  
ROCOUR A.

de JONGHE d'ARDOYE H	KARLOWSKI P.	SCHEPERS J.
DELHAES C.	KEGELEIRS R.	TERLINDEN G. (Mme)
DELHAYE J. (Mme)	LALLEMAND G.	VAN BRABANT (Mme)
DEPPE (Mme)	LEVA P.	VANDERSTOCK R.
DEWALHEYNS J.	LIEVENS R.	VAN KEYMEULEN R.
DE WEVER R.	MALENGRAU R.	VAN ROS H. (Mme)
FRANCHOMME M. (Mme)	MICHOTTE J.	VERNIEUWE (Mme)
GUISSET P. (Mme)	MOLLE V. (Mme)	WAUTERS P.
HUENS C.	NEMRYS S.	WUYTS-GALLE (Mme)
		THONON R. (Mme)

---

" LASNE ET LES MACHINES VOLANTES "

UNE EXPOSITION DE PEINTURES A NE PAS RATER.

En parallèle avec le concours international d'art naïf qui aura lieu à la GALERIE D'ART NAÏF, rue de Lasne-140 (route de Renipont) à LASNE, notre ami, Pierre HAEGEMAN, artiste peintre, qui fut pilote à la Force Aérienne et à la SABENA, a été invité à faire une exposition personnelle du 25 novembre au 8 janvier.

Sous le titre "LASNE et LES MACHINES VOLANTES", il y présentera 40 tableaux finement exécutés à l'huile. Vous pourrez y admirer les plus beaux avions, non seulement ceux sur lesquels vous avez volé, mais aussi des avions imaginaires ..  
..... sans être trop dingues.

Comme le mentionnerait le Guide Michelin: CELA MERITE UN LARGE DETOUR.

JOURS ET HEURES D'OUVERTURE : Mercredi, jeudi, vendredi, de 14 à 19 heures.

Samedi et dimanche, de 10 à 12 et de 14 à 19 heures.



Introduction

Chacun garde en mémoire les "convulsions" qui ont résulté de la naissance (avant terme!) de la République Démocratique du CONGO, le 30 juin 1960. Le "Pari Congolais", cher à nos politiciens de l'époque, s'est traduit par un fiasco tragique.

Le récit, dont le présent bref historique constitue une entrée en matière, s'inscrit dans les séquelles des remous provoqués par le chaos initial. Depuis sa fondation, le jeune état est confronté, en permanence, à des manoeuvres de déstabilisation émanant de divers milieux. A partir de 1964, les choses vont encore s'aggraver. Ayant pour foyer le KWILU, une insurrection à caractère marxiste va se répandre à vive allure, mettant en péril les fondements mêmes de la République.

Mettant à profit la crédulité de ses adhérents - et des autres - Pierre MULELE, formé aux méthodes des actions révolutionnaires dispensées à MOSCOU, fonde, à KIKWIT, le Comité National de Libération d'inspiration Lumumbiste. Avec ses hordes de "Simbas", il va faire régner la terreur sur une vaste étendue du pays; rien ne semblant pouvoir lui résister. Mais MULELE, et le chanvre indien aidant, fanatise ses troupes, enrôlées de gré ou de force, au fur et à mesure de leur progression. Les malheureuses populations indigènes vont payer un lourd tribut pour leur "libération". Ne seront pas ménagés, non plus, les européens qui n'auront pas eu le temps de fuir.

Profitant de l'aubaine, d'autres factions, du même accabit et d'aussi sinistre mémoire, voient le jour ou simplement renaissent de leurs cendres. Qui ne se rappelle Christophe GBENYE et sa "République Populaire du Congo" établie à STANLEYVILLE. C'est sa prise d'otages européens et américains qui, en novembre 1964, va provoquer l'intervention des paras belges avec l'aide de l'USAF et celle de la colonne OMMEGANG partie de la Base de KAMINA (BAKA) sous les ordres du Colonel BEM VANDEWALLE.

Quant à l'Armée Nationale Congolaise (ANC) qui ne s'est pas remise de sa mutinerie de juillet 1960, elle n'est rien moins que sûre. Des unités entières, officiers en tête, sont passées dans les rangs des rebelles, quitte à changer d'avis plus tard. Les "fidèles", quant à eux, sont aussi convaincus de l'invulnérabilité de leurs adversaires que ces derniers eux-mêmes. Cette conviction ne les poussent pas beaucoup à s'opposer à la progression des mulélistes. Pensez donc! vos propres balles qui ricochent sur l'ennemi sans lui faire le moindre mal, puis reviennent vous frapper: il y a de quoi hésiter à ouvrir le feu. Ou alors la solution consiste à tirer en l'air, sans danger pour l'opposant ni, par conséquent, pour le tireur ...

Il y a heureusement les "dawa", sortes de remèdes sorciers, de fétiches, de porte bonheur, sensés offrir une certaine protection. Par exemple, entourer de "majani" (herbes) le canon des armes, ou bien porter ostensiblement des chiffons ou des rubans rouges. En dernière ressource, on peut toujours abandonner ses armes, quitter tous ses vêtements et disparaître dans la brousse. Solution fréquemment choisie par nos "valeureux combattants" de l'ANC.

A l'époque où se situe le récit de cette mission d'assistance technique, le pouvoir central ne s'exerce plus que partiellement dans les provinces de LEOPOLDVILLE et de l'EQUATEUR (capitale COQUILHATVILLE). En juillet 1964, face à la situation catastrophique du pays, le Président, Joseph KASAVUBU, a fait appel à Moïse TSHOMBE pour former un nouveau gouvernement. Il espère, par cette manoeuvre, rallier à la cause du pouvoir central, le KATANGA et son énorme potentiel économique, ainsi que la Gendarmerie Katangaise qui jouit d'une certaine réputation.

Le Commandant en Chef (C en C) de l'ANC, le Général Major Joseph-Désiré MOBUTU, tout en s'efforçant de maintenir une certaine cohésion parmi ses troupes, considère également que les renforts en provenance du KATANGA vont faire pencher la balance en faveur du gouvernement central. N'hésitant pas à se rendre sur le terrain, dans les endroits les plus exposés, il paie fréquemment de sa personne pour montrer à ses hommes l'exemple du courage et de la détermination. Mais le Premier Ministre TSHOMBE ira plus loin, il fera appel aux services de Michael HAORE et ses "boys". Ceux-là ne croient ni en Mai Mulele, ni aux dwala. Les Simbas en feront rapidement l'expérience.

On est loin des dispositions prises par les Nations Unies, fin 1962, pour tenter une refonte de l'ANC. Divers pays avaient reçu pour tâche d'assister le C en C dans cette reprise en main. L'ITALIE, entre autres, était chargée de la création, de l'organisation et de la mise en oeuvre d'une Force Aérienne. La BELGIQUE, toujours suspectée de néocolonialisme dans les milieux Onusiens, était cependant autorisée à participer à l'entraînement de la troupe et des cadres, et à s'intégrer dans les états-majors. C'est le Colonel BEM LOGIEST (ex COS/FP, ex Résident Général au RUANDA, ex Ambassadeur de Belgique auprès de ce même état) qui, après un bref séjour au Quartier Général de l'ANC (QG/ANC), sera chargé d'administrer le personnel de l'Assistance Technique Militaire Belge au CONGO (CAMAC).

Dès sa nomination à la tête de l'ANC, le Général MOBUTU a sollicité et obtenu la présence à ses côtés du Colonel BEM MARLIERE (ex SCOS/FP, ex Conseiller Militaire du jeune Etat et parrain du premier fils du Général MOBUTU). Avec le Lt Col Avi BOUZIN, le Colonel MARLIERE compose l'EM personnel du C en C.

La position du Colonel BOUZIN qui, en fait, a été "invité" par le Général MOBUTU à l'assister, est plutôt délicate. Il est coincé entre le Général MOBUTU, qui a sa petite idée sur le rôle qu'il compte lui confier, et les Italiens qui le considèrent, non sans raison, comme usurpant leurs attributions. Ils ne lui faciliteront pas la tâche. Et pourtant ils devraient bénir sa présence, car elle leur permettra de se tenir prudemment à l'écart de toute intervention opérationnelle. BOUZIN, par contre, par la force des choses et sous la pression des événements, va se trouver engagé à fond. A tel point que les congolais le considéreront comme étant virtuellement le "Commandant de la Force Aérienne Congolaise", avec tous les engagements et les responsabilités que cela implique. Intégré au sein du QG/ANC, avec son fidèle officier adjoint, le Commandant d'Avi LACROIX, il y crée un EM/Air. Au Major Avi COUCKE et à son adjoint le Major USAF MEEESTER, il confie la direction du bureau Opérations (OPS/Air). Un pilier de ce bureau est l'Adjudant Marius HUEZ qui apporte toute sa compétence et son dévouement sans borne aux activités incessantes de la Section Transport (TPT/Air). Le Lieutenant d'Avi JACQUEMART dirige le Bureau Logistique (LOG/Air), complétant ainsi l'organigramme.

Cet EM/Air oeuvre en collaboration étroite avec l'EM/Terre, bien étoffé d'officiers d'Etat-Major belges.

Les moyens à mettre en oeuvre, avec beaucoup de tact, au profit de l'ANC, par cette équipe, sont plutôt variés en types et en qualité. A NDOLO, après pas mal d'efforts et de tractations, une petite équipe a pu être constituée. Elle rassemble des DOVES de l'ex AVI/FP, des T6 récupérés au RUWANDA, ainsi que quelques autres appareils. Des soldats de fortune de nationalités diverses et de tout aussi diverses qualifications, risquent leur vie sur ces engins dont l'entretien est "assuré" par des congolais formés à BAKA; la plupart ne dépassant pas le niveau de mécanicien. Plus sérieux était WIGMO, une firme "étrangère" composée essentiellement de Cubains anticastristes. Elle dispose d'une flotte de C46, B26 et T28 qui tous vont intervenir efficacement. Le transport lourd est assuré par l'USAF avec des C130. Last but not least, la FAé Belge a réactivé la base de KAMINA d'où elle opère avec des C47 et des hélicoptères. Enfin, mise à contribution dans les moments de crise, AIRCONGO participe au transport de troupes, de ravitaillement, ainsi qu'à l'évacuation de civils fuyant l'avance des rebelles.

Respectant à la lettre les prescriptions des Nations Unies, l'Assistance Technique Militaire Italienne ne s'écarte pas de l'aérodrome de NDOLO. Cet ancien aéroport civil est devenu le berceau de la future Force Aérienne Congolaise, selon la doctrine italienne. Pour l'instant, un groupe d'anciens de BAKA, réunis sous le commandement du Major LOSSO, suivent d'une oreille distraite les enseignements dispensés par quelques officiers italiens. La Base est encombrée d'épaves d'appareils de toutes sortes condamnés à pourrir sur place. Certains, parmi le personnel de la Base, finiront par se rendre en Belgique pour y suivre les cours de pilotage de l'EPE (Ecole de Pilotage Elémentaire). Les meilleurs iront ultérieurement poursuivre leur formation de pilote en Italie.

#### Pour une poignée de cartouches en plus.

Le Fleuve, qui à l'époque s'appelait encore le CONGO, s'écarte et se rapproche de notre route au gré de ses méandres. Sa présence, impressionnante et rassurante à la fois, ne devrait guère nous faire défaut au cours des prochaines heures. Pour autant, toutefois, que les conditions météorologiques nous soient favorables.

Dès le plateau des Bateke, les premiers rayons du soleil levant s'infiltreront de force au travers de la nappe grise, typique d'un ciel de saison sèche. Mais, en ce début de septembre 1964, cette dernière touche déjà à sa fin. Le régime des pluies et tornades n'est plus guère éloigné. D'ailleurs nous allons bientôt nous en rendre compte et être privé de l'assistance du Fleuve.

A peine avons-nous passé le Kasai, aux eaux rougies par la latérite arrachée aux berges de l'un de ses innombrables affluents, qu'apparaissent devant nous les premiers cumulus. A cette heure matinale ils sont encore inoffensifs. Mais leur apparition précoce n'est pas de bon augure. Une première confirmation nous en est bientôt donnée par des craquements secs dans le VHF. D'un mouvement de la tête le pilote me désigne le cadran du radio-compass. Son aiguille commence à manifester de la nervosité. En tremblottant elle s'écarte parfois à gauche, parfois à droite, signe qui ne trompe pas: au delà des cumulus, entre lesquels nous nous engageons maintenant, nous attendent des cumulo-nimbus déjà actifs.

Ce matin, au briefing météo, le prévisionniste nous a mis en garde: "Attendez-vous à être mal chahutés dans la cuvette". "Mais COQ. vous accepte" a-t-il ajouté comme pour atténuer sa première sentence, sachant par expérience qu'entre l'heure du briefing et notre arrivée à COQUILAHATVILLE, près de trois heures plus tard, les conditions auraient beaucoup évolué.

Donc, à l'aube, le 9T-PKA, Dakota de la FAé congolaise, a pris son envol de NDJILI. Aux commandes, le Capt Avi HAESERMAN de la FAé belge, avec son équipage ..... Destination BOENDE via COQUILAHATVILLE. Mission: ravitailler en armes, munitions et autres denrées, l'unité qui défend BOENDE contre l'avance des Simbas de MULELE. Sensée défendre BOENDE, serait plus approprié.

Je participe en tant que chef de mission, et accessoirement second pilote, car cette opération est délicate à plus d'un titre. Le C en C m'a particulièrement chargé de porter la bonne parole aux valeureux combattants ANC de BOENDE. Il espère que le seul fait qu'en ma qualité de "Chef d'EM de la Force Aérienne Congolaise"(sic) je me rende sur place, cela rassurera la troupe en leur faisant miroiter une intervention aérienne accrue. Ma visite a pour but également d'apprécier cette possibilité. Il faut savoir que BOENDE est stratégiquement et politiquement une position importante. Elle constitue véritablement le dernier bastion avant la capitale de la Province de l'Equateur. Or chacun est conscient que l'investissement de COQ. par les rebelles serait un rude coup pour le moral, déjà en piteux état, de la population congolaise en général et, surtout, qu'il sonnerait vraisemblablement le glas du gouvernement de LEOPOLDVILLE déjà ébranlé par l'extension, quasi ininterrompue, du chancre muléliste

BOENDE doit donc être défendue à tout prix, d'où l'importance de notre mission sur le plan matériel et moral.

Mais les auspices ne sont guère favorables. Depuis le début des hostilités, en janvier dernier, l'ANC n'a subi que revers sur revers. Le moral est mauvais pour ne pas dire inexistant. Les défections sont monnaie courante. La combativité de la troupe frise le zéro. Pour une large part, la médiocrité de l'encadrement contribue à cette situation. Une grande partie des officiers, directement issue de la troupe, n'a reçu aucune formation la préparant à sa tâche. Quasiment tous ont été nommés par des soviets de soldats mutinés, lors des événements de 1960. Leur autorité est très limitée. En règle générale les décisions sont prises collégialement et l'avis d'un caporal peut l'emporter sur celui du commandant d'unité qui n'a d'autre ressource que de s'incliner devant la décision du groupe.

Aussi la volonté de résister à l'avance rebelle, pronée par le QG/ANC de LEO., est-elle plus académique qu'efficace. Dans sa grande majorité, l'Armée Nationale Congolaise, l'ANC comme chacun la connaît, s'est ~~elle~~ transformée en "Armée Non Combattante", plus agressive et dangereuse à l'égard des populations rurales sans défense qu'envers l'ennemi qui lui est armé et, partant, disposé à se montrer belliqueux. Au sein même de l'ANC, les unités se méfient les unes des autres. De sérieux accrochages pour des raisons futiles ne sont pas rares.

C'est donc dans un contexte pas très rassurant qu'il faut considérer notre mission. Si quelqu'un est particulièrement conscient de cet état de choses, c'est bien le C en C. C'est une des raisons qui l'ont incité à nous gratifier d'un ange gardien en la personne du Lt Col Para IKUKU\* qui, ce matin, nous attendait au pied de l'avion accompagné d'une demi douzaine de ses hommes, certainement triés sur le volet. Sage précaution de la part du C en C, car nul ne peut prédire la réception qui nous attend à destination, pour autant qu'il y ait encore de l'ANC sur place. S'il n'y en a plus, toute tentative d'atterrissage est à rayer du programme car nul ne donnerait cher de notre peau si nous tombions dans les mains des mulélistes. Hier soir, le G3 (officier Opérations) était formel: l'unité ANC tenait toujours la place. Mais les nuits sont longues sous l'équateur, et il peut se passer tellement de choses sous le couvert de l'obscurité .....

L'armement dont s'est dotée notre escorte para, ne laisse aucun doute quant au sérieux avec lequel ces militaires d'élite considèrent leur rôle. Il en est de même quant à leur appréciation de la menace. Si je me félicite de leur présence, je suis surtout reconnaissant au C en C d'avoir désigné le Lt Col IKUKU pour veiller sur notre sécurité. Le choix aurait difficilement pu être meilleur.

De mon côté, j'ai aussi pris des mesures. Deux B26, solidement armés de mitrailleuses .5 et de roquettes, pilotés par des équipages cubains anticastroistes, nous accompagnent. Sur place, ils seront un élément de poids vis-à-vis de nos hôtes et aussi, et surtout, à l'égard des rebelles qui en ont une crainte par ailleurs bien justifiée. Nous savons que les mulélistes ont atteint la rive droite de la TSHUAPA et que, par conséquent, ils sont à portée d'armes légères de l'aérodrome, notre destination et point d'appui de l'unité ANC. Leur position avantageuse pourrait les inciter à se manifester durant notre séjour sur le tarmac. Quand on manipule des munitions, il est toujours peu recommandé de subir le feu de l'ennemi.

C'est donc installé sur le siège du second pilote que je rumine toutes ces pensées et que j'essaie d'imaginer la réception que va nous réserver le Major DEMOLE commandant la position de BOENDE. Au QG/ANC, le G4 (Officier de la logistique) m'a encore bien assuré, hier soir, que l'unité est amplement nantie d'armes et de munitions et que c'est uniquement tellement le Major DEMOLE appelle à l'aide que le C en C a décidé d'envoyer, dans un premier temps, un supplément d'armes et de munitions et, dans un deuxième temps, un renfort en personnel. En réalité, le Général compte plus sur l'effet psychologique de notre visite que sur notre cargaison pour ranimer et soutenir le moral de la garnison.

\* Le Lt Col IKUKU était un officier brave et courageux et de bonne compagnie. Il s'est brillamment comporté dans de nombreuses opérations. Il s'est tué plus tard dans un accident d'hélicoptère.

Et surtout les inciter à tenir jusqu'à l'arrivée de renforts en hommes. Mesure d'ailleurs très problématique compte tenu de la faiblesse des effectifs. Mais cela il vaut mieux ne pas le mentionner.

En vérité, je compte beaucoup sur la présence du Lt Col IKUKU pour m'aider dans mon action psychologique. Mais dans l'ensemble, je ne puis m'empêcher d'éprouver de sérieuses craintes. Il faut savoir que certains antécédents du Major DEMOLE n'incitent guère à envisager notre entrevue avec optimisme.

Major de son état, probablement, lui comme tant d'autres, promu officier par un soviet de mutins, DEMOLE, en juin dernier, était en garnison à la Base de KAMINA (BAKA) où il commandait un bataillon d'infanterie de l'ANC. Par ailleurs, les opérations contre les bandes rebelles de MULELE prenant de l'ampleur dans le KWILU, le QG/ANC décida d'envoyer son bataillon renforcer les unités combattant dans la région de KIKWIT; unités placées sous le commandement du terrible Colonel TSHACHI. Le Major DEMOLE reçut donc, un beau jour, l'ordre de faire mouvement de BAKA à KIKWIT. La troupe par la voie des airs, le charroi par la route.

En coordination avec les bureaux G3 (Opérations) et G4 (Logistique), le bureau Ops Air Tpt du QG/ANC, sous la direction du Major Avi COUCKE, organisa l'airlift en réquisitionnant, pour la circonstance, quelques appareils d'Air Congo. Ceci allait à l'encontre de la politique que je menais depuis mon arrivée au QG; mais, en l'occurrence, il s'agissait d'un cas de force majeure. Les opérations militaires prévalant sur la régularité des services d'Air Congo.

Au jour convenu, les avions décollèrent pour leur périple LEO-BAKA-KIKWIT-LEO. Quelle ne fut pas notre consternation lorsque, dans le courant de la journée, un message de BAKA nous apprend que les avions rentrent directement à LEO, à vide. Le Major DEMOLE avait prétendu que son unité n'était pas prête à faire mouvement. La désinvolture avec laquelle DEMOLE traitait ce gâchis d'heures de vol coûteuses et si nécessaires sur d'autres théâtres d'opérations, n'avait d'égal que son mépris pour les conséquences de l'absence de renfort dans le KWILU.

Le Colonel MARLIERE et moi fîmes part au C en C de notre consternation et de notre souci quant à la suite des opérations. Le Général, très affligé, nous assura que le Colonel TSHACHI s'occuperait personnellement du Major DEMOLE lorsque celui-ci rejoindrait le secteur. Encore fallait-il que l'intéressé daigne s'y rendre, ce qui nous laissait septique.

A quelques jours de là, cependant, le QG est informé que le bataillon de BAKA est enfin prêt à faire mouvement. Avant que son commandant ne change d'avis, le plan initial d'airlift est réactivé avec le même déploiement de moyens. Cette fois, ça y est, le gros de la troupe est mis en place à KIKWIT, mais sans son commandant. Celui-ci est resté à BAKA pour, assure-t-il, diriger en personne le déplacement du charroi par la route. Mesure dilatoire qui ne trompe personne au QG où tout le monde est d'accord pour considérer que sa place est à la tête de ses hommes sur le terrain.

Les jours passent, mais le convoi routier ne quitte toujours pas BAKA. d'étranges rumeurs commencent à filtrer en provenance de KATANGA. Mais, hormis quelques informations non confirmées, rien de précis ne nous parvient. Puis, environ trois semaines après l'airlift, le Colonel TSHACHI annonce l'arrivée du "héros". Il est accompagné d'une toute petite poignée d'officiers et de sous-officiers, à bord de 2 ou 3 jeeps en mauvais état. C'est tout ce qui subsiste du charroi d'un bataillon. A les en croire, tout au long de la route, depuis KAMINA, le convoi a été harcelé par les rebelles. C'était embuscade sur embuscade. Ces "héros" sont les seuls survivants avec les véhicules qu'ils ont pu sauver.

La vérité est évidemment plus prosaïque. Les rumeurs ont pris corps. Les faits ont été confirmés. Les trois semaines écoulées ont été mises à profit par l'EM du bataillon, commandant en tête, pour vendre le charroi aux civils du KATANGA; les deux parties réalisant une excellente affaire.

On s'attendait à un Conseil de Guerre, une dégradation, une longue incarcération; bref, à des mesures disciplinaires graves. Nenni n'est ce pas. DEMOLE allait tout simplement rester en place. Pourquoi? Mais pour la simple et bonne raison qu'il y avait une telle pénurie d'officiers supérieurs au sein de l'ANC qu'il n'y avait personne pour le remplacer s'il était éliminé. Comme nous le rappela, à cette occasion, le C en C: à la guerre comme à la guerre, il faut faire avec ce que l'on a .....

Mais imaginer que le Major DEMOLE allait rester à la tête de sa troupe au KWILU, est une figure de style. En effet, très peu de jours plus tard, le Colonel TSHACHI avise le QG que le commandant du bataillon en renfort, sous entendu le sieur DEMOLE, s'est porté malade puis a disparu. Cette fois il y a abandon de commandement en opérations. Vendre le charroi de son bataillon est une chose, abandonner ses hommes au combat en est une autre.

Un avis de recherche est lancé dans le seul endroit où il est susceptible de se trouver: c'est à dire à LEO même. En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, la PM (Police Militaire) l'intercepte, rodant dans la cité, porteur de deux bouteille: l'une remplie de poudre d'or, l'autre de diamants. Il est placé en résidence surveillée au camp militaire où il reçoit les soins que nécessite son état (sic). De Conseil de Guerre, de dégradation, de mesures disciplinaires, il n'en est toujours pas question. N'a-t-on pas d'autres soucis!

Quelques mois s'écoulent. Dans l'ensemble, la situation politique et militaire ne s'arrange guère. Ce matin là, le Colonel MARLIERE et moi passons en revue cette situation avec le C en C, dans le bureau de celui-ci. Notre attention est plus particulièrement focalisée sur les événements dans la Cuvette Centrale. C'est loin d'être brillant. Le moral de la troupe y est au plus bas. Règle générale au sein de l'ANC, certes, mais dans ce cas précis, comme il en est fait mention plus haut, les conséquences pourraient être très facheuses pour le gouvernement de LEO. Une très sérieuse reprise en main est indispensable pour, d'abord tenter d'enrayer la progression des mulélistes, puis retourner la situation en notre faveur. Beau programme en vérité, mais l'éternel problème est là: à qui confier cette mission? Les quelques éléments valables - et moins valables - sont engagés partout et appellent à la rescousse. Ceux qui restent sont, soit hors d'état de servir pour une raison ou pour une autre, soit "unreliables" (indignes de confiance). La quadrature du cercle, quoi. Le choix est tellement restreint que, dans ces conditions "il faut faire avec ce qu'on a". Et qui refait surface? NON!!, SI!!, le Major DEMOLE. A son corps défendant d'ailleurs car, après tout, n'est-il pas malade et en résidence surveillée? Oui mais voilà, il est aussi le moins mauvais parmi les pires. C'est presque une promotion. Le choix étant donc tombé sur lui, il est temps de le convoquer au QG pour lui annoncer la bonne nouvelle et lui donner son briefing.

Pour sa présentation au C en C, il met en oeuvre tous ses dons de comédien et il faut reconnaître qu'il est très doué. Il se tient vouté et, après être parvenu manifestement avec beaucoup de peine, à saluer le Général, il s'effondre littéralement dans le fauteuil qui lui est désigné. C'est indéniable il doit souffrir beaucoup. Mais le C en C connaît son interlocuteur de longue date, il ne se laisse aucunement impressionner par ce cinéma, au contraire, il entre dans son jeu et le félicite sur sa bonne mine et sur le fait qu'il qu'il ait si bien profité de son long repos tant mérité !! Il en vient alors aux raisons de son choix. Il exalte toutes les qualités guerrières de ce valeureux officier supérieur! Le C en C a tellement confiance en lui qu'il lui confie le sort de la république! C'est une scène émouvante. Le grand soldat, "le héros" s'extirpe alors péniblement de son siège, se met au garde à vous devant son Général, puis d'un air penaud retourne les deux poches de son pantalon. Le message est limpide. Le C en C hésite un court instant, puis se baisse et sort de dessous son bureau un volumineux attaché-case. C'est la "caisse d'action psychologique" que le Colonel MARLIERE et moi connaissons bien pour l'avoir souvent vue en action. Parmi plusieurs autres, il pèle une "brique" de 50.000 francs encore emballée dans son plastic d'origine. Lesté de son pécule,

DEMOLE quitte le bureau en compagnie du Colonel MARLIERE pour se rendre chez le G3 afin d'y recevoir son briefing. Le Général me retient et me demande de faire en sorte que l'individu soit rendu à son poste dans les plus brefs délais. Le lendemain, il est sur le terrain, à BOENDE.

Le lecteur comprendra mieux maintenant les doutes qui m'assaillent. Alors que le PKA vogue vers sa destination, je suis en droit de me demander quelle situation nous allons découvrir sur place et quel accueil va nous être réservé. Le Major DEMOLE ne me porte pas dans son coeur. Ne suis-je pas un de ceux qui l'on arraché à sa sinécure ? Comment va-t-il réagir à ma vue ? La présence du Colonel IKUKU et de ses hommes prend de plus en plus de valeur à mes yeux au fur et à mesure que nous progressons.

Mais alors que j'étais perdu dans ma méditation, nous avons bien avancé et la météo s'est sérieusement dégradée. Un mur de gros cumulo-nimbus (ce n'est pas un pléonasme) nous barre la route. Ordre est donné aux deux B26 de s'écarter de 10° et de prendre des niveaux différents. Immédiatement, notre ailier gauche descend de 1000 pieds et l'autre grimpe d'autant. Quelques instants plus tard nous pénétrons dans la masse nuageuse. Le soleil a complètement disparu. Dans le cockpit l'éclairage est au maximum. Des éclairs aveuglants se succèdent sans arrêt. Soudain une pluie diluvienne nous frappe de plein fouet accompagnée d'un martellement assourdissant. Véritable son et lumière avec grandes eaux. C'est terrifiant et magnifique à la fois. Mais on s'en passerait volontier tout en étant conscient qu'on ne peut pas toujours voler dans le ciel bleu.

Le brave PKA, soumis tout à la fois à de violents courants ascendants et descendants, vibre de toutes ses membrures. Sous l'effet des trombes d'eau qui cinglent ses moteurs, leur température se met à tomber rapidement. On ferme les "gills", on réchauffe les carburateurs. A deux nous avons fort à faire pour maintenir l'appareil dans une attitude convenable tout en tenant le cap. Heureusement que la cargaison est solidement et proprement arrimée. Merci au personnel du P&F (Personnel et fret) et en particulier au brave Adjudant HAULET. Secoués comme nous le sommes, on imagine facilement les conséquences que pourrait avoir une caisse de munitions en liberté dans la soute.

La tour de COQ., avec qui le radio, par quel miracle, parvient à garder le contact, nous enjoint de nous presser (!) car l'aérodrome sera bientôt interdit pour QGO tornade.

Bien que très affairé, je me rends compte d'une présence à mes côtés. Un rapide coup d'oeil par dessus mon épaule me laisse entrevoir le visage empreint d'angoisse du Colonel IKUKU. Tiens, je l'avais oublié celui-là. C'est sûr, il vient aux nouvelles. Mais le tintamare est tel qu'il est impossible de s'entendre. Par signes, je lui fait comprendre que la mission suit son cours. C'est un officier courageux moralement et physiquement (un des rares). Il en a maintes fois donné la preuve. Mais là, à son expression, il est clair qu'il considère qu'être assis sur un baril de poudre volant au beau milieu d'une tornade équatoriale ne l'inspire guère, il apprécierait grandement se trouver ailleurs dans un endroit plus calme et plus serein. Il comprend cependant que, pour l'instant, la meilleure place c'est d'être solidement attaché sur son siège, les pieds calés contre les caisses de munitions. Faisant contre mauvaise fortune bon coeur, en se cramponnant de son mieux et au risque de se heurter aux innombrables obstacles qui jalonnent son cheminement, il rejoint sa place et ses hommes qui partagent certainement les vues de leur chef.

Les éléments ne nous accordent aucun répit. Les conditions de vol ne s'améliorent aucunement. L'aiguille du radio-compass a, depuis longtemps, abandonné la direction du radio-phare de COQ. Néanmoins, le Navigateur, imperturbable, maintient le cap et nous donne même un ETA (heure probable d'arrivée). C'est beau l'optimisme et la confiance.

Il doit y avoir environ 2.30 heures que nous sommes en l'air et plus d'une heure et demie que nous nous bagarrons avec les cumulo-nimbus. C'est alors

que le Radio me passe un message de la tour de contrôle de COQ.: l'aérodrome est QGO et ne peut plus nous recevoir. Si nous étions sûrs que, plus tard dans la journée, les conditions s'améliorent et nous permettent de repasser par COQ. pour faire le plein, on pourrait envisager de se rendre d'abord à BOENDE. Encore faudrait-il que les conditions météo y soient favorables. Or nous avons tout lieu de croire que ce creux orageux recouvre toute la région. Malgré l'importance de la mission, c'est vraiment prendre trop de risques. Pesant rapidement le pour et le contre, il me paraît que la solution la plus sage est de faire demi-tour et de rentrer à LEO, mission non remplie: ce qui n'est jamais très gai. Ce sera certes une grosse déception au QG, mais, vu les circonstances, la raison et la sécurité doivent primer.

La décision est communiquée à notre escorte et, en réponse, les "olé" et les "yuppie" percent les crachements de l'R/T (radio-téléphonie). Nos passagers, toujours aussi solidement sanglés sur leurs sièges, accueillent la nouvelle avec un pauvre sourire. Ils étaient résignés à leur sort et étaient prêts pour le pire. En vérité, leur place n'est guère enviable. Ballottés dans tous les sens depuis des heures, aveuglés par les éclairs incessants et assourdis par le martellement de la pluie, leur vie entre les mains d'autrui, ils n'en mènent vraiment pas large. Etrangement, aucun ne souffre de nausées. Certains sont un peu gris peut-être, mais malades, non: on est para ou on ne l'est pas.

Ce n'est pas parce que nous faisons demi-tour que les choses s'améliorent. Au contraire, il nous faut pas mal de temps pour nous dégager de cette zone orageuse. Et ce n'est que peu avant d'atteindre le KASAI que nous émergeons des cumulo-nimbus tout aussi brusquement que nous y avons pénétré. Notre calvaire prend fin soudainement. Jusqu'à LEO., nous retrouvons le ciel gris de la saison sèche et le Fleuve qui va fidèlement nous tenir compagnie. Notre escorte ayant pris de l'avance atteint LEO. bien avant nous confirmant l'insuccès de la mission déjà communiqué par radio.

Finalement, à l'issue de cinq heures de vol épuisant, nous retrouvons le tarmac de NDJILI où le C en C et le Ministre Justin BOMBOKO, originaire de l'Equateur, nous attendent. Dès qu'ils ont été prévenus de l'échec de notre tentative, ils se sont déplacés pour en connaître, en première main, tous les détails. Ils sont manifestement très soucieux et très préoccupés. L'un comme l'autre connaît l'importance de l'enjeu.

Dès l'arrêt des moteurs, nos passagers sautent à terre, ravis de rentrer passablement en bonne forme et de retrouver un élément stable. Pas mécontent non plus, l'équipage les rejoint bientôt. On se congratule mutuellement, heureux d'être rentrés à bon port. Un fois de plus le bon vieux DAK a infailliblement résisté aux assauts des éléments. Il a cependant perdu une bonne partie de sa peinture mais ne souffre d'aucun dégât majeur. Grâce à sa robustesse, à sa fiabilité, à la dextérité de son pilote, PKA a bien rempli sa mission. Que Messieurs DOUGLAS et CURTIS soient humblement honorés. De même d'ailleurs que le pilote et son équipage qui, une fois de plus, par leur calme et leur compétence, dans des circonstances difficiles, se sont montrés à la hauteur de la réputation du 15 WING.

Mais il faut maintenant faire rapport aux autorités. Le Colonel IKUKU accompagne mes explications au C en C et au Ministre par des mimiques qui ne laissent aucun doute sur les péripéties particulières du vol ni sur l'impression qu'elles ont produites sur les membres de notre escorte de para. Au passage, je salue leur stoïcisme car aucun n'a bronché durant le vol, alors que leur place était très peu enviable.

Tout en admettant que l'échec de la mission est dû à des causes indépendantes de notre volonté, le C en C ainsi que le Ministre BOMBOKO expriment néanmoins leur profond désapointement et leur appréhension. Revenant une fois encore sur les conséquences dramatiques qui résulteraient de la chute de BOENDE, le C en C rappelle, non sans malice, que tous les aviateurs savent, qu'au CONGO, à une journée orageuse succède toujours au moins une journée de beau temps.

*à suivre*



L'article ci-dessous est une primeur qui nous est offerte par notre ami, Joé VANOBERGEN. Ce document, qui retrace l'histoire de l'hélicoptère depuis l'origine jusqu'en 1930, devrait être complété par l'histoire jusqu'à nos jours. L'ensemble formera un ouvrage qui pourrait être édité. C'est pourquoi TOUTE REPRODUCTION, MEME PARTIELLE, EST INTERDITE.

## HÉLICOPTÈRES.....

Les premières études scientifiques connues sur le vol des oiseaux et son imitation mécanique sont celles du plus grand ingénieur et artiste de la Renaissance : LEONARD DE VINCI.

Les manuscrits qu'il a laissés sur la question sont assez nombreux et importants. La Bibliothèque Ambrosienne de Milan, l'Institut de France, les châteaux de Chantilly et de Windsor, le British Museum, possèdent ces précieux cahiers où Léonard notait ses observations, ses idées et ses inventions avec des croquis à l'encre souvent très vigoureux. Les notes écrites à la main gauche, en miroir, sont rédigées en vieil italien. et souvent difficiles à interpréter. Mais grâce aux travaux de Govi, de Ravaisson Mollien, de Richter et de Sabachnikow, les cahiers ont été traduits et publiés.

On y trouve des observations directes sur le vol des oiseaux et sur le planement, l'anatomie des vertébrés volants, des essais d'aérodynamique élémentaire et de très divers dessins de machines destinées à réaliser le vol humain : ailes battantes imitées soit de chiroptères, soit des oiseaux dont il s'efforçait de reconstituer mécaniquement la structure mais sans s'asservir à l'imitation de la nature.

C'est en effet, un trait dominant de ces dessins qu'on y voit le grand génie mettre à profit les moyens de commandes mécaniques tels que : vis à double révolution, poulies de renvoi, balanciers, et de dessiner que des appareils pouvant être réalisés avec les matières existantes : bois, roseaux, métaux, étoffes et corderie.



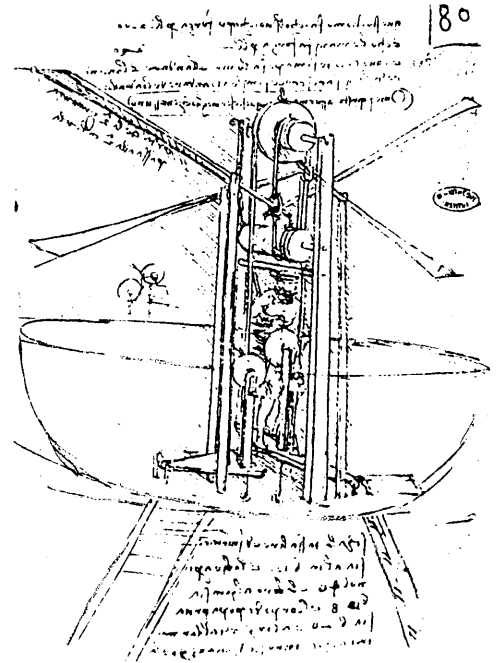
Un croquis présente une importance particulière. Il figure un hélicoptère formé d'une grande hélice à une spirale continue, mise en mouvement par un homme agissant sur un tourniquet. La description jointe est parfaitement claire et l'on peut voir là, la plus ancienne apparition de l'hélice active.

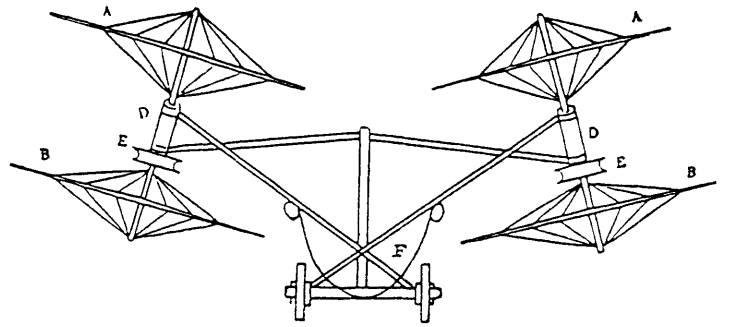
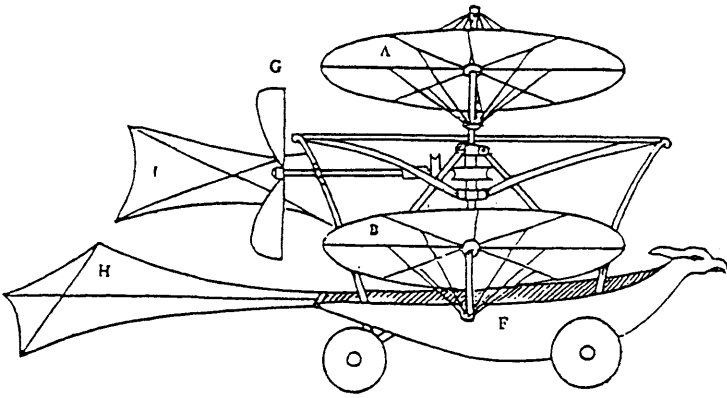
Léonard de Vinci précise qu'il a fait voler, avec succès, de petits hélicoptères mus par des ressorts

La plus haute figure technique dans le premier tiers du XIXème siècle est celle de Sir GEORGE CAYLEY, l'un des plus puissants génies de l'aviation.

Appartenant à une vieille famille du Yorkshire, Sir George Cayley est né à Brompton le 27 décembre 1773. Dès 1796, il avait répété avec un petit hélicoptère à arc, les essais de Launoy et Bienvenu et, jusqu'à la fin de sa longue vie, - il mourut en 1857, - il ne cessa de s'intéresser à la locomotion aérienne.

Il déclare que "tout problème" doit tenir dans la formule suivante :  
" établir un plan superficiel d'un poids donné, animé d'une force capable de vaincre la résistance de l'air.





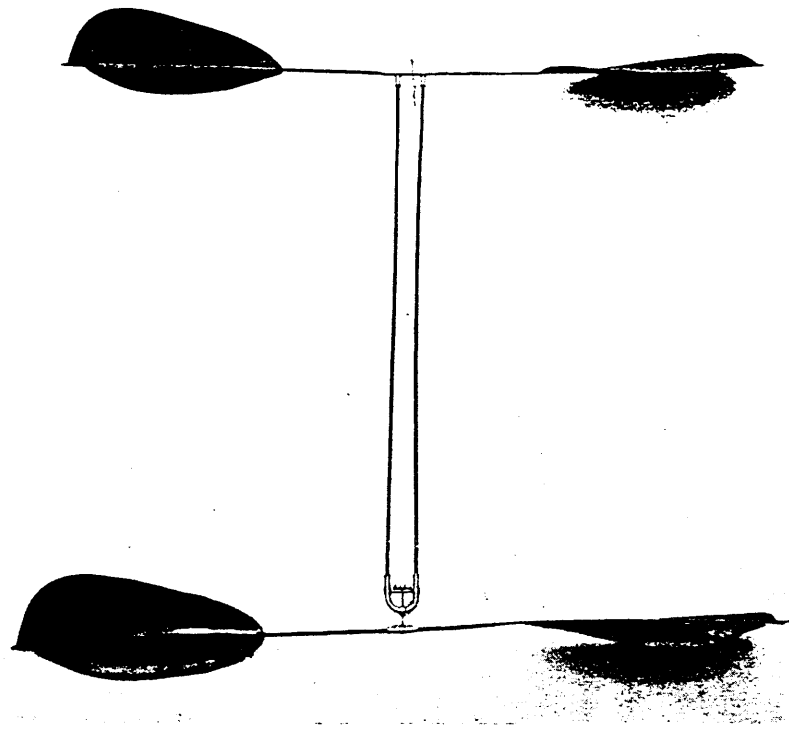
En 1843, à propos des idées de Henson, Cayley décrit dans le "Mechanics Magazine", un projet d'hélico-aéroplane accompagné de figures (voir ci-dessus). Les surfaces devaient assurer par leur rotation, le décollage vertical de la machine puis, les deux hélices propulsives étant mises en marche, les pales des hélices sustentatrices se mettaient à plat pour se transformer en surface d'aéroplane. L'engin comprenait un train d'atterrissage et des gouvernails de profondeur et de direction.

ALPHONSE PÉNAUD est l'une des physionomies les plus attachantes, les plus touchantes aussi, de l'histoire de l'aviation. Doux et modeste, esprit d'une lucidité et d'un bon sens extraordinaire, précurseur en tout ce qu'il a abordé, aussi parfait technicien qu'habile théoricien, il est mort tout jeune, laissant une œuvre entièrement marquée de génie.

Né à Paris en 1850, fils de l'amiral Pénaud, il se destine à la marine quand un mal implacable le rendit définitivement infirme.

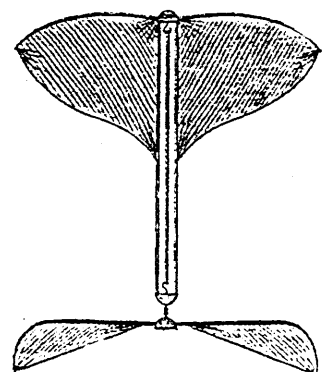
C'est alors que, immobilisé, il consacra son incomparable cerveau aux recherches d'aviation.

En avril 1870, Alphonse Pénaud invente le moteur en fils de caoutchouc tordus qui devait, par la suite, animer la plupart des modèles d'aviation et qui fut longtemps le moyen propulseur classique de la petite expérimentation.



La première application en fut faite à un hélicoptère composé de deux hélices, l'une mobile, l'autre fixée au châssis. Construit avec une grande légèreté, cet hélicoptère montait aisément au plafond et s'y maintenait avant de redescendre. (voir ci-dessus).

Modifié par DANDRIEUX, l'hélicoptère Pénaud est devenu le papillon-jouet qui, sous sa forme première a amusé les enfants (voir à droite). Le souci de perfection qui animait Pénaud se retrouve dans les hélicoptères qu'il fit exécuter juste avant sa mort, -survenue en 1880,- par l'horloger-ingénieur BREGUET. Les plus petites pièces métalliques furent exécutées en aluminium et les pales en papier des hélices furent dorées pour en augmenter la finesse par rapport à l'air.



Le premier hélicoptère à vapeur qui se soit élevé dans l'espace est celui de l'ingénieur italien ENRICO FORLANINI en 1877.

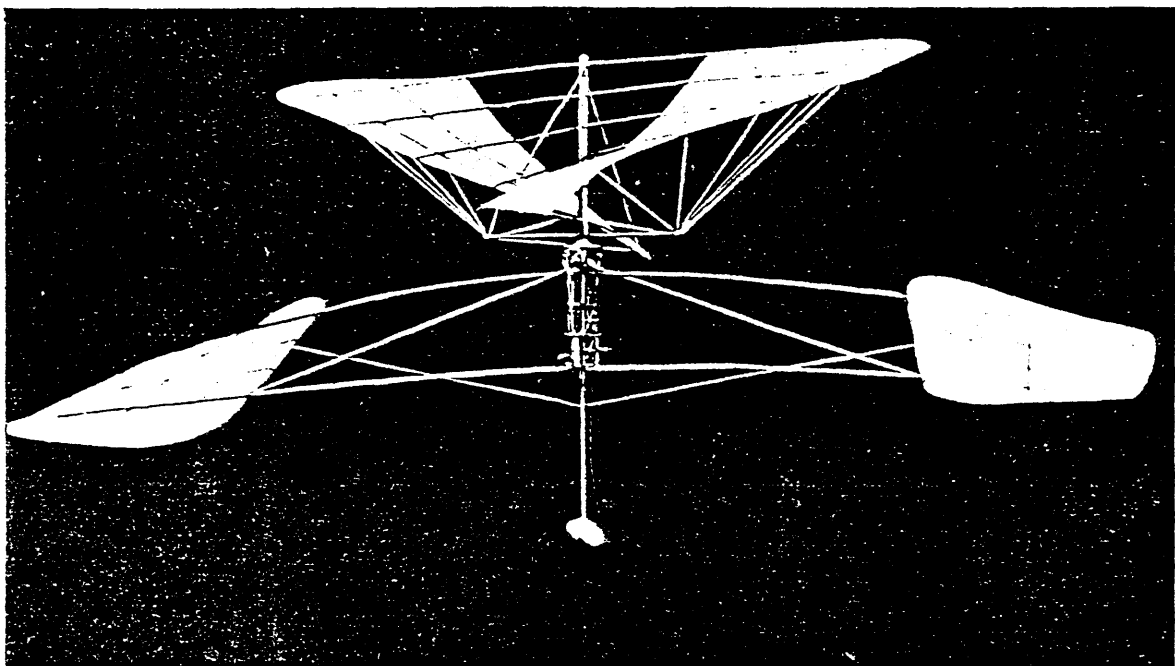
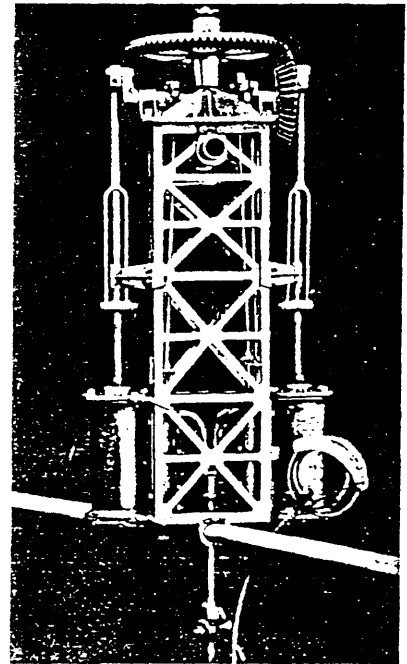
Il est nécessaire de rappeler que bien avant, dès 1842, en Angleterre, W.D. PHILIPPS, l'inventeur des extincteurs, avait réussi l'enlèvement d'un appareil à deux hélices verticales dont la rotation était provoquée par réaction. Les bras des hélices étaient des tubes laissant échapper les gaz de la combustion d'un mélange analogue à celui utilisé pour les extincteurs : charbon, salpêtre et gypse, entraînant la vapeur d'eau. L'hélicoptère s'enleva brusquement à une grande hauteur, traversa deux champs puis s'abattit, projetant les pales de ses hélices à grande distance.

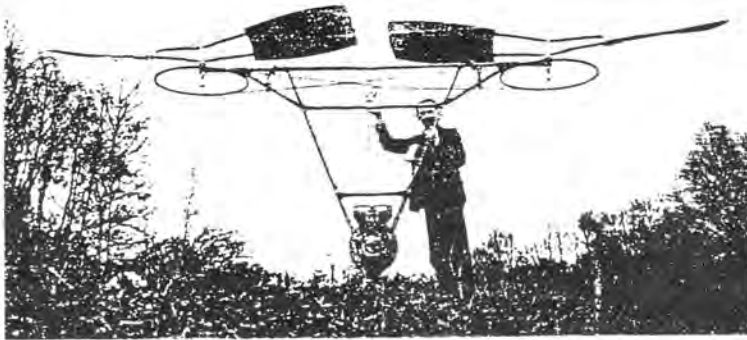
Vers la même époque, le baron SEGUIER essaya une turbine formée d'un serpentin terminé par deux ajutoirs inclinés, sans pales. La seule réaction de l'échappement de vapeur souleva, d'un seul coup, la machine qui s'échappa dans l'espace, perça un mur et retomba sur un ouvrier qui fut tué.

L'hélicoptère Forlanini se composait d'une hélice fixe de 2.80 m de diamètre adaptée à un bâti portant une toute petite machine à vapeur à deux cylindres, très habilement construite. Une transmission à pignons d'angle actionnait une hélice supérieure de plus faible dimension : 1.80 m de diamètre, qui provoquait l'enlèvement et dont le recul était utilisé par l'hélice inférieure (voir ci-dessous).

La chaudière (voir ci-contre) servait de contrepoids pour maintenir l'équilibre de l'appareil. C'était une sphère de métal ajustée au bout d'un tuyau à une certaine distance sous la machine. Cette chaudière fonctionnait à la vapeur surchauffée et sans foyer ; celui-ci isolé de l'appareil, ne servait qu'à l'échauffement avant l'ascension. Le poids total de l'appareil était de 3.6 kg dont 1.6 kg pour le moteur et 1 kg pour la chaudière pleine d'eau. La surface des hélices est de 2 m<sup>2</sup> et la puissance de la machine d'un quart à un tiers de cheval.

L'hélicoptère Forlanini réussit à s'élever librement le 29 juin 1877 à Alexandrie, puis à Milan. Il s'éleva jusqu'à 13 m, s'y maintenant pendant 20 secondes. Ce remarquable engin existe encore et est conservé à Milan. Forlanini est mort en 1930 après avoir effectué une longue carrière dans l'aéronautique.





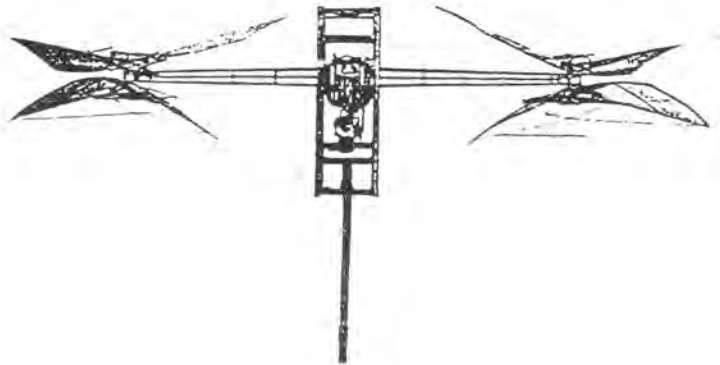
L'hélicoptère du colonel RENARD en 1904.

En 1904, le Colonel CHARLES RENARD traçait un admirable programme d'expériences méthodiques d'aéroplanes et proposait l'ouverture d'un concours de moteurs d'aviation en même temps qu'il poursuivait les essais de modèles d'hélicoptères et continuait ses recherches d'aérodynamique.

C'est alors que la mort le surprit le 13 avril 1905, privant la science aéronautique de son plus haut représentant.

C'est aussi en 1905 que l'hélicoptère des Frères DUFAUX a quitté le sol à Saint-Cloud.

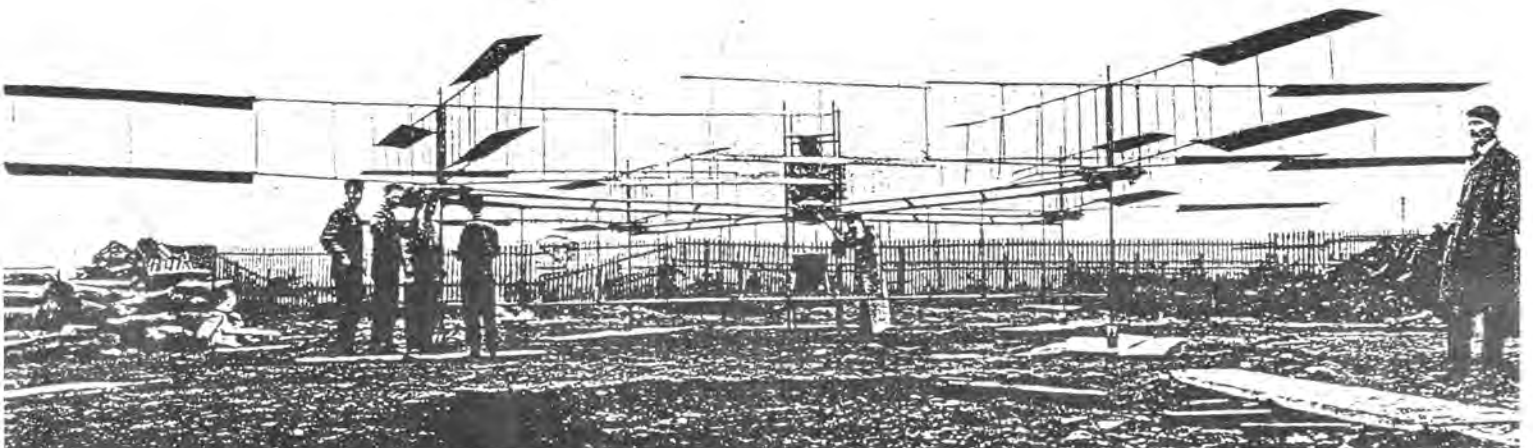
(voir ci-contre).



En 1907, à Douai, LOUIS et JACQUES BRÉGUET et le professeur RICHET expérimentaient un hélicoptère à quatre hélices verticales actionnées par un moteur "Antoinette" de 45 CV.

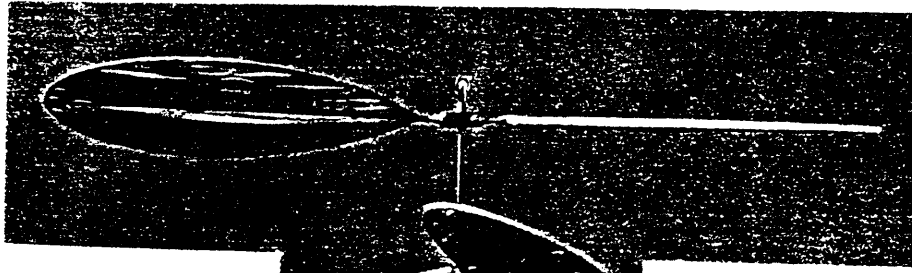
Sans aucun organe de commande, cet appareil était destiné uniquement à établir, ce qui n'avait pu encore être démontré, le soulèvement de son poids complet avec un pilote, l'ingénieur VOLUMARD. Le succès répondit à ses vues et, en septembre, le "gyroplane Bréguet-Richet n° I" pesant 578 kg, montait à 60 cm. Le 29 septembre, il atteignit 1.50 m mais aucun vol libre n'eut lieu, la machine étant toujours guidée ou retenue par quatre aides.

Le premier vol libre d'un hélicoptère a été accompli le 13 novembre 1907 aux environs de Lisieux. L'appareil à deux hélices mues par un moteur "Antoinette" de 24 CV et muni de deux plans équilibreur, avait été entièrement construit par son inventeur, un mécanicien modeste : PAUL CORNU. Au premier vol, la machine montée par son créateur, atteignit 30 cm.



Le Gyroplane Bréguet-Richet n° I

Vers la même époque, M. CASTEL construisit un hélicoptère à air comprimé d'une forme nouvelle : un bâti droit monté sur quatre roues, portait un bras horizontal ayant à chaque extrémité une hélice à huit pales, formées de deux double groupes de deux pales. Les groupes de chaque côté tournaient en sens inverse et pouvaient recevoir, indépendamment, une inclinaison pendant leur rotation, ce qui aurait permis de commander les mouvements de l'appareil en vol.



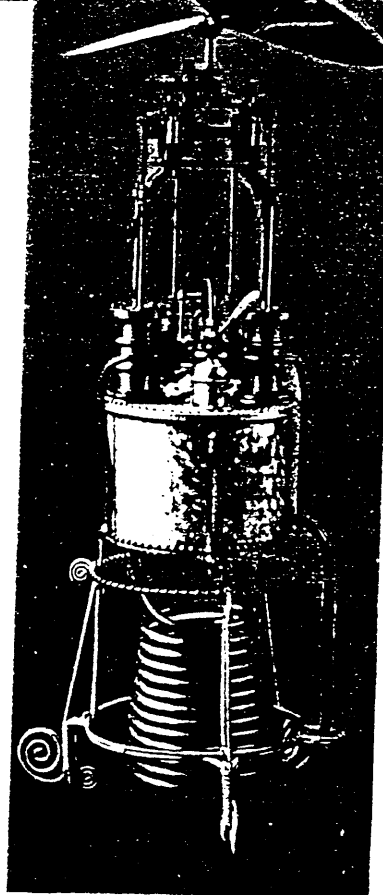
L'ensemble pesait mesurait 1.70 m de diamètre était fourni au cylindre

Les essais devaient mais, dès la première alla heurter violemment

En 1879, Emmanuel un hélicoptère à vapeur rappelant les disposi-

Chaque hélice de trois pales. L'appareil donner des résultats

Un certain nombre d'obtenir la propulsion souvent les deux qua- l'emploi d'organes aut- solutions envisagées ou extrêmement diverses. tent des mouvements grandes dimensions, négatifs mais il est tentatives en revue.



22.5 kg et chaque hélice mètre. L'air comprimé par un tube en caoutchouc.

être faits à l'état captif expérience, l'hélicoptère un mur et se brisa.

DIEUAIDE avait réalisé à deux hélices superposées tions de PONTON d'AMECOURT.

grand diamètre, avait se brisa avant d'avoir pu pratiques (voir ci-contre).

de chercheurs ont essayé ou la sustentation et lités à la fois, par res que l'hélice. Les expérimentées ont été Comme la plupart compor- alternatifs de pièces de les résultats ont été intéressant de passer ces

La vieille solution des roues à clapets ou à aubes articulées a donné lieu à des expériences d'ordres divers.

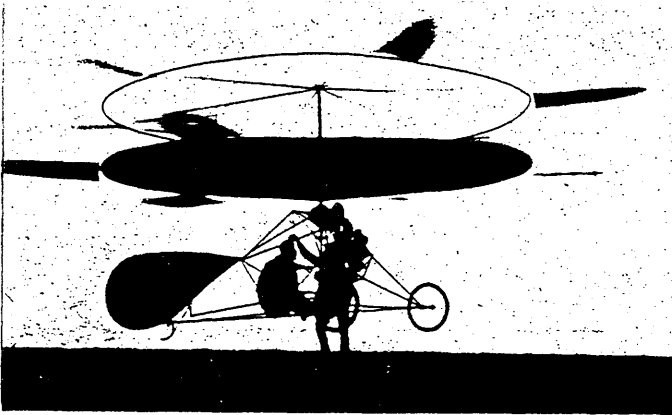
Certains inventeurs comme M. HERARD, vers 1888, ont essayé, en grande dimension, une roue portant des châssis constamment verticaux, munis d'une série de lames de persiennes s'ouvrant pendant une partie de la rotation et se fermant pendant l'autre, sous l'action d'une came.

Les roues sustentatrices de l' "Autoaérienne" PICHOU dont les essais se poursuivirent de 1872 à 1912, se composaient de plans parallèles à l'axe de rotation et qui recevaient une inclinaison variable dans les différents secteurs de la rotation grâce à des commandes par engrenages.

C'est dans le même sens mais dans un esprit infiniment plus scientifique que le professeur WELLNER, de Brün en Moravie, essaya un modèle et développa en projet les roues sustentatrices d'une vaste machine volante dont la construction faillit être entreprise vers 1893. Au lieu de simples aubes plates, Wellner envisageait l'emploi de plans présentant en coupe un profil à bon rendement aérodynamique. Il reprenait ainsi les idées d'ARMOUR (1873).

Au vol suivant, elle s'enleva si facilement et vivement qu'elle entraîna à 1.50 m non seulement l'inventeur mais son frère accroché au châssis. Le poids normal de 260 kg était passé à 328 kg. Bien que très brefs, ces vols ont une grande importance historique. Quelques autres envolées suivirent mais les ressources manquèrent et Paul Cornu, précurseur remarquable dut tout abandonner.

L'année suivante, le 22 juillet, le Gyroplane Bréguet-Richet n° II bis, immense machine participant de l'aéroplane et de l'hélicoptère, s'enlevait à 4 m de hauteur mais se détériorait en atterrissant.



En 1912, ELLEHAMER fit voler au Danemark, un hélicoptère à deux hélices concentriques, monté par un pilote.

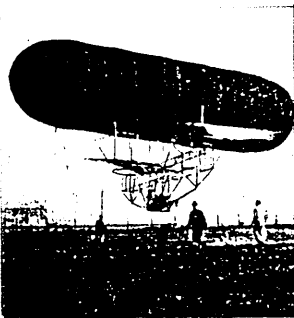
L'hélice inférieure pouvait agir comme un parachute.

La charge complète fut soulevée à 60 cm.

(voir ci-contre)

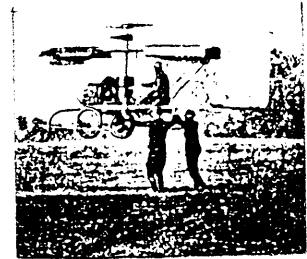
Les inventeurs devaient être tentés d'appliquer au problème de l'hélicoptère les éléments de solution dont les progrès de l'aviation permettaient, depuis

1919, de disposer : moteurs plus légers par CV de puissance ; meilleurs matériaux de charpente et roulements plus sûrs.



De fait, dès 1920, OEHMICHEN en France, l'italien PESCARA en Espagne et BERLINER aux Etats-Unis, étudièrent et construisirent des machines volantes à sustentateurs tournants actionnés par un moteur d'avion.

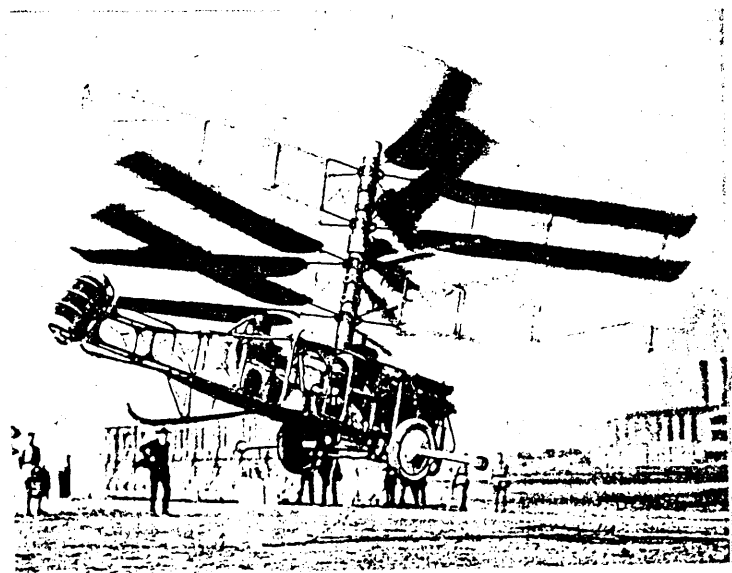
Pour décomposer le problème, Oehmichen adjoignit à son hélicoptère n° 1 (ci-contre à gauche) un ballon de 144 m<sup>3</sup> allégeant l'appareil de 70 kg et assurant sa stabilité. Dans ces conditions, le poids



Berliner.

enlevé par les deux hélices de 6.40 m de diamètre, avec un petit moteur Dutheil & Chalmers de 25 CV était de 267 kg. Les essais commencèrent le 15 janvier 1921.

L'hélicoptère PESCARA n° 2R à moteur Rhône de 160 CV pesant 800 kg en charge, fut exposé au Salon de Paris en 1921. Son inventeur ayant su trouver l'appui des services techniques français, construisit le Pescara n°3 (voir ci-contre) équipé d'un moteur Hispano de 180 CV qui, dès la fin de 1922, au poids total de 1 tonne, se soutenait au point fixe pendant plus d'une minute à 1 m d'altitude, puis accomplissait en janvier 1924, un vol de 10 minutes 10 secondes.



*à suivre*



SOCIÉTÉ ROYALE  
A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI  
Rue Montoyer 1 Montoyerstraat  
Bruxelles 1040 Brussel

1990

1990

CARTE DE MEMBRE

LIDKAART

NOM ET SIGNATURE DU TITULAIRE :  
NAAM EN HANDTEKENING VAN DE TITULARIS :

100- LIVRE DU MICH'  
25- AUTOCOLLANT  
350- INSIGNE DE REVERS  
500- -- SUR BOIS  
500- ÉCUSSON POUR BLAZER  
350- CRAVATE

MAGASIN VTB

*Après avoir reçu votre  
évaluation pour 1990,  
découpez votre carte  
de membre*

### MAGASIN VTB

CRAVATE 350-  
ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
-- SUR BOIS 500-  
INSIGNE DE REVERS 350-  
AUTOCOLLANT 25-  
LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB  
CRAVATE 350-  
ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
-- SUR BOIS 500-  
INSIGNE DE REVERS 350-  
AUTOCOLLANT 25-  
LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB  
CRAVATE 350-  
ÉCUSSON POUR BLAZER 500-  
-- SUR BOIS 500-  
INSIGNE DE REVERS 350-  
AUTOCOLLANT 25-  
LIVRE DU MICH' 100-

Joyeux Noël  
et

Bonne année

1990

Prattise Kerstfeest

Schubbig Nieuwjaar.