

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



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 NON DEC

Bruxelles, le 15 novembre 1990

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le Secrétaire vous donne les nouvelles de l'association

Pour notre Trésorier ...

Il a fait très beau à Temploux

Une lettre de Mr A. De Goumoëns

Eric Bouzin vous dit comment :

" Ceux-là ne franchiront pas la Tshuapa "
(Première partie)

Visite guidée de l'exposition INCA-PERU

organisée par Mme D.Wissocq, le 7 décembre 1990

La liste des membres, toujours mise à jour, peut être
obtenue au prix de 50F. Bien entendu avec les nouveaux
N° postaux

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

MAGASIN VTB

MAGASIN VTB

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

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 20-
 LIVRE DU MICH' 100-

MAGASIN VTB
 CRAVATE 500-
 ÉCUSSON POUR BLAZER 500-
 -- SUR BOIS 500-
 INSIGNE DE REVERS 350-
 AUTOCOLLANT 20-
 LIVRE DU MICH' 100-

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Répondant à l'invitation de Monsieur Gérard VAN LAER, Président du Groupement NORD-PAS DE CALAIS des Vieilles Tiges, Groupement qui a pris le nom du Colonel Edouard DELOZANE, ancien Président et ami trop vite disparu, nous nous sommes rendus à LILLE le jeudi 18 octobre. Nous étions huit. Nous avons rendez-vous à l'aérodrome de LILLE LESQUIN où, très gentillemant, le Président nous attendait pour nous mettre entre les mains de Monsieur Maurice LECOQ, commandant de l'aéroport. Celui-ci, très enthousiaste, nous a longuement "briefé" sur les avantages économiques de la situation de cette magnifique infrastructure et donc de son avenir certain. Merci encore à Monsieur LECOQ; la visite, même pour des habitués, en valait vraiment la peine.

Nous nous sommes ensuite remis en route, non sans peine, pour le club du golf du Sart où nos amis se réunissent tous les 3ème jeudi du mois. Nous y avons retrouvé Jean-Jacques DESCHEPPER et le Docteur WEBER toujours aussi souriants bien qu'à la tâche, et bien sûr leurs épouses et bien d'autres dont nous ferons bien vite des amis à condition de nous revoir souvent. Chaude atmosphère, délicieux repas, occasion aussi de fêter une toute jeune pilote d'hélicoptère qui a déjà défrayé la chronique par ses exploits.

Le repas terminé, nous sommes partis en groupe vers le château du "Vert Bois" près du petit aérodrome de BONDUES où j'ai probablement atterri en octobre 1944. Une folie ce château, que de belles choses nous y avons vues, quelle belle histoire de famille.

Voilà donc une très belle journée, pleine d'imprévus pour notre ami Pierre HALLET, mais qui mérite un très grand merci à nos camarades de LILLE et à leur Président.

J'ai eu l'occasion de me rendre pour vous à BAD KREUZNACH. Le Président des ALTE ADLER, Hubertus SCHRÖDER, toujours aussi bien organisé pour son Assemblée Générale annuelle, mérite toutes nos félicitations et remerciements. S'y trouvaient également, et quel plaisir de les rencontrer, Monsieur EICHENBERGER, ancien Président des Vieilles Tiges de Suisse, et son nouveau Président, le Docteur WEIBEL, le Président des Vieilles Tiges du Luxembourg, Monsieur BOURKEL, tous accompagnés de leur épouse. Seul manquaient Monsieur et Madame Georges LIBERT, Président des Vieilles Tiges de France que nous espérons en bonne santé.

La fin de l'année approche à grands pas et, plutôt que d'attendre comme d'habitude février ou mars, je désire souhaiter à tous ceux que j'ai évoqués, mais aussi à vous et à vos familles, une bonne et heureuse année 1991. Je voudrais le faire plus particulièrement pour Jean van MOSSEVELDE, Jean-François DELORI, Navigateur à la RAF aux 40 missions de "path finder", en le remerciant encore de m'avoir envoyé son recueil d'humour de guerre, Victor WINANTS que j'ai voulu appeler 100 fois sans trouver le temps favorable, et Mady qui nous gâte toujours autant, savez-vous qu'elle nous a offert un nouveau drapeau que vous allez bientôt pouvoir admirer.

Ils ont bien tort ceux qui ne parviennent pas à se décider à nous rejoindre le deuxième mercredi du mois, à la Maison des Ailes. Nous vous attendons tous, de LILLE et d'ailleurs, pour y vivre la plus belle et la plus sympathique réunion d'amis que j'ai jamais connue. BONNE ANNEE ! donc et longue vie aux Vieilles Tiges de Belgique et à tous nos amis d'ailleurs!

Léon BRANDERS
Président.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Le 13 août: Aehille VANHEE (Canadien), 32 Auchmar Road - HAMILTON, ONT. CANADA L9C IC5. Breveté pilote d'avion le 8.8.1930 par le Département Transport. (Pour la facilité nous pouvons traiter avec sa fille Mme UYTENHOVE -VANHEE, Molenveld 18 - B 1982 ELEWYT.)

Jean FLORENT, avenue Marius Reanard 35 bte 5 - 1070 Bruxelles. Tél: 02/525 65 08. Breveté pilote de planeur en 1947 par l'Aé.CR.B.

Henri VERVIER, Clos du Baulois 14, ¹⁴⁹⁵ VILLERS-LA-VILLE. Breveté pilote d'avion en 1955 par l'Adm. de l'Aéronautique.

André GILLES, Chemin des Pierres 7 - 5020 MALONNE. Tél: 081/44 50 66 Breveté pilote d'avion le 8.5.1958 par la FAé. 134 me Promotion.

Le 12 sept: François-Xavier GROUWELS, av. de l'Expo. Universelle 14 Bte 5 - 1080 BRUXELLES. Tél: 02/427 28 50. Breveté Radio-Navigant le 23.9.1948 par l'Admin. de l'Aéronautique.

Jacques GUFFENS, place de Mai 13 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/733 46 46 Breveté Navigateur le 1.9.1954 par la FAé.

Le 10 oct.: Baronne Madeleine van AERSSSEN, chaussée de Boitsfort 105 - Bte B.96 1050 BRUXELLES. Tél: 02/673 82 49. Brevetée pilote d'avion en 1959 par l'Adm. de l'Aéronautique Luxembourgeoise.

Gaston DIEU, avenue de Tervuren 250 Bte 1 - 1150 BRUXELLES. Tél: 02/770 64 67. Breveté pilote d'avion le 17.7.1942 par la SAAF, et pilote d'hélicoptère le 2.2.1952 par l'Adm. de l'Aéro. du Congo Belge.

DECES parmi nos membres:

Le 22 août François YERNAUX, breveté Observateur en 1937

Le 4 sept. Joseph KINET, breveté Bombardier en 1928. Ancien de la RAF.

Le 7 sept. Walther WALLON, breveté pilote d'avion en 1927.

Le 21 sept. Madame Jeanne VERBEECKE, veuve d'Emile WITMEUR.

Autres décès dont nous avons eu connaissance:

Le 26 juil. Dr Albert ADAM, Flight Lieutenant dans la RAF. DSO.

Mi-août. Marcel PESCH, membre du Comité des VT Luxembourgeois.

Le 20 sept. Bill ONGENA, décédé dans un accident de voiture.

NOS ACTIVITES PASSES.

Le mercredi 8 août, nous étions plus de 120 à L'aérodrome de NAMUR-TEMPLoux où nous accueillait notre ami Hubert MOJET. Une douzaine parmi nous ont eu le plaisir de faire un vol en planeur.

Le Dimanche 26 août, une délégation d'une vingtaine de membres a participé à la cérémonie commémorative annuelle au Mémorial Canadien du TIGELOT (JALHAY).

Le samedi 8 septembre, une délégation de 5 membres a participé à la cérémonie célébrant la mémoire du Capitaine Georges GUYNEMER. Pour la première fois, cette cérémonie se déroulait à MALO-LES-BAINS / DUNKERQUE d'où Georges GUYNEMER a décollé pour sa dernière mission.

Le mercredi 12 septembre, réunion mensuelle à la Maison des Ailes. Nous étions 40 au déjeuner.

Le jeudi 20 septembre, beaucoup parmi nous ont participé au cocktail offert par les "Amis du Musée de l'Air" pour fêter le 20ème anniversaire de leur fondation.

Le mercredi 10 octobre, réunion habituelle à la Maison des Ailes. Nous étions 42 au déjeuner.

Le dimanche 14 octobre, à l'occasion des Fastes de la Force Aérienne, le Président a déposé des fleurs au monument aux morts de l'aviation, avenue Franklin Roosevelt. Plusieurs de nos membres étaient présents.

Le Jeudi 1 novembre, le Président Léon BRANDERS, au nom du Comité de la Pelouse d'Honneur, a accueilli les délégations des associations patriotiques, le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne et les autorités civiles de la Ville de Bruxelles qui ont déposé des fleurs et se sont recueillis devant les tombes des aviateurs morts par fait de guerre 1940-45.

Le dimanche 4 novembre, nous avons assisté à la messe solennelle célébrée en l'église Saint Jacques sur Coudenberg à la mémoire des morts de la Force Aérienne.

Le mercredi 14 novembre, réunion habituelle à la Maison des Ailes.

ACTIVITES A VENIR. (Mi-novembre/mi-février)

C'est la période d'hiver. sauf la visite d'une exposition le vendredi 7 décembre, à 15,30 H. (Voir programme et formalités d'inscription dans le présent bulletin), nos activités seront limitées aux réunions traditionnelles du deuxième mercredi à la Maison des Ailes, à savoir: les mercredi 12 décembre, 9 janvier et 13 février.

Pour notre Trésorier . . .

oui, parce qu'il a du récemment subir une intervention chirurgicale, il récupère bien et profite maintenant d'un petit " Congé ".

Cela n'empêche pas 1990 de tirer à sa fin et de déjà devoir penser à 1991 et sa cotisation qui est maintenue à 400 f. (200 f. pour les veuves).

S V P ? ne tardez à vous couvrir à bref délai en complétant le bulletin de virement ci-joint.

MERCI D'AVANCE.

8 août 1990.

Réunion des V.T.B. à Temploux.

Invitation à se réunir le 8 août à Temploux avait été lancée aux V.T. par un des leurs, Hubert Mojet, également président du Royal Club National d'Aviation.

Ce fut une journée magnifique. Rendez-vous avait été donné pour 11h.30, mais vers 10h. Hubert et Mimi ont vu arriver leurs premiers invités qui prirent possession de la terrasse, aménagée le long de la piste.

Comme Hubert avait prévu des vols en planeur, pour ceux qui le souhaitaient, nous avons été nombreux à désirer profiter de l'aubaine. Le R.C.N.A. s'était mobilisé pour permettre une véritable ronde dans le ciel du Namurois. Les grands oiseaux, appuyés sur une aile n'attendaient donc plus que leurs passagers occasionnels. Bientôt un beau biplace métallique de construction roumaine - l'I.S.28, frémissait, tiré par l'avion remorqueur, piloté par Pierre Nootens, qui en pleine semaine, avait laissé tombé ses affaires, pour permettre aux V.T. de s'initier au plaisir du vol sans moteur.

D'autres avaient répondu présent pour être aux commandes des planeurs : Georges Baudry, Roger Meulemans, Philippe Roose qui n'était pas aux commandes, ce jour-là, de son Boeing 747 habituel.

Et c'était l'envol, la découverte ou la re-découverte pour l'un ou l'autre de cette sensation extraordinaire de vol pur, porté par l'air seulement, sans le moindre bruit, l'espèce de ballet dans le ciel clair, au gré des turbulences et des ascendances. A cela s'ajoute le plaisir de guider l'engin, de virer, quand et comme on le veut, de se laisser monter à nouveau toujours plus haut, puis, hélas, parce que d'autres, en bas, attendaient leur tour et leur part à la fête, descendre doucement en calculant ses cercles, son approche pour toucher le sol à l'endroit voulu sur la piste.

Pendant que les planeurs s'affairaient, les Vieilles Tiges arrivaient en voiture, mais aussi en avion, petits avions vétérans déjà, mais superbes, André Dillien, Bob Minnoye, Jean Fain. A midi, nous étions 134! Au bar et sur la terrasse, c'était l'animation bien particulière de toutes nos réunions. Comme nous sommes bavards, diserts, diseurs de bonnes histoires, gais et vifs en réparties, les rires fusent de tous côtés! Pourtant, nous sommes des "Vieilles Tiges"!! Les deux salles à manger sont bientôt cpmbles. Charles Peyrassol essaie de caser tout le monde, on investit même la terrasse, la queue est longue devant un byffet extraordinaire. Hubert et Mimi ont fait les choses de façon royale. Ce fut un régal et il y en eut pour tout le monde et à satiété. Vives félicitations au Chef Cuisinier de Temploux.

L'après-midi, à l'initiative de Jean Bouchat, nous nous sommes rendus au Château de Mielmont, où nous sommes accueillis par le Comte de Beaufort.

Les Vieilles Tiges, en érudits d'art et d'histoire, admirent et commentent les collections de meubles, de tableaux, de porcelaines et de tapis réunis par la famille de notre hôte, qui, fort aimablement nous guide et rattache chacun des objets à l'histoire des familles auxquelles ils ont appartenu et à l'histoire de ce petit coin de Mielmont. A chacune de ces visites de châteaux, je m'incline devant le courage, la ténacité et les sacrifices que font et doivent faire nombre de châtelains pour garder en état leurs murs, souvent médiévaux, et tous ces objets qui ont une âme

Le château de Mielmont, enfoui dans les bois fut pendant la guerre de 1940-1945, un haut lieu de la résistance dans le Namurois. C'est de là que partirent de nombreuses actions, non sans pertes, contre l'envahisseur, menées par les militants du groupe JAGUAR, groupe qui recevait ses ordres, directement de Londres.

De nombreux parachutages d'armes eurent lieu dans les campagnes environnantes, auxquels le père de Jean Bouchat eut l'occasion d'apporter son aide.

C'était un retour aux sources pour une autre Vieille Tige présente Jean Florent, qui fit partie du groupe JAGUAR et vécut à Mielmont, la mitrailleuse au poing.

Dans le parc du château, un monument rappelle et perpétue le souvenir de ceux qui laissèrent leur vie dans les actions du groupe, contre l'ennemi.

Merci à Jean Bouchat, pour cette visite intéressante.

Puis retour à Temploux. Le soleil est toujours présent, radieux et chaud et chaude, chaude, l'amitié qui circule de table en table, tandis que les planeurs virevoltent toujours, même un vieux biplace, Slingsby (qui servit, après guerre, aux cadets de l'air anglais) piloté par Roger Meulemans, tandis que les pilotes des avions visiteurs emmènent en vol l'un ou l'autre ami d'une façon plus que charmante.

Tard, bien tard, on se quitte à regret. Ce fut une de ces journées superbes, dont nous garderons tous le souvenir en y associant Hubert et Mimi qui nous ont reçus avec leur amabilité bien connue, leur savoir-faire tellement efficace, épaulé avec humour et bonne humeur, comme toujours, par notre ami Peyrassol.

Un tout, tout grand merci à eux, et à tous ceux, qui les ont aidés et pouvons nous dire vraiment : Rendez-vous à l'an prochain ?????

Albert DE GOUMOËNS
INGÉNIEUR-CONSEIL
"En Menchin"
CH-1114 COLOMBIER
☎ 021 / 869 93 06

Vice-Prés AVVM-Aé.C.S.

Colombier, le 17 août 1990

Les Vieilles Tiges de Belgique
Rue Montoyer 1 B 13
1040 BRUXELLES (B)

Monsieur le Président,

C'est avec un vif plaisir que j'ai pris connaissance de votre intéressant Bulletin du 3 août 1990 que Dominique Weibel, Président de l'Association des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aéro-Club de Suisse a eu l'amabilité de me transmettre.

Pilote privé suisse breveté en 1934, j'ai eu l'occasion d'avoir des rapports très étroits avec l'aviation belge de 1946 à 1956. Chargé par le Gouvernement belge d'étudier et de réaliser l'équipement hydro-électrique du Congo belge, j'ai développé l'utilisation de l'avion et de l'hélicoptère, aidé en cela par la SABENA, par l'aviation militaire et par l'aviation civile. Pratiquement toutes mes missions d'étude ont été basées sur une prospection aérienne des sites, suivie de l'établissement de camps équipés d'une place d'atterrissage avec ravitaillement par la voie des airs. J'ai étudié et réalisé les aménagements suivants: Tshopo, Zongo, Kiyumbi, Ruzizi, Taruka, Kilubi, Lulua et je suis l'initiateur de l'aménagement des rapides du fleuve Congo entre Sikula - Shongo - Bundi auquel j'ai donné le nom de INGA dans mon étude préliminaire de 1950. Ce nom, inconnu et inexistant sur les cartes de l'époque, provient de Stanley qui cite Ingha dans sa mémorable traversée du continent africain (1874-1877).

Membre fondateur et fondateur de l'Aéro-Club de Stomleyville (1947), puis vice-président de l'Aéro-Club de Léopoldville (1950-1954), je me déplaçais à bord de mon petit avion. Je garde un souvenir inoubliable de ces années où j'ai parcouru et vécu dans ce pays immense, varié, riche, habité par une population tranquille et heureuse. J'ai continué à travailler et parcourir l'Afrique "décolonisée" qui est devenue misérable, dangereuse, en lutte à des convoitises tournant au tragique.

Retraité en Suisse, j'ai continué à piloter en recherchant l'air pur sur les glaciers des Alpes (2300 atterrissages sur glaciers).

C'est avec plaisir que je viendrais en Belgique retrouver les V.T.B. (je suis membre pionnier des V.T.F.) mais j'ai dû subir deux graves interventions chirurgicales qui ont laissé des séquelles (troubles d'ouïe et d'équilibre) qui mettent un terme à mon activité de pilote, après 56 années, et limitent mes déplacements.

Membre fondateur de l'AVVM et vice-président, j'espère avoir encore l'occasion de rencontrer des anciens pilotes belges.

En attendant je vous transmets, Monsieur le Président, ainsi qu'aux membres des V.T.B., avec mes félicitations pour votre intéressante et importante activité, mes plus cordiales salutations.

Albert de Rouvoën

Médaille V.T.F. de 50 ans de brevet

Médaille d'Or de la F.A.I.

Voici la réponse de notre Président:

Monsieur,

C'est avec le plus grand intérêt que j'ai pris connaissance de votre lettre du 17 août dont je viens de donner lecture au Conseil d'Administration des Vieilles Tiges de Belgique.

Plusieurs parmi nous ont vécu au Congo. Parmi eux, le Colonel aviateur Léopold COLLIGON, qui fut commandant de la Base aérienne de KAMINA, se souvient de vous y avoir rencontré. Il en est de même de Monsieur André DILLIEN. Vous avez certainement bien connu Monsieur Lucien JANSSEN qui s'est occupé de la construction de la centrale d'INGA; il fut des nôtres jusqu'à son décès en mai 1980.

S'il vous est possible de venir à Bruxelles, nous serions heureux de vous accueillir parmi nous à l'occasion d'une de nos réunions qui se tiennent le deuxième mercredi de chaque mois, à partir de 12 heures, en la Maison des Ailes, 1 rue Montoyer, à Bruxelles, où nous déjeunons ensemble.

Avec l'espoir de vous rencontrer bientôt, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

CEUX - LA
NE FRANCHIRONT PAS LA TSHUAPA.

"Si COQUILHATVILLE tombe, LEO suivra...! Et comme pour souligner la portée dramatique de ce laconisme, le CenC(1) laisse lentement glisser sa main posée sur la carte murale, depuis la CUVETTE CENTRALE jusqu'au POOL, où il la referme, étranglant progressivement la Capitale.

Nous sommes seuls dans son vaste bureau, en cette fin d'après-midi du 10 Septembre 1964. Son coup de fil, à cette heure-ci, m'a surpris. Il est, en effet, inhabituel pour lui d'être au QG au delà de 1400 hrs. Ses après-midis il les consacre, en principe, à des réunions diverses tenues à sa résidence. Mais, ainsi qu'il vient de la résumer en une phrase aussi brève que percutante, la situation dans la PROVINCE de l'EQUATEUR est particulièrement préoccupante. Elle est très grave. La prise de COQUILHATVILLE par l'ARMEE POPULAIRE DE LIBERATION (APL) aurait des répercussions insoupçonnables au sein du gouvernement central et un effet désastreux sur le moral déjà tellement chancelant de l'ARMEE NATIONALE (ANC). La fidélité de bon nombre d'officiers, même de haut rang, est des plus aléatoire. Ce n'est pas qu'ils soient nécessairement acquis aux doctrines mulélistes, gizenguistes ou autre gbeneyistes mais ils craignent, plus prosaïquement, de se trouver du mauvais bord au mauvais moment. Pas mal d'entre eux sont d'ailleurs des rebelles repentis (sic), qui n'hésiteraient guère à retourner leur veste une foi de plus. Légitimement, quelle confiance peut-on accorder à pareils individus.?

Durant un long moment nous restons silencieux, ruminant toutes ces pensées et revisant les événements de ces tout derniers jours.

Mais comment en est-on arrivé là ?

La situation militaire, dans cette région du CONGO, qui est notre souci majeur pour le moment, est des plus fâcheuse et ne cesse de se dégrader suite aux replis successifs et incessants de l'ANC, fuyant la progression de deux colonnes de l'APL lancées de STANLEYVILLE par leur Commandant en Chef, "l'auto-Général OLENGA"

Une de ces colonnes, progressant quasiment plein SUD, après s'être emparée d'OPALA sur la LOMAMI, a pris IKELA sur la TSHUAPA. Mais là, mauvaise surprise, l'ANC, dans sa retraite précipitée, comme toujours, a détruit le seul bac de l'endroit, ainsi qu'elle l'a également fait, un peu prématurément, en aval, à BOKUNGU.

(1) Commandant en Chef, en l'occurrence le Gal-Mjr. J.D. MOBUTU.

La deuxième colonne, suivant d'abord un axe NNW, parallèle au FLEUVE, investit ISANGANI, puis YOHUMA. Incurvant alors sa route vers le SUD, elle s'empare de DJOLU et, peu de jours plus tard, atteint la rive droite de la TSHUAPA, en face de BOENDE, dont elle a la ferme intention de s'accaparer sans délais. Mais ici aussi il y a un problème, LE BAC se trouve sur la rive opposée, entre les mains de l'ANC, qui tient ce poste important, Dieu sait pour combien de temps encore.

En fait, pour cette colonne, hormis un point défensif ANC ancré sur le carrefour/formé par la piste N/S BOLOMBA-INGENDE et l'axe E/W, la route d'accès à COQ est virtuellement ouverte. Encore faudrait-il que cette colonne ait les moyens pour réussir cette percée.. Or elle a parcouru plus de 800 km depuis STAN, quasiment sans ravitaillement de l'arrière, obligée de se satisfaire des butins glanés en cours de route, généralement des dotations "gracieusement" abandonnées par l'ANC en "retraite" et rapidement gaspillées.

C'est donc une troupe littéralement démunie de tout: munitions, matériel nourriture, armement même, qui ronge son frein sur la rive droite, face à la proie ardemment convoitée. Et ce, d'autant plus qu'elle n'ignore pas, que ce poste lui offrirait tout ce dont elle a tant besoin. N'a-t-elle pas assisté, avec grand intérêt et sans interférer évidemment à l'opération de ravitaillement par air du 10 Septembre(2).

Sa patience n'est d'ailleurs guère mise à l'épreuve. Dès le lendemain du ravitaillement, un calme absolu règne sur la rive gauche. Et pour cause ! Le Major DEMOLE, commandant l'unité ANC(3), prétextant un assaut imminent -et certainement irrésistible- a tout simplement décroché en pleine nuit, avec tout son monde, abandonnant "gracieusement" la totalité de son importante dotation, n'emportant que les armes individuelles et quelques rations.

En vérité, la seule présence des rebelles sur la rive opposée, a suffi à démoraliser la troupe et la faire fuir, officiers en tête, sans combattre; surtout sans combattre, c'est moins dangereux.

On peut concevoir que les rebelles, quant à eux, interprètent rapidement cette absence d'activités et conviennent que la place est désertée et donc offerte à leur convoitise.

Une petite avant garde, probablement passée à bord de deux ou trois pirogues, confirme la chose, mais constate également que le seul bac a été détruit par les fuyards.

(2)cf. Pour une poignée de cartouches.

(3)prononcer: Démolé. cf. Pour une poignée de cartouches.

C'est un handicap sérieux, car il est impératif d'amener le charroi sur place, d'immédiatement embarquer le butin, de franchir la rivière, puis de foncer vers COQ, qu'il faut, coûte que coûte, investir le plus rapidement possible; ce sont les ordres.

Mais pour accomplir cette prouesse, il faut des moyens autres que de simples pirogues. Il faut des bacs, des barges, des péniches peut-être. Nous déduirons d'évènements ultérieurs, qu'au moins une équipe est dépêchée, en pirogue, à la recherche de ce précieux matériel. Elle orientera ses investigations en aval de BOENDE où elle devrait, logiquement, avoir le plus de chance d'en trouver. Ce qu'elle ignore, c'est que DEMOLE et sa horde, tout au long de leur retraite, et pour justifier celle-ci, ont répandu le bruit de l'arrivée imminente des rebelles, provoquant la panique dans toute la population. Les plus chanceux, parmi celle-ci, s'embarqueront sur tout ce qui roule ou qui flotte, privant ainsi les Simba du matériel tant convoité. Les autres fuieront à pied ou se disperseront dans l'épaisse forêt équatoriale.

* * * *

Notre méditation est interrompue par l'arrivée du Colonel MARLIERE(4) qui vient de pénétrer dans le bureau par la porte annexe réservée aux intimes. Sans transition il nous ramène aux dures réalités du moment.

La nuit est maintenant complètement tombée. Les grillons mêlent leurs crisements stridents aux basses des rapides tout proches, formant ce fond sonore si caractéristique de l'AFRIQUE Noire.

Les nouvelles qu'il nous apporte sont plutôt alarmantes. Il y est question d'une attaque imminente et puissante de l'APL contre COQ. Ceux-là même qui ont pris BOENDE (Tiens se serait donc vrai !) Cet assaut serait le prélude à un décrochage généralisé de l'ANC chargée de la défense de la CUVETTE CENTRALE. COQ n'en aurait plus que pour quelques heures. Cela devient franchement angoissant.

Heureusement que mon ami Louis MARLIERE, tout Chasseur Ardennais qu'il soit est solidement cuirassé. De plus, depuis quatre ans qu'il est aux côtés du Général, il en a vu passer des messages alarmants, FLASH bien sûr, et il en a connu des situations dramatiques et désespérées. Bref pour un Chasseur, il est plutôt blindé (hum)

En fait, il est très sceptique et n'ajoute guère crédit à l'annonce de cette offensive dont les prémices ont été communiquées par le Major DEMOLE, ce qui pour lui, ainsi que pour nous d'ailleurs, ne présente qu'une garantie d'authenticité toute relative. Certes, des rebelles en

pirogues ont été aperçus descendant la TSHUAPA. Mais rien, jusqu'ici, n'est venu corroborer une occupation en force de BOENDE par l'ennemi. Aucune action rebelle n'est signalée, ni contre le point de défense renforcée établi au dernier carrefour important avant d'atteindre COQ par l'EST, ni contre INGENDE, dans l'hypothèse d'une incursion par voie fluviale. Néanmoins, il se peut que des éléments rebelles soient en route vers ces points. Mais à ce sujet aucune information crédible n'est parvenue au QG. Quant à COQ, sa défense a été réorganisée et renforcée, le moral de la troupe est bon, du moins si l'on accorde un crédit quelconque aux affirmations du Commandant du Secteur, dont la cote de crédibilité, à l'instar de celle de DEMOLE, compte à peine quelques degrés

Le Général, ayant lui aussi acquis une solide expérience depuis qu'il est à la tête de l'ANC, se rallie à l'avis du Colonel MARLIERE. Toutefois, légitimement, il ne peut s'empêcher d'éprouver de sérieux doutes quant à la pugnacité de ses troupes. Il les a trop vues à l'oeuvre (si l'on peut dire). Aussi estime-t-il que l'incertitude à laquelle nous sommes confrontés doit nous inciter à considérer le pire et agir en conséquence. Sous aucun prétexte COQ ne peut tomber entre les mains des hordes du Gouvernement Populaire. Il le répète, cela sonnerait le glas de la République Démocratique du Congo et la fin pour beaucoup d'entre nous, par la même occasion.

Le Colonel MARLIERE revient à la charge. Il estime qu'avant de renforcer COQ, en dégarnissant une autre position, peut être tout aussi menacée, il serait bon d'essayer d'y voir plus clair. C'est à dire de recueillir du renseignement plus fiable que celui qui nous est parvenu ces derniers jours. Le message est limpide, je l'enregistre et l'approuve. En clair, cela signifie qu'une reconnaissance aérienne s'impose pour déterminer sans ambiguïté, en premier lieu si oui ou non l'ennemi a franchi la TSHUAPA avec son charroi, BOENDE devant révéler suffisamment d'indices probants. Puis, en second lieu, dans l'hypothèse où l'ennemi aurait accompli cette performance, de surcroît, en peu de temps, il s'agirait de localiser le tête de sa progression. Déterminer l'importance de ses effectifs étant également un renseignement précieux à glaner par la même occasion.

Procéder à une recce de BOENDE ne présente aucun problème. En revanche suivre et observer une petite piste dissimulée sous la frondaison touffue de ces géants de la forêt équatoriale est loin d'être une tâche aisée et de tout repos.

En première estimation, mon choix de l'appareil pour cette mission se porte sur le C47, parcequ'il dispose, entre autres, de l'autonomie

de vol dont nous aurons besoin. Ce sera donc soit le 9T-PKA(5) du Capitaine HADERMANN, soit le 9T-JDM(6) dont le comd de bord est le major USAF BURKE. En tout état de cause, ayant commandé la 42 Escadrille de Reconnaissance, je suis tout désigné pour participer à cette sortie. Etant bien conscient, toutefois, que cela ne ralliera pas que des avis favorables. Le CenC commencera par émettre un veto, sous prétexte qu'il a besoin de mes services au QG. Puis le Major COUCKE, de son côté, me fera remarquer, non sans raison, que j'étais de la mission précédente. Mais en ce qui me concerne ces considérations sont académiques, car pour l'instant il y a les faits et nul n'ignore qu'un fait...

Tout en mijotant une argumentation tendant à justifier ma participation à cette sortie, j'entrevois, pour cette mission l'occasion de mettre en oeuvre les chasseurs-bombardiers B26, nouvellement arrivés. Non seulement, possèdent-ils l'autonomie requise, mais en plus ils sont armés de 8 canons .5 (12,5mm) et de 76 Roquettes. De quoi faire des dégâts là où ils interviennent.

Ma suggestion est accueillie avec enthousiasme par mes deux interlocuteurs qui ont immédiatement saisis les avantages d'une reconnaissance armée avec de tels moyens.

La discussion s'engage alors de l'effet salutaire sur nos propres troupes, qu'aura l'apparition de ces appareils dans le secteur, à un moment où la tension y est à son comble. Alors que dans sa grande majorité l'ANC considère les Simba invulnérables et imbattables, cette soudaine démonstration de force, couronnée, espérons-le, par une intervention musclée, avec des résultats tangibles, contre des troupes de l'APL, pourrait l'amener à reconsidérer les choses sous un angle plus favorable, plus positif. Elle pourrait même reprendre confiance et s'opposer plus courageusement aux rebelles. (on peut rêver !)

Les forces de l'APL, quant à elles, n'apprécieraient certainement pas d'être soudainement découvertes, puis d'avoir à endurer une attaque inattendue et logiquement meurtrière de la part de ces engins maudits venus du ciel. Non seulement l'invulnérabilité légendaire des Simba en souffrirait gravement et partant affecterait leur moral, mais leur progression, jusqu'à alors réputée irrésistible, pourrait soudainement marquer le pas, sinon être définitivement stoppée.

Quant au Gouvernement Central, pouvoir enfin invoquer autre chose que les sempiternelles défaites de ses armées, redorerait un blason passablement évanescent. Cela lui permettrait, par la même occasion

(5)cf Pour une poignée de cartouches.

(6)Appareil de commandement du CenC arborant ses initiales.

de reprendre vigueur et surtout de renforcer son prestige branlant et rétablir un semblant d'autorité.

Bref, un succès militaire de nos armes, ne pourrait qu'être bénéfique pour nous tous.

Certes il ne faut pas se lancer dans une opération de ce genre sans en envisager toutes les facettes. Un facteur essentiel, sont les représailles que les rebelles infligeraient tant à la population autochtone, qu'aux expatriés qu'ils captureraient. Or tous les renseignements qui nous sont parvenus, font clairement état d'un exode total, dans toute la région menacée. Cela demeure néanmoins un point dont je souhaiterai obtenir confirmation formelle, avant d'engager cette mission.

Le CenC, le Colonel MARLIERE et moi-même ne perdons pas de vue les mesures pragmatiques à prendre immédiatement. Je fais d'abord la synthèse de la mission, qui est approuvée. Contre toute attente, ma participation personnelle ne rencontre pas d'objection. Il me semble même qu'elle est implicitement appréciée par le Général. Le Colonel MARLIERE abonde dans le même sens, ce qui lève toute hypothèque de ce côté.

Il nous faut maintenant entamer la rédaction des ordres d'opérations. Pour ce faire, les différents chefs de bureau sont mandés. Le CenC leur fait part des décisions prises. Tout le QG se doutait évidemment qu'il se tramait des choses importantes, vu l'heure avancée de la "réunion au sommet". Nos collègues réagissent avec soulagement et enthousiasme à l'annonce de la mission projetée.

Personnellement, j'insiste auprès du G2, le Capitaine BALON, sur l'importance que j'attache au rapport, à jour, que doit me présenter, dès mon arrivée à COQ, le Major I*(7) Commandant du secteur. La tactique à employer par les B26 dépendant beaucoup des renseignements les plus récents et en particulier la certitude de l'évacuation de toute la population. Le G3, le Major baron de WOELMONT, me confirme que le Major DEMOLE a bien abandonné toute sa dotation à BOENDE.

Ainsi que pressenti, tentant sa chance, le Chef du Bureau des Opérations Aériennes, le Major Avi Paul COUCKE, me rappelle, discrètement, en aparté, qu'il serait judicieux que je reste au QG et que ce soit lui qui participe à l'opération. Brave Paul, son intervention est légitime et je la comprends très bien (je ferais de même), mais il n'est de pire sourd....

(7)Le Commandant du Secteur, que nous identifierons dans le récit par le symbole I*, sera ultérieurement promu Général, pour ses faits d'armes et décoré de l'Ordre de la Couronne par notre Ambassadeur;
(sic)

Notre petit échange de considérations est interrompu par le Général qui fait part à Paul de son intention de se rendre sur place demain matin avec le JDM. Le Chef d'Etat Major, le Colonel MALILA, soucieux de la sécurité de son patron, fait remarquer que, si judicieuse que soit la présence du CenC à un des endroits les plus chauds du pays à un moment particulièrement critique,, elle n'est pas sans risques. Le Colonel MARLIERE partage ce point de vue. Il admet, lui aussi, que la présence physique du Chef sur le terrain, peut contribuer à rallier ses troupes et à leur insuffler courage et pugnacité, en revanche, insiste-t-il, compte tenu de leur fiabilité, de leur fidélité vacillantes, le pire est à craindre aussi. Mais le CenC tient à son projet. Il a vécu, à diverses reprises des événements semblables et c'est sa présence parmi sa troupe qui a été décisive. Tous nous sommes conscients que c'est cela seul qui le motive et ne pouvons manquer d'admirer son cran, car effectivement il court un risque. Le Colonel MALILA s'offre à l'accompagner avec un détachement de paracdo, ce qu'il accepte de bonne grâce, en souriant. Nous découvrirons demain qu'il avait une autre idée derrière la tête en fait de détachement d'accompagnement.

La perspective de l'action prochaine a détendu l'atmosphère lourde du début de notre entretien et c'est sur une note plus optimiste que le CenC prend finalement congé de nous.

Repassant par mon bureau au 4ème étage, avant de quitter le QG, sans surprise, j'y trouve mon officier-adjoint le Cdt d'Avi. Freddy LACROIX qui me tient lieu, fort heureusement, d'aide mémoire et qui pourvoit aux mille et un petits détails auxiliaires qu'il ne faut surtout pas négliger si l'on veut éviter qu'une mission achoppe dès le départ.

Après en avoir terminé avec Freddy, je jette un oeil au Bureau Ops Air où, bien entendu règne l'activité fébrile des veilles d'opérations. L'équipe au complet est là: le Major Avi. Paul COUCKE, Chef du Bureau, le Major USAF Jay MEESTER, son collègue et ami, ainsi que l'éternellement présent Adjudant de la FAé Marius HUEZ, celui qui journallement réalise des prodiges avec nos appareils de transport, y compris les C130 de l'USAF basés à NDJILI.

Leur job est loin d'être achevé. C'est ce team qui va régler dans les moindres détails, l'opération de demain. C'est à leur compétence, à leur dévouement constant, si fréquemment mis à rude épreuve, à leur initiative que les innombrables missions aériennes qui se déroulent chaque jour dans ce vaste pays, s'accomplissent d'une manière efficiente et ponctuelle. Et ce n'est pas une petite affaire.

Paul COUCKE et Jay MEESTER, tous deux de remarquables pilotes opérationnels qui souhaiteraient, l'un autant que l'autre, prendre ma place dans un B26 demain à l'aube, vont, consciencieusement, jusqu'à bien

tard ce soir, s'appliquer à mettre tous les atouts de mon côté pour que la mission soit un succès. C'est ça un team ! Et je suis fier d'en faire part.

Dans la demi heure qui suit, les trois équipages cubains des B26 et l'équipage USAF du JDM, sont réunis pour le briefing. Des raisons diverses veulent que cela se passe au logement du personnel cubain. Leur vaste salle de séjour -salle à manger à ses heures- sert également aux briefings. Outre tables, chaises et fauteuils, un tableau noir occupe le petit mur du fond, alors que le grand mur, opposé aux larges baies vitrées, incidemment munies de vénitiennes pour éviter les regards indiscrets, est recouvert par une carte topographique du CONGO au millionième. Sans mentionner les innombrables pin ups, quasi grandeur nature, qui garnissent tout espace mural encore disponible, de leurs poses plus suggestives les unes que les autres. Mais nous ne sommes pas là pour admirer ces dames...

Sont présents: le Major USAF BURKE Comd du JDM, le Capitain ALVAREZ, racé, aux allures d'hidalgo, chef des équipages cubains anticastristes demain, avec son co-pilote, il prendra le B26 RF 644. Le Capitain CERECÉDA par son physique n'aurait pas juré parmi les "banditos" de "O Congaciero". Par le physique seulement, car c'est un homme cultivé et jovial, réputé commandant de bord de lignes civiles. Avec son second il prendra le RF 646.

Quant à moi, pour cette mission, je retiens le Capitain GARCIA et le RF 645. Sans tergiverser, je justifie mon choix au Capitain ALVAREZ(8) faisant valoir, que demain c'est d'un "fighter-bomber" dont je pourrais avoir besoin. Or justement, GARCIA a servi dans une escadrille de Chasseurs-bombardiers de la FAé cubaine, alors que les autres membres des équipages viennent tous du "civil" et n'ont reçu qu'une formation accélérée sur B26. Bien que déçu, le Capitain ALVAREZ se rallie à ma décision, acceptant de bonne grâce mes arguments.

A l'annonce de cette mission, dont par ailleurs ils avaient déjà eu vent c'est la joie ! Il faut dire que depuis leur arrivée au CONGO, à part quelques sorties locales, leur activité aérienne est plutôt réduite. Je les sais impatients d'aller au feu et surtout d'en découdre avec l'APL et ne doute pas qu'ils vont y mettre toute leur compétence et toute leur ardeur.

Le briefing initial est relativement succinct puisqu'il ne concerne, en fait d'une manière générale^{4^e} les grandes lignes de la mission, en précisant toutefois son but, et en particulier le trajet LEO-COQ, pour

(8) Nous formerons équipage pour "Dragon Rouge" et d'autres sorties.

lequel le timing est le suivant: ETA LEO 0530 hrs, soit avant le lever du soleil; ETA COQ 0830 hrs, "weather permitting". Sur place, après le rapport du Commandant du Secteur, et alors qu'un maximum de carburant aura été embarqué en prévision d'une mission de longue durée: briefing détaillé. Les données que doit me communiquer le Major I*, pour autant qu'on puisse s'y fier, conditionneront en grande partie le déroulement de la mission.

Alors que nous discutons, l'équipage et moi de divers points de détail, l'Attaché de l'Air US, le Colonel USAF Ernest JONES et son adjoint le Lt Col USAF Jack MILTON, accompagnés du représentant de la CIA près l'Ambassade US, Mr. HILTON-CUSHING, ainsi que le USAF Colonel TORPEY de la Mission d'Assistance Technique US (COMISH), font leur apparition. Eux aussi "ont eu vent" de ce qu'il se tramait quelque chose et viennent s'informer, qui pour en faire rapport à l'Ambassadeur US GODLEY-McMURTI, qui au patron de COMISH, le Colonel US ARMY WILLIAMS. A leur intention je fais une synthèse des événements de cet après midi, des décisions prises et de la mission projetée. Ils sont évidemment ravis d'apprendre que les B26 vont enfin entrer en action et me taquent sur ma participation.

Pendant que nous discutons entre nous, les équipages s'affairent aux divers préparatifs du vol. Le Capitain ALVAREZ, énumèrent les différents points de la check list. Tout est rigoureusement passé en revue, depuis les cartes jusqu'au armes individuelles en passant par le matériel des survie en brousse, les rations K et ainsi de suite.

Briefing et exposé terminés, il est temps pour moi de me retirer afin de procéder à mes propres préparatifs. C'est sans compter sur ce loustic de GARCIA, qui, au nom de ses collègues, m'assure que la tradition chez eux, veut qu'à la veille d'un événement important, on ne se sépare pas sans, au préalable: 1. allumer un havane (qui me coupe le souffle) et 2. avaler un double rhum (qui m'achève). M'étant soumis "avec le sourire" à ce rituel -dont je n'ai jamais pu obtenir confirmation, mais qu'à cela ne tienne- avant de les quitter, je leur fais remarquer qu'il reste moins de douze heures avant le décollage. La main sur le coeur, avec un ensemble parfait, tous me jurent sur la barbe de "Fidel" que ce verre est le dernier de la soirée. Me fiant à l'autorité du Capitain ALVAREZ, je prends congé assez rassuré .

Il me reste maintenant à me précipiter à l'hôtel, me doucher, me changer me rendre au restaurant et dîner en vitesse tout en procédant ~~XXXXXXX~~ sur la carte, à une première étude de la zone que nous devons couvrir demain. C'est la grosse forêt équatoriale, parcourue par d'innombrables rivières? Comme terrain de reconnaissance armée il y a mieux.

Retour dans ma chambre, vérification de mon équipement personnel au moyen de ma propre check list et, enfin, au lit, en espérant que le sommeil ne se fera pas trop prier, à l'issue d'une longue journée fertile en événements et à la veille d'une autre journée qui ne devrait guère l'être moins.

0345 hrs: réveil. Pendant que je m'ébroue sous la douche, l'eau du café chauffe grâce au plongeur électrique (précieux gadget). Inutile, en effet, espérer quoi que ce soit de la cuisine de l'hôtel à une heure aussi indue. On les comprend. Ce sera donc ce café et quelques biscuits de ration K qui me caleront l'estomac jusqu'à...plus tard !

Toujours présent (merci Cdt LACROIX) lorsque j'ai besoin de lui (quand dort-il ?) Antoine, mon chauffeur attitré, m'attend sur le porche du Memling. Après avoir embarqué mon équipement dans la voiture, nous filons bientôt, à vive allure sur la route de la NSELE(9) encore peu fréquentée à cette heure, Dieu merci.

Peu avant 0500 hrs, Antoine me dépose devant le hangar militaire de NDJILI . Pour sa peine et son dévouement, je lui refais une boîte de rations qu'il va certainement avantageusement négocier sur l'un ou l'autre petit marché matinal.

Le responsable de la ligne de maintenance, un membre de WIGMO(10) et les commandants de bord viennent immédiatement au devant de moi et me rendent compte de l'avancement des préparatifs. Jusque là, tout beigne dans l'huile. Le temps même est de la partie. Les prévisions météo sont excellentes et devraient le rester tout au long de la journée. Puis c'est le petit accroc qui vient nous rappeler que même en AFRIQUE, les "gremlins"(11) se lèvent tôt: la radio du RF 646 fait soudain des siennes. Pas pour trop longtemps cependant, car après quelques tentatives infructueuses les spécialistes la remplacent. Le retard est négligeable. Et c'est donc à 0545 hrs pile, soit avec à peine 15 minutes au delà de notre ETD, que nous prenons notre envol.

Nous rétablissons à 5.000 pieds et adoptons une formation en "vic" espacé, 645 leading. Auto-pilote enclenché, nous prenons nos aises. A l'EST, le ciel se teinte d'une lueur orange-doré du meilleur augure, tandis qu'à l'OUEST les dernières étoiles résistent encore un moment, puis l'une après l'autre, abandonnent la partie sous l'effet des premiers rayons du soleil qui vient de franchir l'horizon. C'est le calme plat.

(9)Route menant à l'aéroport de NDJILI.

(10)Western International Ground Maintenance Organisation (Lichtenstein) chargée de l'entretien des B26; T28; C46; H21; etc.

(11)Génies malfaisants propres à l'aviation.

Bien que la distance se creuse entre LEO et nous, les brefs échanges en phonie entre la tour de NDJILI et les lève-tôt d'AIRCONGO se préparent pour leurs liaisons vers l'Intérieur, nous parviennent distinctement. Mais dans cette sorte de brouhaha, une voix me fait dresser l'oreille, c'est celle du Major BURKE qui procède à la vérification de la radio du JDM. Familier de la ponctualité, le CenC est certainement déjà arrivé et ils ne vont pas tarder à décoller à leur tour. Effectivement, un peu plus tard, le Major BURKE nous confirme qu'il est "airborne" et s'enquiert de notre petite santé... Nous le rassurons, tous les yeux sont bien en face de leurs trous respectifs et les doigts en place sur les détentes, nous ajoutons, pour communication à qui de droit: notre position, notre ETA à COQ et les conditions parfaites de vol. En riant, le Capitaine GARCIA, me fait remarquer qu'aujourd'hui l'aiguille du radiocompas paraît calée sur le radiophare de notre destination, ce qui n'était pas du tout le cas voici peu de jours(12)

* * * * *

Progressant lentement à bord de leur pirogue, la petite équipe rebelle a perdu deux longues journées à fouiller, en vain, les rives de la TSHUAPA d'abord, de la BUSIRA ensuite, en aval de BOENDE. Ce n'est finalement qu'à l'aube du troisième jour, le 11 Septembre, qu'ils font leur grande découverte. Ils n'en croient d'ailleurs pas leurs yeux. Cela paraît trop beau pour être vrai. Un piège peut-être. Imaginez: une barge à moteur et deux grandes péniches en bon état semble-t-il, amarées à un ponton ! La prudence s'impose. Ils approchent lentement, avec précaution; abordent en catimini et se dispersent immédiatement, mais sans s'éloigner, prêts à ouvrir le feu sur tout ce qui paraîtrait suspect. Ils finissent par se rendre à l'évidence, tout est parfaitement calme, personne ne se manifeste, rien ne bouge. Ainsi donc ce qu'ils ont devant les yeux est bien réel. Ils ont enfin atteint leur but, et alors sans plus se poser de question, ils expriment bruyamment leur joie, toute légitime d'ailleurs, il faut bien le reconnaître.

Néanmoins, un fois à bord, ils se rendent rapidement compte qu'il ne suffit pas de mettre la main sur pareil pactole, encore faut-il l'amener à pied d'oeuvre. Et là les premières difficultés apparaissent, comme par exemple, démarrer le moteur. Puis il faudra amarrer entre elles ces trois embarcations et finalement naviguer jusqu'à BOENDE, déjouant les innombrables pièges que présentent les rivières d'AFRIQUE. D'autant plus qu'ils ignorent probablement l'endroit exact où ils se trouvent, tout en étant très conscients d'avoir parcouru une distance importante. Distance qu'il faut maintenant reprendre en sens opposé à contre courant.

(12)cf. "Pour une poignée de cartouches en plus".

En tout état de cause ils ne peuvent rester là à ruminer leurs problèmes. On les attend certainement avec grande impatience, car le temps presse. Aussi, sans perdre plus de temps, s'activent-ils, les uns à embarquer des fûts de carburant, par quel miracle abandonnés là, d'autres à amarrer, tant bien que mal, les péniches au remorqueur, d'autres enfin à essayer de démarrer ce satané moteur. Oui mais voilà, entre ces jeunes Simba, généralement plein d'arrogance, et le moteur de la barge, le courant ne passe pas très bien. Il est têtu ce moteur et exige d'être traité tel que le prescrit le manuel, ou presque. Les minutes passent, la tension monte entre les marins de fortune. Chacun s'en mêle et, tout à coup, miracle encore (décidément c'est le jour) après avoir toussé quelques bonnes fois, lassé sans doute de résister plus longtemps, le moteur lance son : "pom-pom-pom-.." tant attendu.

Cette fois c'est l'allégresse à bord ! Plus de doute possible, leur dawa(13) est tout puissant.

Mise en place pour la manoeuvre: quatre hommes à bord de la barge à moteur et un sur chacune des péniches. Les amarres sont larguées. D'abord emporté par le courant qui l'attire vers le milieu du fleuve, sous l'impulsion du moteur sollicité à fond, le convoi s'immobilise un court instant, puis s'ébranle dans la bonne direction: en avant toute !! COQ n'a qu'à bien se tenir; l'APL y sera bientôt.

Pourtant en dépit de leur empressement fébrile, pas mal de temps s'est écoulé. Le soleil est déjà largement au-dessus de l'horizon. Heureusement la délicate manoeuvre de départ s'est bien déroulée et maintenant, progressivement, le convoi prend sa vitesse de croisière... mais qu'est ce que ce ronronnement sourd, plus puissant que le "pom-pom-pom" du brave diesel, On dirait... mais oui, on dirait une menace qui vient du ciel...!(14)

* * * * *

Revenons un peu en arrière dans le temps. Nos trois B26 approchent de leur destination. Depuis un moment déjà le contrôleur de COQ nous appelle avec insistance car il souhaiterait en connaître plus sur ce qui s'amène et sur ce qui se trame. Il faut savoir que, pour des raisons de sécurité militaire, les missions opérationnelles ne sont pas détaillées sur le plan de vol. Seuls sont mentionnés : le nombre d'appareils, l'ETA et les besoins en produits POL. Mais il n'est pas dupe, les brefs messages échangés entre les trois appareils ont éveillé son attention et aiguisé sa curiosité. Nous nous limitons à confirmer qu'il s'agit bien d'une mission opérationnelle mais l'invitons instamment à la dis-

(13)Dawa, bwanga, nkisi: médicaments, fétiches.

(14)cf. Postface.

création. Compte tenu de la tension qui règne dans la région, c'est beaucoup exiger de lui, ainsi que nous le découvrirons à notre arrivée.

Une vingtaine de minutes s'écoulaient avant que nous nous présentions en approche directe en "long line astern"(15) évitant ainsi de survoler la ville afin de ne pas attirer l'attention de ses habitants. Peine perdue. Malgré l'heure peu avancée, l'aérogare est déjà bien envahie par une foule mixte, avertie par le "téléphone de la brousse". La population tant noire que blanche est venue s'assurer de visu que quelque chose de sérieux se prépare enfin et que des mesures sont prises pour parer à la menace rebelle sur COQ.

Nous nous posons à 0725 hrs Local. Un marshaller nous indique nos emplacements de parking, éloignés de la tour et de l'aérogare. Carburant et pompes sont déjà en place. Un détachement de la police se déploie autour de nos appareils, à distance respectable. Bonnes notes pour le contrôleur qui sera félicité pour son initiative et son zèle.

Les moteurs à peine coupés, une jeep militaire s'engage lentement sur le tarmac. Cela me semble un bien modeste équipage pour véhiculer le Commandant du Secteur. En effet, seul un Cdt de l'ANC, paraissant bien âgé, en descend avec hésitation et vient vers nous, manifestement pas très rassuré. Je lui fais signe d'approcher. Aurais-je une mine plus avenante que mes compagnons ? Mystère ! En tous cas c'est vers moi qu'il dirige ses pas hésitants. Lorsqu'il m'a rejoint, je décline mon grade et mon identité. C'est la métamorphose ! Dix années, au moins, s'envolent soudainement de sa vieille carcasse: les épaules se redressent, claquement de talons, salut de vieux briscard, garde à vous figé: l'air parfaitement ahuri. Posément, de crainte de l'effaroucher, je le questionne quant aux raisons de l'absence du Major I* censé m'attendre au pied de l'avion. Manifestement mon interlocuteur ignore tout de l'affaire. Seule sa curiosité l'a poussé à venir se rendre compte de près qui pouvaient être ces visiteurs, à bord d'avions comme il n'en avait jamais vu auparavant. Sa préoccupation majeure est de se tirer de ce guépier, car ces étrangers, tous armés, parlant entre eux une langue qu'il ne comprend pas cela ne peut être qu'un de ces mayele(16) d'hommes blancs dont il vaut mieux se tenir à distance respectueuse. Me rendant compte qu'il est au bord de la panique et qu'il n'y a en fait rien à en tirer, toujours aussi calmement et posément, je lui explique qu'il va se rendre, rapidement si possible, à l'EM, avertir son Major de mon arrivée et lui dire qu'il a 15 minutes pour se présenter au rapport. Il semble avoir saisi qu'il se trame des choses pas ordinaires, mais aussi et surtout qu'il peut prendre congé. Resalut, tout

(15)A l'enc...comme disent nos amis français.

(16)Ruse, truc, astuce.

aussi impeccable et digne d'un caporal instructeur, (ce qu'il était probablement jusqu'à l'indépendance); demi-tour réglementaire; pas de gymnastique...enfin...presque; saut dans sa jeep et démarrage en trombe. J'espère simplement qu'il a enregistré le message et qu'il le délivrera à qui de droit. Pour autant que l'émotion ne l'étouffe pas avant.

Alors que les trois commandants de bord supervisent les pleins et effectuent leur "walk around"(17), les copilotes sortent les boites de rations K et préparent un petit déjeuner. De minuscules réchauds alimentés par des cubes d'alcool solidifié, chauffent l'eau du café et réchauffent les boites de rations. Ce petit encas sera le bien venu car les biscuits avalés au réveil sont digérés depuis belle lurette.

En prévision de l'entretien tant attendu avec le Major I*, je prépare les cartes de la région et mon "knee-pad"(18), prêt à noter tout renseignement récent et intéressant. A peine ais-je terminé mes préparatifs qu'une voiture avec chauffeur et fanions fait son apparition. D'après ma montre il y a à peine 1/4 heure que le vieux paletot nous a quitté. Aurait-il effectivement remis mon message à son patron, ou est-ce simple coïncidence ? Je ne le saurai jamais.

Après que son aide de camp lui eut ouvert la portière, un petit homme replet, en tenue de sortie, s'extirpe de la voiture. C'est bien notre "ami", le Major I* en personne. Deux officiers de gendarmerie, de taille imposante, en tenue de campagne, casqués et armés, l'escortent. Espère-t-il m'impressionner ? Dans l'affirmative, il s'y prend d'autant plus mal que, bien qu'encadré par ses deux sbires, il s'avance vers moi, les deux mains en poches...! Il aggrave vraiment son cas, le pauvre. Ainsi donc, non seulement n'était-il pas présent à mon arrivée, alors qu'il en avait reçu instruction formelle du QG, mais en plus il adopte une attitude désinvolte constituant un manque flagrant de respect envers un supérieur hiérarchique. A ce propos je rappelle que, non seulement j'avais rang de Colonel au sein de l'ANC (carte d'identité militaire faisant foi), mais que j'étais virtuellement le Commandant de la Force Aérienne Congolaise. Alors là, mon ami, il ne faut pas pousser le bouchon trop loin. D'autant moins que la couleur sombre du tarmac déteint fâcheusement sur mon humeur et que les prestations militaires de cet officier, surtout dans ces derniers temps sont assez peu recommandables.

Je ne suis pas ravi. Même pas ravi du tout. Mais je me contrôle. Impassible, jambes écartées, les mains derrière le dos, je les laisse venir à moi. Ils doivent commencer à se douter que la chaleur de

(17)Vérification extérieure de l'avion, avant l'envol.

(18)Bloc note qui, en vol, se fixe sur la cuisse.

mon accueil sera. proche du zéro absolu, car ils ralentissent pour finalement s'immobiliser à quelques mètres. Il a conservé les mains en poches, mais le sourire qu'il arborait s'estompe petit à petit. Il attend. Je reste figé tout en le fixant droit dans les yeux. Un silence gênant s'établit entre nous. Il ôte lentement ses mains de ses poches. C'est le signal. D'une volée de bois vert je romps enfin cette pause: les trois gaillards se calent au garde à vous, m'honorent d'un salut réglementaire -comme il se doit- et reste en position, qu'ils ne quitteront pas durant toute la durée de l'entretien(19) Entretien sous forme de questions qui exigent des réponses nettes, précises, concises; Ils savent ou ne savent pas. Je n'ai que faire de leurs impressions, de leurs supputations. En se basant sur le rapport du Major DEMOLE (encore !!) me disent-ils -évitant courageusement de se compromettre- les Simba ont effectivement franchi la TSHUAPA avec leur charroi, mais on ignore comment ils s'y sont pris. Puis, après avoir investi BOENDE, ils progressent en direction de COQ par la seule piste carrossable, à travers la forêt. Devant eux toute la population a fui. Ceux qui disposent d'un moyen de transport par route ou par eau, se réfugient derrière les derniers retranchements de l'ANC. Les autres disparaissent dans la forêt. Je fais bien confirmer, et j'insiste, qu'au delà d'INGENDE, sur cette piste qui sert d'axe de progression, tout ce qui bouge est ennemi. Il en est de même pour les cours d'eau. Ce corollaire, crucial pour la conduite de notre opération, est approuvé par mes interlocuteurs.

En vérité je ne sais que penser. Pour moi tout ce qui émane de DEMOLE est sujet à caution et me laisse fort sceptique. Mais hormis DEMOLE aucune autre source d'informations ne s'est manifestée, si l'on exclut les rumeurs mentionnant des Simba en pirogue. Il faudra donc faire avec ce que l'on a, ce qui n'est pas bien lourd.

N'ayant aucune raison majeure à garder mes trois lascars plus longtemps je les fais rompre réglementairement, en recommandant au Major I* de se trouver, sans faute, à l'arrivée du Général et ce dans une tenue plus appropriée à la situation. Puis sans plus m'occuper d'eux, je tourne les talons et rejoins "mes cubains". Ceux-ci, qui n'ont rien perdu de la scène, me reçoivent hilares, se tapant les cuisses, félicitant le "coronel" de leur avoir accordé le spectacle le plus amusant depuis leur arrivée au CONGO. Du coup je suis gratifié d'un bon café chaud, d'une boîte de goulash accompagnée de biscuits au fromage tartinés de "peanut butter"(20) (un régal !!)

(19)Outre mon grade et ma fonction, je profite "bassement" de la venue du CenC.

(20)Beurre d'arachide très prisé par les américains.

Ce reconstituant avalé en vitesse, je me rends à l'aérogare où une foule de plus en plus compacte s'est assemblée(21) L'accueil de ces gens est touchant. La scène sur le tarmac ne leur a pas échappé non plus: les commentaires vont bon train, l'approbation est générale, surtout parmi les autochtones qui ne portent pas aux autorités militaires locales une affection particulière. Une délégation s'avance et se présente. Ce sont les responsables de la défense civile qui, devant le laxisme des troupes du Major I* ont pris l'initiative de recréer cet organisme avec la participation de congolais. Ils me font part de l'angoisse qui étreint toute la population, non seulement suite aux rumeurs alarmantes colportées par DEMOLE et ses hommes, mais aussi par crainte d'une défection massive des forces chargées de les défendre. Je les comprends très bien et partage leurs sentiments. Aussi vais-je, en quelques phrases simples, m'appliquer à les rassurer en leur indiquant les moyens amenés ce matin et l'usage que nous comptons en faire. Puis j'expose brièvement la situation telle qu'elle m'a été rapportée il y a quelques instants, mais en insistant sur le fait, qu'hormis les dires du Major DEMOLE (remous hostile dans la foule), aucun mouvement rebelle n'a réellement été signalé en deça de BOENDE . Je leur garantis (!) que s'il y a des véhicules ennemis sur la piste, nous les découvriront et veilleront à ce qu'ils n'aillent pas plus loin. Vingt quatre mitrailleuses lourdes et 228 roquettes suffiraient à arrêter un régiment, leur dis-je, alors une horde de rebelles chanvrés n'a aucune chance, elle sera é l i m i n é e.

Fanfaronnade, certes, mais qui est reçue avec enthousiasme, ponctué par des applaudissements frénétiques. J'avais atteint mon but, leur remonter le moral. C'était évidemment le genre de déclaration qu'ils souhaitaient entendre eux, qui depuis des semaines sont accablés de nouvelles plus mauvaises, plus alarmantes les unes que les autres. Aussi lorsque j'ajoute que le Général MOBUTU est attendu dans la matinée, c'est la liesse.

Quand enfin je les quitte, mon départ est salué d'applaudissements et de cris d'encouragement, ainsi que de vœux de bonne chasse.

A mon retour au tarmac, ALVAREZ et ses loustics se précipitent vers moi, brandissant leurs knee-pads et me réclamant des autographes... Ok. Ok. Touché...! Puis toujours dans la bonne humeur, ils me signalent que les appareils sont parés.

(21) Mon état de technicien de l'Ass. Tech. Belge m'interdisait pareille initiative, mais il était clair que cette foule était au bord de la panique et qu'il fallait la rassurer. D'autre part, ils m'ont sûrement pris pour un américain parlant français! De toute façon, cela ne porte plus à conséquence.

à suivre...

Visite guidée de l'exposition

INCA - PERU

Il s'agit d'une exposition exceptionnelle où vous pourrez découvrir la civilisation et la culture d'un pays qui a fasciné le monde.

+ 450 oeuvres précolombiennes issues de 40 musées péruviens, nord-américains et européens ont été rassemblées au Cinquantenaire et l'ensemble couvre 3.000 ans de l'histoire du Pérou depuis la naissance de la première grande civilisation Chavin (1500 - 400 av. J.C.) jusqu'à l'empire Inca (1533 après J.C.).

Céramiques, sculptures sur bois, sur pierre, chefs d'oeuvre en or, parures de plumes, textiles vous passionneront.

Date : vendredi 7 décembre 1990.

Heure : 15 h30 précises

Rendez-vous : à 15 h 15 au plus tard dans le hall d'entrée du Musée d'Art et d'Histoire, Parc du Cinquantenaire, (côté avenue des Nerviens).

Modalités d'inscription à respecter sans faute :

Cette visite bénéficiera des services de guides francophones (il est impossible d'avoir un guide néerlandophone) suivant le nombre de participants que nous devons connaître 8 jours avant la visite. D'où la nécessité de vous inscrire pour le 30 novembre au plus tard en informant par écrit (papillon ci-dessous) ou par téléphone (avant 9h ou après 19 h)

Denise WISSOCQ, rue de la vanne, 12, 1370 Saint Remy-Geest
Tél. 010-813318

Coût : 230 frs par personne à payer sur place à Denise Wissocq

Bulletin d'inscription

Nom :
assistera à la visite guidée de l'exposition " INCA-PERU "
aux Musées Royaux d'Art et d'Histoire de Bruxelles le
vendredi 7 décembre à 15 h 30.

Inscription pour personnes.

A Toutes
et
à Tous
un Joyeux Noël

une bonne et
heureuse
Nouvelle Année

