

Getuigenis van Jean-Pierre Gilson - Deel 2

Na 10 jaar Luchtmacht, terug naar Congo



Michel Mandl

Vertaling:

Wilfried De Brouwer

Témoignage de Jean-Pierre Gilson – 2e partie

Après dix ans à la Force Aérienne, retour au Congo

Een eerste gedeelte van deze getuigenis is verschenen in ons magazine 3-2022. Het ging vooral over de ervaringen van J.P. Gilson in het begin van zijn Luchtmacht loopbaan waaronder zijn verblijf van vijf maanden in de FATAC in het toenmalige Zaïre. Op het einde van het interview heeft J.P. toegegeven dat hij, naast het luchtvaartvirus, nog een ander virus had opgedaan: het virus ya Congo.

Une première partie de ce témoignage est parue dans notre magazine 3-2022. Il s'agissait principalement des expériences de J.P. Gilson au début de sa carrière à la Force Aérienne, notamment son séjour de cinq mois à la FATAC, dans ce qui était alors le Zaïre. À la fin de cette interview, J.P. a admis qu'en plus du virus de l'aviation, il avait contracté un autre virus : le virus ya Congo.

MM: *Dus u verliet Florennes voor Beauvechain in de zomer van 1966. Zelf kwam ik in mei bij het 2 smaldeel aan en ik herinner me dat ik je een paar keer zag bij de ochtendbriefing van de vlieggroep. Op dat moment was Florennes met zijn F-84F, de basis om vliegervaring op te doen met het oog op een overstap naar de F-104 in Beauvechain of Kleine-Brogel. Dus je had de 1.000 uur in totaal, om de conversie te doen op Starfighter?*

J.P.: Niet echt, maar bij toeval ontmoette ik mijn vroegere OSN (commandant vlieggroep), kolonel Pol Dewulf, tijdens een lunch en ik kon hem influisteren dat ik geïnteresseerd was in een overplaatsing naar Beauvechain. Nadat ik paarleider en vervolgens sectieleider was geworden, had ik het gevoel dat ik alle aspecten van de jachtbommenwerpertaak had meegemaakt. Bovendien evolueerde de geest van het “Eerste” (Smd, nvdr) op een manier die mij niet beviel (maar dat is een ander verhaal). Een maand later pakte ik mijn koffers om een overgangscursus op F-104 te volgen.

Dus verscheen ik op Beauvechain met mijn 910 uur en werd de eerste piloot die overstapte naar de F-104 zonder de vereiste 1.000 uur.

MM: *Was je niet teleurgesteld dat je deze keuze hebt gemaakt?*

J.P.: Helemaal niet. Integendeel.

Ik maakte mijn eerste vlucht in de TF-104, de tweezitter, op 23 augustus 1966 en de sensaties die ik voelde bij het besturen van die machine liggen me nog vers in het geheugen.

Onnodig te zeggen dat die eerste start meer dan indrukwekkend was, vanwege de kracht van de motor en het gevoel een schop onder de kont te krijgen bij het inschakelen van de naverbrander na het loslaten van de remmen. En ook de enorme versnelling die volgt, waardoor opstijgen mogelijk is in ongeveer vijftien seconden.

Persoonlijk hield ik van de F-104, ik aanbad hem, en heb er een onuitwisbare herinnering aan overgehouden, die me tot het einde zal bijblijven. Niets zal dit ooit uit mijn geheugen wissen. Destijds was de Starfighter zeker een revolutionair vliegtuig! Niets te maken met de lompe F-84F die me zoveel plezier gaf.

MM: *Maar in dewelke je er bijna om het leven kwam?*

J.P.: Ahem! Dat klopt. Een jeugdige vergissing... Ook hier heb ik een zeer levendige herinnering aan, maar dat komt door de grote angst die ik voelde tijdens deze vlucht. Ik vloog met volle tanks... geen enkele “ancien” wilde een F-84F in deze configuratie omdat, zoals we het graag noemden, het vliegtuig vloog “als een strijkijzer”. Dus het waren de groentjes, ik in dit geval, die deze prachtige machine erfden...

Het gebeurt tijdens een navigatie op lage hoogte. Na ongeveer een kwartier zag ik een andere “F” verschijnen,

MM : *Tu quittes donc Florennes pour Beauvechain au cours de l'été 1966. Personnellement, j'arrive au mois de mai à la 2 escadrille et je me souviens de t'avoir aperçu quelques fois au briefing matinal du groupe de vol. À ce moment, Florennes est avec son F-84F, la base de mûrissement en vue d'un passage sur F-104 à Beauvechain ou Kleine-Brogel. Tu avais donc les 1.000 heures, grand total, pour passer sur Starfighter ?*

J.P. : Pas vraiment, mais le hasard a voulu que je rencontre mon ancien commandant du groupe de vol (OSN), le Colonel Pol Dewulf, au cours d'un déjeuner et que je puisse lui faire part de mon intérêt pour une mutation à Beauvechain. Devenu pair leader, puis section leader, j'estimais avoir fait le tour de la question de la mission de chasseur-bombardier. En outre, l'esprit de la « première » (Esc, ndlr) évoluait d'une façon qui ne me plaisait guère (mais ça, c'est une autre histoire). Un mois plus tard, je faisais ma valise pour aller suivre un cours de transition sur le F-104.

Je me suis donc pointé à Beauvechain avec mes 910 heures de vol et suis devenu le premier pilote à passer sur F-104 sans avoir les 1.000 heures requises.

MM : *Tu n'as pas été déçu d'avoir fait ce choix ?*

J.P. : Nullement. Bien au contraire.

J'ai effectué mon premier vol en TF-104, le biplace, le 23 août 1966 et les sensations ressenties aux commandes de l'engin me sont, encore aujourd'hui, parfaitement présentes à l'esprit.

Inutile de dire que ce premier décollage fut plus qu'impressionnant, par la puissance du moteur et l'impression de recevoir un coup de pied au cul lorsqu'on passe en postcombustion après avoir lâché les freins. Et aussi la formidable accélération qui s'ensuit rendant le décollage possible en une quinzaine de secondes.

J'ai personnellement beaucoup aimé, adoré devrais-je dire, le F-104 et j'en ai gardé un souvenir impérissable, qui restera en moi jusqu'à la fin. Rien ne pourra en venir à bout. À son époque, le Starfighter était un avion définitivement révolutionnaire !!! Plus rien à voir avec le poussif F-84F qui m'avait pourtant procuré tant de plaisir.

MM : *Mais dans lequel tu as bien failli rester, comme tu as déjà eu l'occasion de me le raconter ?*

J.P. : Hum ! C'est exact. Erreur de jeunesse... Ici aussi, j'en ai gardé un souvenir très vivant, mais c'est dû à la grande frayeur ressentie lors de ce vol effectué en « Full », c'est-à-dire avec des bidons pleins... Aucun « ancien » ne voulait de cet avion car, comme nous aimions à le dire, dans cette configuration, le F-84F volait « comme un fer à repasser ». C'est donc la bleusaille, moi en l'occurrence, qui hérita de cette merveilleuse machine...



iets hoger op mijn acht uur. Hij begon een bocht en was duidelijk van plan zich achter mij te positioneren. Geen sprake van! Ik deed allerlei manoeuvres om hem voor mij te laten passeren. Zonder kans op succes, gezien mijn gebrek aan ervaring en de configuratie van het vliegtuig met zijn grote externe tanks...

Tot mijn grote schrik ontdek ik in een scherpe bocht dat de neus van de tegenstander rood is: een vliegtuig van het Tweede! (de vliegtuigen van het Eerste hadden een zwarte neus...) Ik moest er koste wat kost vanaf en begon aan een reeks ondoordachte manoeuvres, de een nog groter dan de ander. Nog steeds zonder succes, draai ik abrupt op de rug en trek aan de stick om naar de grond te duiken, in de hoop hem kwijt te raken. Ik had het mis, want eens verticaal voel ik dat ik te laag ben om hier levend uit te raken...

In een fractie van een seconde herinner ik me een advies van mijn vriend Paul Vanessche, mijn instructeur op Fouga: "Als je op een dag in de penarie zit, geef dan vol gas en trek de stick zoveel mogelijk naar achter". Niet gemakkelijk, want vol gas geven als je naar de grond gaat is gewoon onnatuurlijk! Zonder verder na te denken, zette ik de gashendel naar voren en trok zo veel mogelijk G. De middelpuntvliedende kracht duwde me in de stoel en mijn G-pak werd maximaal opgeblazen. Dit weerhield me er niet van om *greyout* te krijgen, een gevolg van te veel bloed in mijn benen en te weinig om mijn hoofd, die mijn zicht beperkte. Ik probeerde het vliegtuig in de "judder" te houden aan de limiet van de stall, wachtend tot het over zou gaan... of breken. Mijn duikvlucht stopte net boven de boomtoppen.

Cela se passe lors d'une navigation à basse altitude. Après une quinzaine de minutes, j'ai vu apparaître un autre « F », un peu plus haut à mes huit heures. Il entame un virage et a manifestement l'intention de se positionner derrière moi. Hors de question ! J'effectue toutes sortes de manoeuvres pour essayer de le faire passer devant moi. Sans aucune chance de succès d'ailleurs, vu mon manque d'expérience et la configuration de l'avion avec ses gros biberons externes...

Ultime horreur, je découvre dans un virage serré que le nez de l'adversaire est rouge : un avion de la 2e ! (les avions de la 1e ont le nez noir...) Je dois m'en débarrasser coûte que coûte et entame une série de figures inconsidérées, et probablement plus grotesques les unes que les autres. N'étant toujours pas parvenu à mes fins, je passe brutalement sur le dos et tire dans le manche pour piquer vers le sol, avec l'espoir de le semer. Mal m'en a pris, car à la verticale, j'ai l'impression que je suis trop bas pour pouvoir m'en sortir...

En une mini fraction de seconde, je me remémore un conseil donné par mon ami Paul Vanessche, mon moniteur sur Fouga : « Si un jour tu es mal pris, mets plein moteur et tire autant que tu peux dans le manche ». Pas évident, car mettre plein pot quand on fonce vers le sol est une chose simplement contre nature ! Sans plus réfléchir, j'ai avancé la manette des gaz à fond et ai tiré un maximum de G. La force centrifuge m'a enfoncé dans le siège et ma combinaison anti-G s'est gonflée au maximum. Cela ne m'a pas empêché d'avoir le voile gris, conséquence de trop de sang dans les jambes et pas assez pour irriguer la tête, donc la vue. J'ai essayé de maintenir l'avion dans les vibrations au bord du décrochage en attendant que ça passe... ou que ça casse. Le piqué s'est atténué et j'en suis sorti en frôlant la cime des arbres.

Pendant que j'essayais de reprendre mes esprits, l'autre avion est venu se mettre en formation dans mon aile. Le pilote a remonté sa visière pare-soleil, dégrafé son masque à oxygène et j'ai reconnu Paul Dardenne, un flight Co de la 2e. De l'index sur la tempe, il m'a fait comprendre : « Tu devrais te faire soigner mon petit gars ! » Je me suis bien gardé de répondre à son signe, tout gelé sur les commandes que j'étais.

MM : *C'est effectivement le genre d'expérience dont on se souvient pour le restant de ses jours.*

Mais revenons à Beauvechain. Je pense pouvoir dire que ce fut une période fort intéressante à la "Première" grâce notamment aux fortes personnalités que tu as pu y rencontrer. Ce sera encore le cas à Beauvechain et plus spécialement à la 350 ?

J.P. : C'est exact. Nous avions le colonel Dewulf comme chef de corps et le lieutenant-colonel Castermans était son adjoint aux opérations (OSN). Une fine paire... De plus, avec nos pilotes de démonstration sur F-104, Steve Nuyts et Palmer De Vlieger, formant les *Slivers*, nous avions deux superbes



Are you sure you are not crazy???

Terwijl ik me probeerde te herpakken, kwam het andere vliegtuig in formatie aan mijn vleugel. De piloot trok zijn vizier omhoog, maakte zijn zuurstofmasker los en ik herkende Paul Dardenne, een flight Co van het Tweede. Met zijn wijsvinger op zijn slaap maakte hij me duidelijk: "Je moet je laten verzorgen, jongen!" Ik reageerde niet op zijn signaal, bevroren in mijn stoel.

MM: Het is het soort ervaring dat je je de rest van je leven herinnert.

Maar terug naar Beauvechain. Ik denk dat ik kan zeggen dat het een zeer interessante tijd was in het "Eerste", vooral dankzij de sterke persoonlijkheden die je daar ontmoette. Zal dit nog steeds het geval zijn in Beauvechain en vooral in 350?

J.P.: Dat klopt. We hadden kolonel Dewulf als korpsoverste en luitenant-kolonel Castermans belast voor operaties (OSN). Een mooi paar... Bovendien hadden we met onze F-104 demonstratiepiloten, Steve Nuyts en Palmer De Vlieger, die de Slivers vormden, twee uitstekende ambassadeurs voor het smaldeel, de Wing en zelfs de Luchtmacht. Naast onze twee demonstratiepiloten heb ik in de 350 ook enkele sterke en vriendelijke persoonlijkheden ontmoet, zoals Jan Govaerts, Guy-Guy Famenne, Jean Henrotte en Pierre Rassart, om er maar een paar te noemen.

MM: Maar ook hier heb je na een paar jaar het gevoel dat je je huiswerk hebt gedaan en zoek je een baan als burgerpiloot.

J.P.: Ja. Als kapitein in het hulpkader moest ik vóór het einde van mijn twaalf jaar bij de Luchtmacht beslissen of ik deze carrière wilde voortzetten als officier in het beroepskader. Daarvoor moet men verschillende examens afleggen en over een minimum aan militaire geest beschikken. Ik moet toegeven dat ik dit minimum niet heb. Wat mij aantrok in

ambassadeurs voor l'escadrille, le Wing voire bien sûr la Force Aérienne. Outre nos deux démonstrateurs, j'ai aussi rencontré à la 350 de fortes et sympathiques personnalités comme Jan Govaerts, Guy-Guy Famenne, Jean Henrotte et Pierre Rassart, pour n'en citer que quelques-uns.

MM : Mais, ici aussi, après quelques années, tu estimes avoir fait le tour de la question et tu pars à la recherche d'un emploi comme pilote civil.

J.P. : Effectivement. Comme capitaine aviateur dans le cadre auxiliaire, je dois décider avant la fin de mes douze années à la Force Aérienne, si je souhaite poursuivre cette carrière comme officier dans le cadre de carrière. Pour ce faire, je dois passer différents examens et avoir en moi un minimum d'esprit militariste. Je dois bien reconnaître que je n'ai pas ce minimum. Ce qui m'a attiré à la Force Aérienne, c'est la possibilité de piloter des avions de chasse aux performances très pointues, d'y découvrir un esprit d'amitié qui existait



Steve and Palmer:
Ambassadors of the Belgian Air Force.

de Luchtmacht was de mogelijkheid om gevechtsvliegtuigen met zeer hoge prestaties te besturen, om een geest van vriendschap te ontdekken die echt bestond onder de vliegtuigbemanningen, en niets meer. Dat heb ik tien jaar beleefd en het leek me dat ik de ronde gedaan had.

Dus besloot ik me voor te bereiden op de examens om een burgerlicentie te bekomen. En ik begon met het commercieel IFR-vliegbrevet (*Instrument Flight Rules* - kwalificatie om op instrumenten te vliegen). Door een ongelooflijke samenloop van omstandigheden, vond ik snel een baan in het toenmalige Zaïre... De details van deze "omstandigheden" zijn het vertellen waard...

Ik huurde een huis in Grez-Doiceau, waar Yvan, de eigenaar, werkte als elektricien voor MIBA (**Minière de Bakwanga**), in Oost-Kasaï. Hij is op vakantie in België in het huis ernaast en, ongelooflijk genoeg, ontdekken we dat we ons voorbereiden op dezelfde examens voor beroepsvlieger. Hij wil helikopterpiloot worden in het bedrijf. Ik kwam ook in de verleiding en in juni 1970 hoorde ik dat MIBA inderdaad een piloot aannam..., ter vervanging van Yvan die helaas was omgekomen met een Alouette II. Door een nieuwe ongelooflijke kans, kan ik snel solliciteren. Inderdaad, kolonel Barthélemy, de toenmalige commandant van de vlieggroep in Beauvechain, en mij dus goed kende, was de broer van de voorzitter van de MIBA.

Het leek dus vrij eenvoudig, afgezien van het feit dat ik nog nooit een enkele vlucht met dit soort wentelwieken had gevlogen! Mijn vriend Robby de Bruin, die ik goed kende bij het Eerste, helpt mij graag. Dankzij hem en zijn connecties met het Licht Vliegwezen zal ik een hele week basisopleiding kunnen volgen op een Alouette II op het vliegveld Büttzweilerhof bij Keulen. Vluchten die nooit in een logboek werden genoteerd, behalve het mijne natuurlijk... Dat was een andere tijd!

Dit besluit om na een tiental jaar ontslag te nemen uit de Luchtmacht was ongetwijfeld riskant, maar het was nooit meer dan het resultaat van een keuze. Een keuze, zoals alle andere die ik maakte, waar ik zelden spijt van gehad heb.

Bij MIBA in een Alouette II

MM: *Dus je verlaat de luchtmacht om onderaan de ladder te beginnen, als ik dat mag zeggen, als helikopterpiloot bij MIBA. Wat is uw missie of missies?*

J.P.: MIBA heeft twee Hughes 300's en een Alouette II. De missie zal voornamelijk bestaan uit surveillancevluchten van de mijnbouwlocatie, die voor de diamantproductie wordt geëxploiteerd, en om illegale exploitanten af te schrikken.

Toen ik in Mbuji-Mayi aankwam, nam Louis Houbaille, een voormalig piloot (Meteor, Hunter) in de jaren 1950, het op

réellement au sein du personnel navigant, et pas grand-chose d'autre. J'ai connu cela pendant dix ans et il me semble que j'ai fait le tour du sujet.

Je décide donc de préparer les examens qui donnent droit à une licence civile de pilote. Et j'ai commencé par la licence de pilote professionnel IFR (*Instrument Flight Rules* - qualification du vol aux instruments). Par un incroyable concours de circonstances, j'ai trouvé assez rapidement un emploi au Zaïre... Les détails de ces « circonstances » valent la peine d'être contées...

Je loue une maison à Grez-Doiceau dont Yvan, le propriétaire, travaille comme électricien pour la société MIBA (**Minière de Bakwanga**), au Kasaï oriental. Il est en vacances en Belgique dans la maison voisine et assez incroyablement, nous découvrons que nous préparons les mêmes examens de pilote professionnel. Il a l'intention de devenir pilote d'hélicoptère dans la société. Cela me tente également et en juin 1970, j'apprends que la MIBA engage effectivement un pilote..., pour remplacer Yvan qui, entre temps, s'est malheureusement tué aux commandes d'une Alouette II. Par un nouvel incroyable hasard, je peux rapidement poser ma candidature. En effet, le colonel Barthélemy, qui a été commandant du groupe de vol à Beauvechain, et m'a donc bien connu, est le frère du président de la MIBA.

Ce sera donc chose assez facile en dehors du fait que je n'ai jamais fait le moindre vol sur ce genre d'engin à voilure tournante ! Mon cher Robby de Bruin, que j'ai bien connu à la Première, se fera un plaisir d'intervenir. Grâce à lui et à ses relations avec l'Aviation légère, je pourrai pendant toute une semaine effectuer un entraînement de base sur Alouette II, à l'aérodrome de Büttzweilerhof près de Cologne. Vols qui n'ont jamais été répertoriés dans aucun log book, sauf le mien, cela va de soi... C'était une autre époque !

Cette décision de démissionner de la Force Aérienne après une dizaine d'années fut risquée, sans aucun doute, mais ce ne fut jamais que la résultante d'un choix. Un choix, comme tous ceux que j'ai faits et que j'ai rarement dû regretter.

À la MIBA en Alouette II

MM : *Tu quittes donc la Force Aérienne pour débiter au bas de l'échelle, si je puis m'exprimer ainsi, comme pilote d'hélicoptère à la MIBA. En quoi consiste ta ou vos missions ?*

J.P. : La MIBA dispose de deux Hughes 300 et d'une Alouette II. La mission va essentiellement consister en des vols de surveillance du site minier, exploité en vue de la production de diamants et de dissuader ainsi des exploitants clandestins.

À mon arrivée à Mbuji-Mayi, Louis Houbaille, un ancien de la chasse (Meteor, Hunter) dans les années 50, entreprend de me lâcher sur Hughes 300. Après quoi, je commence



Louis Houbaille on a Hughes 300.



MIBA Alouette II 9Q-CGG

zich om mij op Hughes 300 te lossen. Daarna ga ik trainen op de Alouette II. Overstappen van Hughes naar Alouette is een beetje als overstappen van een 2 PK naar een Cadillac. De regeling van het motortoerental volgens het gevraagde vermogen gebeurt automatisch en het gewicht van de machine maakt het zeer soepel om te vliegen. Ik heb met veel plezier met de Alouette II in deze twee Kasai provincies gevlogen.

l'entraînement sur Alouette II. Passer du Hughes sur Alouette est un peu comme passer d'une « Deuch » à une Cadillac. Le contrôle des tours moteurs en fonction de la puissance demandée se fait automatiquement et le poids de l'engin le rend fort souple à piloter. J'ai eu beaucoup de plaisir à piloter l'Alouette II dans ces deux provinces du Kasai.



De *Société Minière de Bakwanga* werd opgericht in december 1961. Het aandelenkapitaal is sindsdien ongewijzigd gebleven, namelijk 80% voor de Congolese Staat en 20% voor SIBEKA, een naamloze vennootschap naar Belgisch recht.

MIBA exploiteert voornamelijk diamant-, goud-, nikkel-chroom- en kopermijnen. Haar activiteiten vormen de ruggengraat van het economische en sociale leven van Oost-Kasai. Het uitgestrekte industriecomplex is omgeven door faciliteiten (scholen, ziekenhuizen, recreatiecirkels, stadions, dochterondernemingen, enz.) die voorzien in de behoeften van zijn personeel en hun gezinnen (bijna 30.000 mensen) en in die van de bevolking van Oost-Kasai.

La *Société Minière de Bakwanga* a vu le jour en décembre 1961. La répartition du capital social est restée inchangée depuis, c'est-à-dire 80 % pour l'État congolais et 20 % pour la SIBEKA, une société anonyme de droit belge.

La MIBA exploite essentiellement des mines de diamant, d'or, de nickel-chrome et de cuivre. Ses activités constituent l'ossature de la vie économique et sociale du Kasai-Oriental. Son vaste complexe industriel est entouré de réalisations (écoles, hôpitaux, cercles récréatifs, stades, sociétés filiales...) répondant aux besoins de son personnel, de leurs familles (près de 30.000 personnes) ainsi qu'à ceux de la population du Kasai-Oriental.

Het vermogen om op lage hoogte en met lage snelheid over deze gebieden te vliegen, zelfs hovering, stelt ons in staat regelmatig verschillende dieren in hun natuurlijke habitat te ontdekken, zoals krokodillen, nijlpaarden, olifanten, buffels en soms zelfs een familie leeuwen in beweging.

MM: *Hoe effectief zijn deze interventies? Kunt u het proces beschrijven?*

J.P.: Met plezier. Ik herinner me vooral een missie op 9 maart 1977, een vlucht waarvan ik bijzonder blij ben u erover te kunnen vertellen, omdat die bijna slecht afliep. En waar mijn toekomst... bijna eindigde door een emmer!

We vertrekken in de vroege ochtend. Het regelmatige geluid van de rotor is geruststellend en de machine gedraagt zich uitstekend. Zoals gewoonlijk vliegen we tijdens deze surveillance missies zonder deuren. We zijn op weg naar een pas gesignaleerde locatie waar illegale exploitanten actief zijn. We vliegen over de Mbuji-Mayi rivier om dan de oevers van de Sankuru rivier te volgen waar de illegale operatie aan de gang is die we vandaag op het vizier hebben. Bij de samenvloeiing vliegen we om geluidsredenen heel laag en met hoge snelheid met de skates van de helikopter in het hoge gras. Zo worden we pas op het laatste moment gehoord en kunnen we clandestiene activiteiten opmerken voordat we zelf gezien worden.

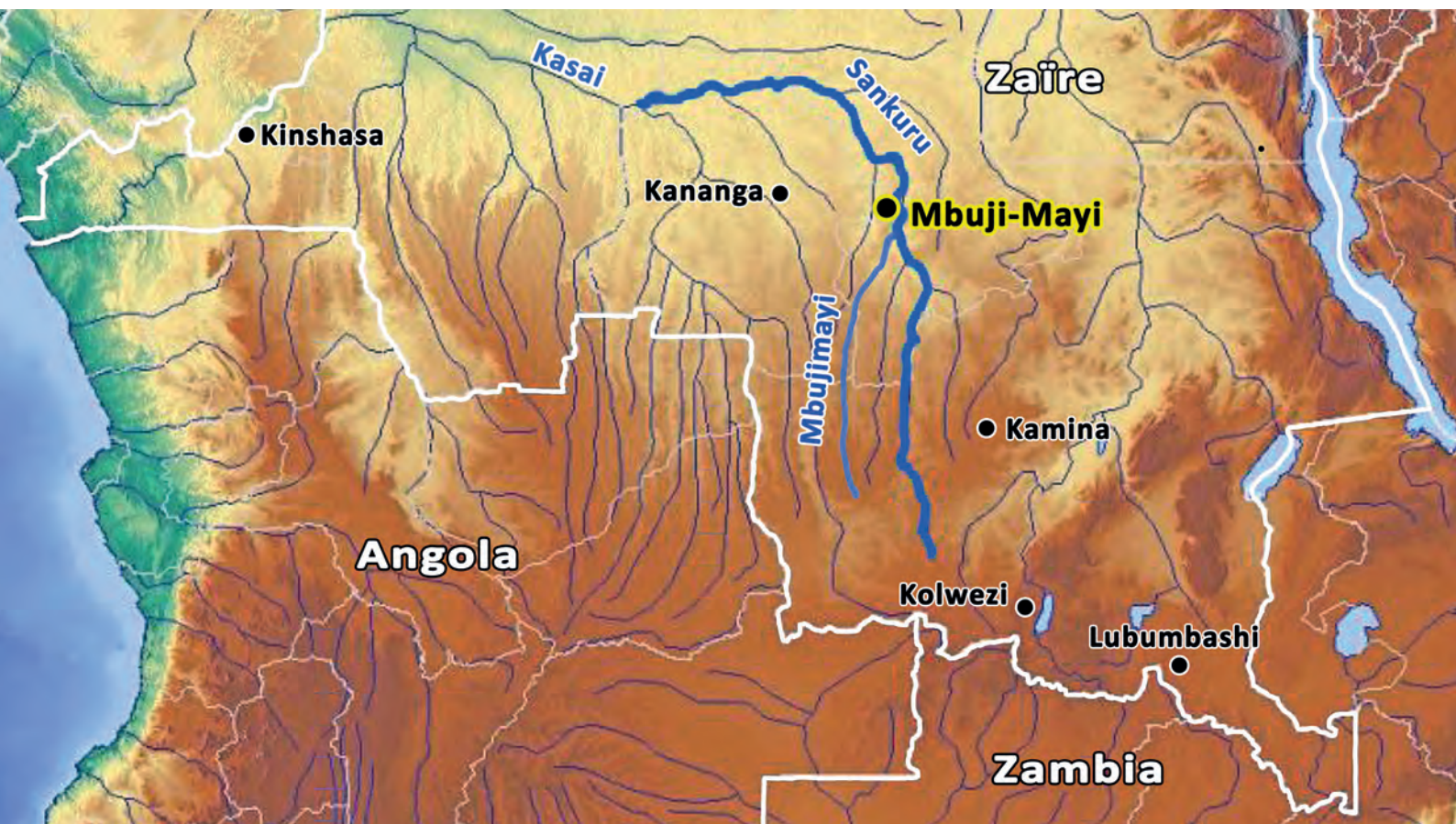
Aan boord zijn een buitenlandse veiligheidsagent en twee Zaïrese soldaten. Als de clandestiene werkers in zicht zijn,

La faculté de pouvoir survoler ces régions à basse altitude et à basse vitesse, allant jusqu'au vol stationnaire, permet de découvrir régulièrement dans leur habitat naturel, des animaux divers comme des crocodiles, des hippopotames, des éléphants, des buffles, voire de temps à autre, une famille de lions en vadrouille.

MM : *Ces interventions sont-elles efficaces ? Pourrais-tu nous en décrire le déroulement ?*

J.P. : Avec plaisir. Je me souviens plus spécialement d'une mission effectuée le 9 mars 1977, un vol dont je suis particulièrement heureux de pouvoir en raconter le déroulement, vu qu'il a failli très mal finir. Et où mon avenir... a failli se terminer à cause d'un seau !

Nous avons décollé au petit matin. Le bruit régulier de la voilure tournante est rassurant et la machine se comporte vraiment bien. Comme d'habitude, lors de ces missions de surveillance, nous volons sans portes. Nous sommes en route vers un site tout fraîchement repéré où des exploitants clandestins opèrent. Nous survolons la rivière Mbuji-Mayi pour en rejoindre une autre, la Sankuru, au bord de laquelle se trouve l'exploitation clandestine que nous visons aujourd'hui. Au passage du confluent, pour des raisons de bruit, nous volons très bas et à vitesse élevée avec les patins de l'hélico dans les hautes herbes. Cela nous permet de n'être entendus qu'à la dernière minute et de repérer les activités clandestines avant d'être vus.





MIBA (Minière de Bakwanga).

duiken we op hen neer; terwijl zij vluchten om zich in een nabijgelegen bosgalerij te verbergen, laat ik de helikopter een meter boven de grond hoveren, vlak naast hun schuilplaats in een smalle doorgang tussen twee galerijen.

Bob, de buitenlandse agent, en zijn soldaten springen uit de machine en rennen het dichte bos in, op jacht naar de daders. Dan vlieg ik over de frauduleus gegraven gaten, om de omvang van het werk te beoordelen. Ik schat het team van werknemers op ongeveer vijftig personen.

Ik heb me altijd verbaasd over de ongelijkmatigheid van de krachten die bij dit soort interventies betrokken zijn, zonder dat het ooit ernstige gevolgen heeft voor de achtervolgers.

Toch is er voor sommigen een serieuze dosis moed en voor anderen waanzin nodig om van de Alouette te springen en de achtervolging in te zetten op personen wier ingesteldheid en diepe bedoelingen altijd een groot vraagteken blijven.

Ter verdediging van de illegale werkers moet worden gezegd dat dit beroep zeer vaak hun enige middel van bestaan is en dat zij, wanneer zij worden betrapt, een zeer pijnlijke gevangenisstraf riskeren, aangezien zij nooit de echte begunstigden van hun zware werk zijn. De kopers, en meer bepaald hun sponsors, zijn diegenen die hun zakken vullen! Ook moet worden gezegd dat met gevangenisstraffen in deze mijnstreek soepel moet worden omgesprongen, omdat mensen die twee weken of zelfs acht dagen eerder zijn gearresteerd, vaak terug aan het werk worden gevonden...

Hoe dan ook, ik vlieg terug naar waar ik de mannen heb afgezet en zie plotseling een paar mensen, dreigend met hun gereedschap zwaaiend, sommigen met een schop, sommigen

À bord se trouvent un agent de la sécurité minière expatrié et deux militaires zaïrois. Lorsque les clandestins sont en vue, nous déboulons sur eux et pendant qu'ils courent se cacher dans une galerie forestière voisine, je mets l'hélico en vol stationnaire à un mètre du sol juste à côté de leur refuge, dans un passage étroit entre deux galeries.

Bob, l'agent expatrié, et ses militaires sautent de la machine et s'engouffrent dans la forêt particulièrement dense à la poursuite des contrevenants. Je survole alors les trous frauduleusement creusés, dans le but d'évaluer l'importance des travaux. J'estime l'équipe de travailleurs à une cinquantaine d'individus.

J'ai toujours été surpris par l'inégalité des forces en présence dans ce genre d'intervention, sans que cela n'ait jamais de conséquences graves pour les poursuivants.

Il n'empêche qu'il est nécessaire d'avoir en soi une sérieuse dose de courage pour certains et de folie pour d'autres, pour sauter de l'Alouette et se lancer à la poursuite d'individus dont l'état d'esprit et les intentions profondes demeurent toujours un énorme point d'interrogation.

Il faut se dire, à la décharge des clandestins, que cette occupation est bien souvent pour eux le seul moyen de subsistance et qu'ils sont passibles, lorsqu'ils sont pris, d'une peine de prison bien malheureuse puisqu'ils ne sont jamais les vrais bénéficiaires de leurs lourds travaux. Les acheteurs et plus exactement leurs commanditaires, par contre, doivent s'en mettre plein les poches ! Il faut dire aussi que les peines de prison, dans cette zone minière, doivent être traitées à l'élastique, car on retrouve souvent au travail des gens qui ont été arrêtés quinze ou même huit jours plus tôt...

met een houweel, sommigen met een emmer. Dit is de eerste keer dat ik dit soort dreiging ervaar en ik denk er meteen aan om wat hoogte te nemen. Te laat! Alles gaat in de richting van mijn helikopter en mist, behalve de metalen emmer die ik heel duidelijk richting mijn staartrotor zie gaan.

Bref, je me remets en vol stationnaire à l'endroit où j'ai largué les hommes et vois soudain quelques individus courir vers moi en brandissant leurs outils de façon menaçante, qui une pelle, qui un piolet, qui un seau. C'est la première fois que je connais ce genre de menace et je pense immédiatement à



Op hetzelfde moment hoor ik de impact; een zwak geluid, gesmoord door het geluid van de hoofdrotor. Ik heb het lawaai niet nodig om me voor te stellen wat er gebeurt, want de machine zwenkt opzij en begint heel sterk te trillen. En ik ook! Ik heb veel moeite om hem te stabiliseren met het voetstuur. Ik geef volledig rechter voetstuur en het is uitgesloten het vermogen te verhogen, ik zou de controle verliezen.

Het is ook geen optie om te wachten en Bob en zijn mannen mee te nemen. De toename in gewicht waardoor ik meer

prendre un peu d'altitude. Trop tard ! Le tout part vers mon hélico et passe à côté, sauf le seau métallique que je vois très clairement se diriger vers mon rotor de queue.

Au même instant, j'entends l'impact avec un très faible bruit couvert par celui du rotor principal. Je n'ai de toute façon pas besoin du bruit pour imaginer ce qui se passe, car la machine fait une sérieuse embardée de côté et commence à vibrer très fort de tout son être. Et moi aussi par la même occasion ! J'ai beaucoup de mal à la stabiliser au moyen du palonnier. J'applique pourtant plein pied à droite et il est hors

stuwkracht zou moeten uitoefenen, gecombineerd met het onevenwicht veroorzaakt door hun instappen, zou ons zeker doen crashen. Dus ik moet ze in de steek laten. Ik probeer zo snel mogelijk de helihaven te bereiken zodat een wegtransport hen kan ophalen. Het belangrijkste op dit moment is om deze grote kever in horizontale translatie te krijgen en voorzichtig te versnellen tot een aanvaardbare snelheid.

Langzaam duw ik de neus naar voren, in de hoop dat de snelheid meter voor meter toeneemt zodat ik met horten en stoten de terugweg kan aanvatten. Tot mijn verbazing nemen de trillingen nauwelijks toe en stabiliseert het tuig zich aan een lage, maar redelijke snelheid. De volgende twintig minuten lijken een eeuwigheid. Wat misschien normaal lijkt als je je elke seconde afvraagt of de kleine bladen van die verdomde staartrotor de volgende seconde nog op hun plaats zullen zitten.

Tenslotte verschijnt de omheining van de mijnfaciliteiten. Ik ben nog nooit zo blij geweest om die te zien. Het helikopterplatform ligt daar voor me en ik hoef alleen nog maar de naderingsfase af te ronden.

“Er blijft enkel nog!”

Ik moet mikken om pas in de allerlaatste seconde de kracht van de motor te gebruiken om de Alouette op de landingsplaats te laten hoveren. Dus ik vertraag van verre en passeer het begin van de betonnen plaat bijna aan gaansnelheid. Wanneer ik de cirkel met de letter H nader, laat ik de machine tilten terwijl ik het collectief van de motor optrek. Heel even zweef ik en zonder te wachten sla ik het dappere beest nogal bruut tegen de grond. Het vermogen is nu volledig afgenomen en ik zet de motor af. Er valt een stilte en ik besef dat mijn pols in mijn halsslagaderen bonst.

In mijn borst ook...

Ik doe mijn gordel open, verlaat de cockpit en vind mijn twee mecaniciens. Een paar andere mensen arriveren, aangetrokken door het gebeuren. Het zicht op de achterkant van de helikopter spreekt boekdelen en ik ben blij dat ik het niet eerder zag: de achterste rotorbladen zijn in een trieste staat. Een ervan is bijna intact, maar de tweede heeft meer de vorm van een kantklosster dan een rotorblad.

Nadat ik heb gecontroleerd of er een pick-up van de veiligheid is vertrokken om Bob en zijn mannen op te halen, word ik geconfronteerd met een spervuur van vragen van de professionals en probeer ik ze zo goed mogelijk te beantwoorden. Ik breng dan verslag uit van het incident en ga terug naar de residentiële “Post” van de *Minière de Bakwanga* waar ik de zaak persoonlijk uitleg aan het hoofd van het departement waaraan de luchtvaartafdeling rapporteert.

de question d'augmenter la puissance : je perdrais le contrôle.

Il n'est pas envisageable non plus d'essayer d'attendre et de reprendre Bob et ses militaires. L'augmentation de poids qui m'obligerait à appliquer plus de puissance, conjuguée au déséquilibre causé par leur montée à bord, nous ferait crasher à coup sûr. Je suis donc obligé de les abandonner. Je vais donc essayer de rentrer à l'héliport le plus vite possible afin qu'un transport routier puisse aller les récupérer. Le plus important, pour le moment, est d'arriver à mettre ce gros insecte en translation horizontale et de le faire prudemment accélérer jusqu'à atteindre une allure acceptable.

Lentement, j'incline le nez vers l'avant en espérant que la vitesse augmente mètre après mètre et que j'arrive ainsi à voler clopin-clopant sur le chemin du retour. À mon grand étonnement, les vibrations augmentent à peine et le badin atteint une vitesse qui reste basse, mais raisonnable, et se stabilise. Les vingt minutes qui suivent me paraissent une éternité. Ce qui peut sembler normal lorsque, à chaque seconde, on se demande si les petites pales de ce fichu rotor de queue seront encore en place l'instant d'après.

Enfin, la clôture des installations minières apparaît. Jamais je n'ai été aussi content de la voir. L'héliport est là devant moi et il ne reste plus qu'à finaliser la phase d'approche.

“Il ne reste plus qu'à !”

Je dois me résoudre à n'utiliser la puissance qu'en toute dernière seconde pour avoir l'Alouette en stationnaire à l'endroit de l'atterrissage. Je ralentis donc l'allure de très loin et passe l'entrée de la dalle de béton presque au pas d'homme. En abordant le cercle marqué de la lettre H, je cabre la machine tout en levant le collectif de puissance. L'espace d'un très court instant, je suis en stationnaire et sans attendre, je plaque assez brutalement la brave bête au sol. La puissance est maintenant complètement réduite et je coupe le moteur. Le silence se fait et je me rends compte que mon poulx cogne au niveau des veines jugulaires.

Dans la poitrine aussi...

J'ouvre ma ceinture de sécurité, quitte la bulle et retrouve mes deux mecaniciens. Quelques autres personnes arrivent, attirées par l'événement. Le spectacle à l'arrière de l'hélico parle de lui-même et je suis heureux de ne pas l'avoir vu plus tôt : les pales du rotor arrière sont dans un triste état. L'une d'entre elles est presque intacte, mais la deuxième a une forme qui relève plus d'un travail de dentellière que de toute autre chose.

Après avoir vérifié qu'un pick-up de la surveillance soit bien parti récupérer Bob et ses hommes, j'essuie une salve de questions des professionnels et m'efforce d'y répondre au

Terwijl ik in de auto zit, denk ik terug aan deze korte vlucht van ongeveer een uur en veertig minuten en een lachbui maakt zich van mij meester, die ik vrij moeilijk kan bedwingen. De veiligheidsklep is zojuist geopend!

Zoals ik al zei, het is interessant om dit soort incidenten mee te maken. Vooral als je er later kan over vertellen. Dit heb ik al gezegd over andere gebeurtenissen... Toen ik de emmer op me af zag vliegen, dacht ik er geen seconde aan dat hij, in een laatste uitbarsting van mijn heden, mijn leven abrupt had kunnen onderbreken en zo alle hoop op een toekomst had kunnen vernietigen.

MM: *Dank je, Jean-Pierre, dat je ons liet ontdekken hoe je na tien jaar bij de luchtmacht een tweede carrière in Afrika begon, een carrière die, zoals je ons zojuist met veel verve hebt beschreven, bijna tot een abrupt einde kwam...*

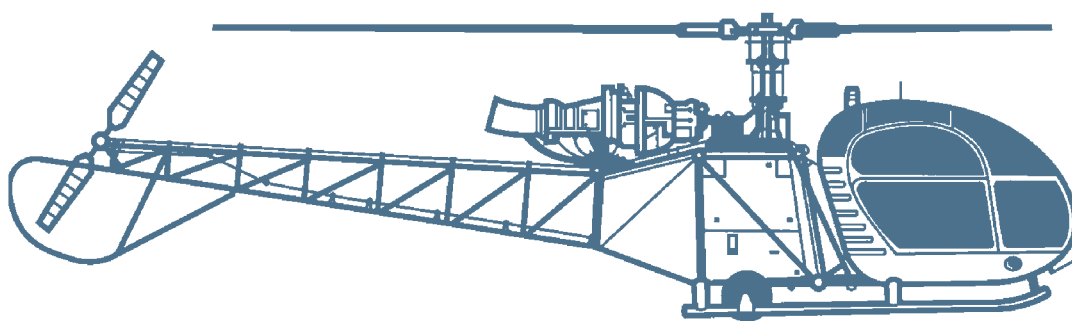
mieux. Je fais ensuite un rapport sur l'incident et prends le chemin du retour vers le « Poste » résidentiel de la Minière de Bakwanga où je vais expliquer la chose de vive voix au chef du département dont dépend le service aviation.

Au volant de la voiture, je me prends à repenser à ce petit vol d'environ une heure et quarante minutes et un fou rire me prend, que j'ai un peu de mal à contenir. La soupape de sécurité vient de s'ouvrir !

Comme je l'ai déjà précisé, il est intéressant d'avoir vécu ce genre d'incident. Surtout lorsqu'on est là pour le raconter. Déjà dit à propos d'autres événements...

En voyant le seau voler vers moi, je n'ai pas réfléchi une seconde au fait qu'il aurait pu, dans un dernier élan de mon présent, brusquement interrompre ma vie et annihiler ainsi tout espoir de futur.

MM : *Un grand merci, Jean-Pierre, de nous avoir permis de découvrir comment après dix années passées à la Force Aérienne, tu as débuté une deuxième carrière en Afrique, une carrière qui comme tu viens de nous le décrire avec beaucoup de verve, a failli rapidement tourner court...*



Daarna zette Jean-Pierre zijn vliegactiviteiten in Zaïre voort bij de maatschappij Scibe Airlift.

Tijdens zijn vluchten voor MIBA en vervolgens Scibe Airlift vloog hij achtereenvolgens op Hughes 300, Alouette II, Piper Cherokee 140, Cessna 180 STOL, Aero-commander 680, Swearingen Metro, HS 125-600, Lockheed L-100 (civiele versie van de Hercules), B727-100, B707-320, en verschillende versies van de DC-10, met in totaal meer dan 18.000 vlieguren aan het einde van zijn loopbaan.

Par la suite, Jean-Pierre poursuivra ses activités aériennes au Zaïre au sein de la compagnie Scibe Airlift.

En reprenant les vols effectués au sein de la MIBA et ensuite de Scibe Airlift, il volera successivement sur Hughes 300, Alouette II, Piper Cherokee 140, Cessna 180 STOL, Aero-commander 680, Swearingen Metro, HS 125-600, Lockheed L-100 (version civile de l'Hercules), B727-100, B707-320, et plusieurs versions du DC-10, totalisant plus de 18.000 heures de vol à la fin de sa carrière.