

Aviation experiences in Congo after 23 years in the Belgian Air Force

An interview with
Jean-Marie Dupont



Michel Mandl

Vertaling: Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



Afkomstig uit Auvelais, vervoegt Jean-Marie "Dupe" Dupont in november 1954¹ de Luchtmacht. Na een training in Kamina op Harvard, is zijn promotie, de 132^{ste}, de eerste die een volledige overgang naar de T-33 maakte.

Hij heeft net zijn 20^{ste} verjaardag gevierd wanneer hij op 10 mei 1957 wordt gebrevetteerd, samen met andere grote figuren van de Luchtmacht..., Paul "Staf" De Clerck, Serge Martin, Roger Fagnoul en Guy Rothheuth om er enkele te noemen.

Na een paar jaar op F-84F bij het 2 Smd van de 2 Wing in Florennes, keert Dupe in 1964 terug naar Congo als piloot bij de FATAAC, in het kader van de technische bijstand aan de Congolese luchtmacht. Eind november is hij in Kamina, vanwaar hij Stanleystad vervoegt, dat net bevrijd is door Belgische parachutisten. Hij vliegt als copiloot op DC-3 en af en toe in een H-21 helikopter (de banaan), namelijk met majoor Blume... Dupe voegt eraan toe: "Hij heeft zichzelf gelost op het toestel, wat verklaart waarom de anciens liever niet met hem vliegen!"

O riginaire d'Auvelais, Jean-Marie « Dupe » Dupont entre à la Force aérienne en novembre 1954¹. Après une formation à Kamina sur Harvard, sa promotion, la 132^e, est la première à effectuer une transition complète sur T-33.

Il vient de fêter son 20^e anniversaire lorsqu'il est breveté le 10 mai 1957, en compagnie d'autres grandes figures de la Force aérienne..., Paul « Staf » De Clerck, Serge Martin, Roger Fagnoul et Guy Rothheuth pour n'en citer que quelques-uns.

Après quelques années sur F-84F à la 2 Esc du 2 Wing à Florennes, Dupe est de retour au Congo en 1964 comme pilote à la FATAAC, dans le cadre d'une assistance technique à la Force aérienne congolaise. Il est à Kamina, fin novembre, d'où il gagne Stanleyville qui vient d'être libérée par les parachutistes belges. Il vole comme copilote sur DC-3 et de temps à autre en hélicoptère H-21 (la banane), notamment avec le major Blume... Dupe de préciser : « Il s'est 'lâché' tout seul sur l'appareil, ce qui explique que les anciens préfèrent ne pas voler avec lui ! »



1. Verduidelijking van Dupe: "November 1954... Ik hou eraan... Het stelde me in staat om deel uit te maken van de 131^{ste}, om vervolgens de 132^{ste} te vervoegen... Een enorm voorrecht waardoor ik de maand van militaire training zeven keer mocht overdoen. Uitstekende therapie om de burgerziekte te genezen..., maar hard voor het moreel".

1. Précision de Dupe : « Novembre 1954... j'y tiens... Cela m'a permis de faire partie de la 131^e, ensuite de débiter la 132... Énorme privilège qui me permet de refaire sept fois le mois d'instruction militaire. Excellente thérapie pour guérir la maladie civile..., mais dure pour le moral ! »

Aviation in Congo

Hij vervoegt het 2 Smd in maart 1965 om de F-84F terug te vinden en de nucleaire "Strike" opdracht te ontdekken... Het jaar daarop wordt hij demonstratiepiloot ter vervanging van majoor Murette, de commandant van het smaldeel. Hij wordt op airshows vooral gewaardeerd om zijn "crazy flying"..., een bijzonder delicaat maneuver.

Il rejoint la 2 Esc en mars 1965 pour retrouver le F-84F et découvrir la mission nucléaire « Strike »... L'année suivante, il succède au major Murette, le C.O. de l'escadrille, comme pilote de démonstration. Dupe sera particulièrement applaudi lors des meetings pour son « crazy flying »..., manœuvre particulièrement délicate.



Aerobatic exercises in the proximity of Florennes. Photographs taken in 1966 by Jean-Pierre Quodbach (42 Sqn Bierset). Note the asymmetrical fuel tanks. The opposite pylon is kept free for attaching a special weapon.

"Dive! Dive!" of hoe Dupe op tijd ingrijpt...

Op het einde van de jaren '60, tijdens de terugvlucht naar Florennes van een meeting in Italië (Villafranca), vergezelde ik Dupe met de "spare" F-84F. De vliegtuigen waren "clean", d.w.z. zonder externe brandstoftanks, hetgeen een tussenlanding in Dijon-Longvic noodzakelijk maakte.

Na de tussenvlucht inspectie uitgevoerd door de mekaniekers van de basis, stijgen we op in formatie.

Eens boven de wolken, op ongeveer 15.000 voet, positioneer ik me in losse formatie. Ik realiseer me al snel dat ik moeite heb om in formatie te blijven. Mijn zicht wordt wazig en ik heb de indruk dat het vliegtuig zijwaarts begint te hellen. Ik informeer mijn leider door te roepen: "Dupe, Dupe... het gaat niet goed meer!" Hij realiseert zich meteen dat ik een zuurstofprobleem moet hebben. "Dive, Dive!" zijn de enige woorden die hij tegen me terug schreeuwt. Ik doe het zonder na te denken en laat het vliegtuig duiken. Enkele ogenblikken later ben ik weer bij zinnen en kan ik meedelen dat alles weer normaal is. We landen terug in Dijon om te ontdekken dat een techniek de zuurstoftoevoer had afgesloten tijdens de tussenvlucht. Deze procedure was niet in gebruik in Florennes, dus ik had de positie van de hendel achterin de cockpit niet gecontroleerd.

Ik ben Dupe nog steeds erg dankbaar voor zijn snelle diagnose, die een fatale afloop heeft voorkomen.

« Dive ! Dive ! » ou comment Dupe intervient à temps...

Fin des années 60, au retour à Florennes d'un meeting en Italie (Villafranca), j'accompagne Dupe avec le F-84F dit « spare ». Les avions sont « clean », c'est-à-dire sans bidons de carburant ce qui nécessite une escale à Dijon-Longvic.

Après l'entre-vol effectué par les mécaniciens de la base, nous décollons en formation.

Sorti de la couche nuageuse vers les 15.000 pieds, je me positionne en formation relâchée. Je réalise assez rapidement que j'ai difficile à rester en formation. Ma vue devient trouble et j'ai l'impression que l'avion commence à tanguer latéralement. J'en informe mon leader en criant : « Dupe, Dupe... ça ne va plus ! » Ce dernier réalise immédiatement que j'ai sans doute un problème d'oxygène. « Dive, Dive ! » sont les seules paroles qu'il me crie à son tour. Je m'exécute sans réfléchir et fait piquer l'avion. Quelques instants plus tard, je retrouve mes esprits et peut annoncer que tout est à nouveau normal. Nous nous sommes reposés à Dijon pour constater qu'un mécano avait coupé l'arrivée d'oxygène pendant l'entre-vol. Cette procédure n'étant pas en usage à Florennes, je n'avais donc pas vérifié la position de la manette se trouvant à l'arrière du cockpit.

Encore aujourd'hui, je suis fort reconnaissant à Dupe pour la rapidité de son diagnostic qui a pu ainsi éviter une issue fatale.

Aviation in Congo

In 1970, na een conversie op Mirage in Frankrijk, is hij één van de acht piloten die belast zijn met de overschakeling van de drie F-84F smaldelen. Hij vervoegt het 8 Smaldeel in Bierset, dat voor dit doel was heropgericht. Hij zal snel de demonstratiepiloot worden op dit nieuw vliegtuig.

En 1970, après une transition en France sur Mirage, il fait partie des huit pilotes qui sont chargés de la conversion des trois escadrilles de F-84F. Il passe ainsi à la 8 Escadrille à Bierset reconstituée à cette occasion. Il redeviendra très rapidement le pilote de démonstration sur cette nouvelle monture.

Demonstration pilot on Mirage 5.

Meeting Ostend, August 15, 1975.
Crazy flying, this time with a Mirage 5.
(Photo Guy Viselé)



Ter ondersteuning van de FAZA vanaf 1978

Na een laatste periode bij het 2 Smaldeel, met meer dan 6.000 vliegreuren, voornamelijk op gevechtsvliegtuigen, is Dupe in 1978 van mening dat hij het meeste wel heeft gezien. Hoewel hij pas 42 jaar oud is, heeft hij recht op pensioen aangezien zijn dienstjaren als piloot dubbel tellen...

Wanneer de Zaïrese ambassade in Brussel hem een baan aanbiedt bij de FAZA (Force Aérienne Zaïroise) als Mirage instructeur, aarzelt hij niet om dit nieuwe avontuur te

En appui de la FAZA à partir de 1978

Après un dernier passage à la 2 Esc, avec plus de 6.000 heures de vol, essentiellement sur avion de combat, Dupe estime en 1978 qu'il a fait le tour de la question. Bien qu'il n'ait que 42 ans, il a droit à la pension du fait que les annuités de pilote compte double...

Lorsqu'il se voit proposer par l'Ambassade du Zaïre, à Bruxelles, de prendre du service à la FAZA (Force Aérienne Zaïroise) comme instructeur Mirage, il n'hésite pas à tenter

Aviation in Congo

proberen. En zo belandt hij in februari 1979 in een C-130 van de FAZA die hem naar Kinshasa brengt.

Dupe beseft al snel dat de voorstellen die hem op de ambassade waren gedaan niet echt met de werkelijkheid overeenkwamen. De weinige Mirages die door Frankrijk aan Zaïre zijn aangeboden, worden inderdaad voornamelijk door Franse techniekers en piloten onderhouden en gevlogen.

En het is duidelijk dat hij er niet echt wordt verwacht...

Met zijn vriend Yvan Somers (126^{ste} promotie LuM), bekend als Zoba, die erop had aangedrongen dat hij zich bij hem in Zaïre zou voegen, gaat hij naar Kamina om te vliegen met een dozijn Cessna 150 Aerobat en Cessna 310 die zich op de voormalige Belgische basis bevinden.

Een twintigtal van deze vliegtuigen wordt in N'Dolo (Kinshasa) en Kananga gebruikt als opleidingsvliegtuigen in het kader van de opleiding van Zaïrese burger- en militaire piloten.

Zij werden door de Verenigde Staten aangeboden ter compensatie voor faciliteiten in diverse exploitatiedomeinen die aan de grote beschermheer waren verleend. En de Cessna's van Kamina zijn in feite de reserve vliegtuigen die men van tijd tot tijd moet laten vliegen...

cette nouvelle aventure. Et c'est ainsi qu'en février 1979, il se retrouve dans un C-130 de la FAZA qui l'amène à Kinshasa.

Dupe va très rapidement réaliser que les propositions qui lui ont été faites à l'Ambassade ne correspondent pas vraiment à la réalité. En effet, les quelques Mirage qui ont été offerts par la France au Zaïre, sont entretenus et volés essentiellement par des mécaniciens et pilotes français.

Et manifestement, il n'est pas vraiment attendu...

Avec son ami Yvan Somers (126^e promotion FAé), dit Zoba, qui avait insisté pour qu'il le rejoigne au Zaïre, il se rend à Kamina pour faire voler une dizaine de Cessna 150 Aerobat et Cessna 310 entreposés sur l'ancienne base belge.

Cette vingtaine d'appareils devait servir comme avions d'entraînement à N'Dolo (Kinshasa) et Kananga dans le cadre de la formation des pilotes civiles et militaires zaïrois.

Ils ont été offerts par les États-Unis en compensation de facilités octroyées à la grande nation protectrice dans des domaines d'exploitation les plus divers. Et les Cessna de Kamina constituent en fait la réserve d'appareils qu'il faut faire voler de temps à autre...



Mission:
Keep the Cessna 310
in flying condition.

V: Dupe, er is dus geen sprake van het opleiden van Zaïrese piloten?

Neen, in feite worden de vliegtuigen voor andere doeleinden gebruikt, met instemming van de hiërarchie - als men ervan kan uitgaan dat er een is - namelijk de handel in brandstof. Zoals je wellicht hebt gelezen in het artikel van Fernand Hessel in Mémorial du Congo van december 2018, betalen de militairen van de FAZA, die slecht of helemaal niet betaald worden, zichzelf, ieder volgens zijn rang en functie. De Cessna's 310 uit N'djili landen regelmatig in N'dolo, na een vlucht van vijf minuten, om brandstof te verkopen aan taxi's die keurig hun beurt afwachten.

Ook in N'djili zag ik twee tot drie keer per week, een Mirage zonder motor, maar met grote uitwendige brandstoftanks, naar de civiele parkeerplaats gesleept worden om te tanken.

Q : De formation des pilotes zaïrois, il n'est donc nullement question... ?

En effet, les avions sont utilisés à d'autres fins, avec l'assentiment de la hiérarchie - à supposer que l'on puisse considérer qu'il y en ait une - à savoir le commerce du carburant. Comme tu as pu le lire dans l'article de Fernand Hessel paru dans le Mémorial du Congo en décembre 2018, les militaires de la FAZA, mal ou pas payés, se payent eux-mêmes, chacun selon son grade et sa fonction. Les Cessna 310 de N'djili atterrissent régulièrement à N'dolo, après cinq minutes de vol, pour aller vendre le fuel aux taxis attendant gentiment leur tour.

À N'djili également, je voyais deux trois fois par semaine, un Mirage sans moteur, mais avec gros bidons, tracté vers le parking civil pour y faire le plein. Il n'était pas rare non plus

Aviation in Congo

Het was ook niet ongewoon om een C-130 te zien opstijgen om klanten te bevoorraden in nabije luchthavens...

Een van de bazen, om niet te zeggen De Baas, liet me schaamteloos de prachtige Peugeot 503 cabriolet zien die hij net had gekocht. Het enige wat hij moest doen was de motor lichtjes aanpassen zodat de vliegtuigbrandstof compatibel was.

V: Toen wij elkaar tien jaar later in Kinshasa ontmoetten, was deze praktijk nog steeds aan de gang. Ik zag dat de drie of vier Macchi's die in N'djili waren, elke ochtend naar de brandstofpunten van de ondergrondse opslagplaatsen werden gebracht om vol te tanken..., hoewel ze overdag helemaal niet vlogen.

Laten we het eens hebben over deze Macchi's MB326... Je verzekerde het overvliegen ervan in 1979... Een interessante zending... ?

Eind oktober 1979 had ik inderdaad de leiding over het vervoer van vier Macchi's van Malpensa (Milaan) naar Kinshasa. Ik werd vergezeld door vier Italiaanse piloten.

We vlogen via Malaga, Las Palmas, Dakar, Monrovia (Liberia), Lomé, Douala en tenslotte Kinshasa. Tijdens deze vluchten heb ik de kwaliteiten van het vliegtuig kunnen waarderen, zijn autonomie, zijn wendbaarheid, het ideale vliegtuig voor acrobatische manoeuvres zoals gedemonstreerd door de uitstekende Italiaanse piloot Peracci...

de voir décoller un C-130 pour approvisionner les clients aux escales toutes proches...

Un des patrons, pour ne pas dire Le Patron, m'a ainsi, sans vergogne, fait découvrir la très belle Peugeot 503 décapotable qu'il venait d'acquérir. Il suffisait de trafiquer légèrement le moteur pour que l'essence avion soit compatible.

Q : Lorsque dix ans plus tard nous nous sommes rencontrés à Kinshasa, cette pratique était toujours d'actualité. J'ai vu que les trois ou quatre Macchi qui se trouvaient à N'djili étaient amenés chaque matin aux points enterrés de refuelling pour y faire le plein..., bien qu'ils ne volent nullement pendant la journée.

Parlons de ces Macchi MB326... Tu en a assuré le convoyage en 1979. Une superbe mission... ?

J'ai effectivement été chargé, fin octobre 1979, du convoyage de quatre Macchi de Malpensa (Milan) à Kinshasa. J'étais accompagné par quatre pilotes italiens.

Nous sommes passés par Malaga, Las Palmas, Dakar, Monrovia (Liberia), Lomé, Douala et finalement Kinshasa. Au cours de ces vols, j'ai pu apprécier les qualités de l'appareil, son autonomie, sa maniabilité, l'avion idéal pour les manoeuvres acrobatiques comme le démontrait l'excellent pilote italien Peracci...



Macchi MB326,
a fantastic aircraft.



Aviation in Congo

Vanaf dat moment heb ik eindelijk de indruk dat ik nuttig ben.

Het tiental Zaïrese piloten voor wie ik verantwoordelijk ben, zijn in Italië opgeleid en ik zorg voor de continuïteit van hun opleiding. We zijn geland op de meeste vliegvelden van het land. Ik nam ze zelfs mee op aanvalsmisaties met het 30mm kanon op een oud schietveld dat ik ontdekte in de buurt van Kinshasa.

V: De transfervlucht werd herhaald in 1980?

Ja, en deze keer heb ik Zoba gevraagd om mij te vergezellen. Een kleine anekdote hierover... Eén van de toestellen kreeg panne in Dakar en ik ging het ophalen. Ter plekke, werd mijn aktetas gestolen. Desondanks zette ik de vlucht voort en in Douala werd ik tijdens een controle gevangen genomen omdat ik een Zaïrees vliegtuig bestuurde zonder documenten... Gelukkig kwam de ambassade tussenbeide en heb ik niet te lang in de gevangenis gezeten

V: En dan uiteindelijk, in datzelfde jaar 1980, ga je vliegen met de Mirage.

Tot mijn grote verbazing kondigt het hoofd van de FAZA, generaal Léon Kikunda, mij aan dat de president tijdens de onafhankelijkheidsceremonie op 30 juni Mirage vliegtuigen wil zien vliegen en stelt voor dat ik deel zou uitmaken van de formatie. Hierop volgend word ik gecontacteerd door Kolonel Francis Blanluet². Hij is het hoofd van de samenwerkings-eenheid die belast is met de tewerkstelling van de Mirage.

Hij biedt aan me terug te lossen op de Mirage 5. Dit gebeurt op 29 mei 1980, in het gezelschap van de Franse militair attaché, kolonel Fennec.

Ik stuitte toevallig op een artikel dat kolonel Blanluet in 2014 schreef in het tijdschrift van de oud-leerlingen van de École de l'Air. Hij beschrijft heel goed de context waarin deze vlucht plaats vond. Het is vrij pittig... Ik stel voor het in uw artikel op te nemen na zijn toestemming te hebben verkregen natuurlijk...

Zo gezegd, zo gedaan...

"Met genoeg stem ik ermee in dat u mijn tekst 'Mijn mooiste zending' gebruikt in de getuigenis van Jean-Marie Dupont, groot piloot voor de eeuwigheid !" Getekend, Kolonel Blanluet...

Hier is het dan: "**Mijn mooiste zending!**"

"Het was in de tijd dat de president van Zaïre, Mobutu Sese Seko, gevechtsvliegtuigen had. Hij bestelde zeventig Mirage 5's. Zeventien zijn er geleverd en vijf zijn er betaald. Een dozijn piloten en tweehonderd mecaniciens werden in Frankrijk opgeleid.

In 1979 had ik de eer en het geluk te worden uitgezonden naar Kinshasa N'djili, aan het hoofd van een kleine samenwerkingseenheid.

2. Hij vloog twintig jaar met Mirage en voerde het bevel over de 12 Wing bij Cambrai.

À partir de ce moment, j'ai enfin eu l'impression de me rendre utile.

La dizaine de pilotes zaïrois dont j'ai la responsabilité a été formé en Italie et j'assure la continuité de leur entraînement. Nous avons ainsi atterri sur la plupart des aérodromes du pays. Je les ai même amenés à effectuer des missions d'attaque au canon 30 mm sur un ancien champ de tir que j'avais découvert près de Kinshasa.

Q : L'opération convoi a été renouvelée en 1980 ?

Oui et cette fois, j'ai proposé à Zoba de m'accompagner. Une petite anecdote à ce sujet... Un des appareils est tombé en panne à Dakar et j'ai été le rechercher. Sur place, on m'a volé mon porte-document. J'ai néanmoins poursuivi le vol et à Douala, j'ai été emprisonné lors d'un contrôle parce que je pilotais un appareil zaïrois sans document... Heureusement, l'ambassade est intervenue et je ne me suis pas éternisé en prison.

Q : Et puis finalement, cette même année 1980, tu vas voler Mirage.

À ma grande surprise, le patron de la FAZA, le général Léon Kikunda, m'annonce que le Président veut voir voler des Mirage lors de la cérémonie d'indépendance du 30 juin et suggère que je fasse partie de la formation. Dans la foulée, je suis contacté par le colonel Francis Blanluet². Il est le patron de l'unité de coopération chargé de la mise en œuvre des Mirage.

Il me propose effectivement de me faire relâcher sur Mirage 5. Le 29 mai 1980, c'est chose faite en compagnie de l'Attaché militaire français, le colonel Fennec.

Je suis tombé un peu par hasard sur un article rédigé en 2014 par le colonel Blanluet dans la revue des anciens élèves de l'École de l'Air. Il décrit fort bien le contexte dans lequel ce vol s'est effectué. C'est assez croustillant... Je propose de l'insérer dans ton article après avoir bien sûr obtenu son autorisation...

Aussitôt dit..., aussitôt fait...

« C'est avec plaisir que je marque mon accord pour que vous utilisiez mon texte 'Ma plus belle mission' dans le témoignage de Jean-Marie Dupont, grand pilote devant l'éternel ! ». Signé, le colonel Blanluet...

Le voici donc : « **Ma plus belle mission !** »

« C'est au temps où le président du Zaïre, Mobutu Sese Seko a une aviation de chasse. Il a commandé soixante-dix Mirage 5. Ils en sont livrés dix-sept et payés cinq. Une douzaine de pilotes et deux cents mecaniciens ont été formés en France.

En 1979, j'ai l'honneur et la chance d'être affecté à Kinshasa N'djili, à la tête d'une petite unité de coopération.

2. L'intéressé a volé une vingtaine d'années sur Mirage et a notamment commandé la 12e Escadre à Cambrai.



The FAZA Mirage 5DM (3 Ex double seat) and 5M (14 Ex single seat).

Ik heb veel chefs, waaronder een plaatselijke Belgisch-Zaïrese burger, generaal Léon Lotin, die Kikunda Ombala werd - bekend als Kilo Oscar - na de Zaïrisering van de familienamen. Een unieke kleurrijke figuur... De ene dag kuste hij me in Russische stijl, de volgende dag beloofde hij me te laten fusilleren, en hij was verantwoordelijk voor het imago van de Zaïrese luchtmacht.

Zo kwam hij op een dag in mei 1980 naar me toe op de parkeerplaats om me te vertellen dat de president een Mirage parade wil voor de twintigste verjaardag van de onafhankelijkheid... zo massaal mogelijk, natuurlijk.

Vijf vliegtuigen zijn beschikbaar; aan de kant van de piloten is er een probleem: de plaatselijke Buck Danny's zijn in staking, met uitzondering van tweede luitenant Luamba die juist uit Dijon is aangekomen. Met mijn trouwe plaatsvervanger, de kapitein-vlieger Albert Jung, waren we met z'n drieën, hetgeen de toorn van de generaal in het Lingala/Belgisch ontlokte: *"Trek uw plan, jullie moeten met z'n vieren zijn, anders stuurt de president jullie allemaal terug naar Frankrijk. Omdat Frankrijk Zaïre meer nodig heeft dan andersom... enz"*.

Naast ons, op de parking, staan de twee Macchi's met aan het hoofd een van de legendes van de Belgische luchtmacht, een Mirage 5 piloot, de populaire Jean-Marie Dupont, een huurling met een groot hart. De generaal heeft al contact met hem opgenomen en hij stemt dus enthousiast toe om de parade met ons te doen; natuurlijk geef ik hem twee trainingen nadat hij op het vliegtuig is losgelaten.

Deze vluchten zijn een fluitje van een cent voor onze Belgische piloot. Tijdens de tweede, toen ik het verstandig achtte hem een goede oude "dog fight" aan te bieden, niet te heftig aub, werd ik een vedette op zijn schietcamera.

Op de terugweg naar N'Djili hebben we het circuit geoefend dat als routine voor de "instructeurs" geldt: presentatie aan de break in een strakke patroille op vijftien meter hoogte, 450 kts, Derry turn van de Nr 2³, daarna van de leider, downwind op 5.000 voet, laatste comfortabele, maar zeer steile bocht en landing. Dupont dacht dat hij nog in Florennes

J'ai de nombreux chefs, dont un local citoyen belgo-zaïrois, le général Léon Lotin devenu Kikunda Ombala - dit Kilo Oscar - après la zaïrianisation des patronymes. Personnage haut en couleur s'il en est... M'embrassant à la russe un jour, promettant de me faire fusiller le lendemain, il veille aux missions de prestige que peut produire la Force aérienne zaïroise.

C'est ainsi qu'un jour de mai 1980, il m'aborde sur le parking pour m'exposer que le Président veut un défilé de Mirage pour le vingtième anniversaire de l'indépendance..., le plus massif possible évidemment.

Cinq avions disponibles ; côté pilotes, problème : les Buck Danny locaux sont en grève, sauf le sous-lieutenant Luamba qui arrive tout juste de Dijon. Avec mon fidèle adjoint, le capitaine chasseur Albert Jung, nous serons trois, ce qui provoque le courroux en lingala/belge du général : *« Débrouille-toi vraiment, il faut que tu sois quatre à l'aise, sinon le Président vous renvoie tous en France. Car la France a plus besoin du Zaïre que l'inverse... etc »*.

À côté de nous, sur le parking, il y a les Macchi biplaces et à leur tête une des légendes de la Force aérienne belge, agrégé de Mirage 5, le bien-aimé Jean-Marie Dupont, mercenaire au grand cœur. L'intéressé a déjà été contacté par le général et il accepte donc avec enthousiasme de faire le défilé avec nous ; bien sûr, je lui accorde deux entraînements après qu'il se soit fait relâché sur l'avion.

Ces vols sont du gâteau pour notre pilote belge. Au cours du deuxième où j'ai cru judicieux de lui proposer un petit combat tournoyant d'anciens, et relax SVP, il m'a transformé en vedette de cinéma sur sa caméra de tir.

Au retour à N'Djili, nous pratiquons le circuit admis comme routine pour les « moniteurs » : présentation au break en patrouille serrée à quinze mètres d'altitude, 450 kts, John Derry du n°2³, puis du leader, vent arrière à 5.000 pieds, dernier virage confortable parce que très en descente et atterrissage. À part que Dupont, se croyant encore à Florennes, fait un circuit ressemblant plus à une boucle qu'à un dernier virage, se pose au starter et dégage

3. Een truc uitgevonden door John Derry, de beroemde Britse testpiloot, die bestaat uit het maken van een break (strakke bocht) naar links, beginnend met een driekwart rol naar rechts...

3. Figure inventée par John Derry, le fameux pilote d'essai britannique, qui consiste à faire un break (virage serré) à gauche, en commençant par trois-quarts de tonneau à droite...



Colonel Francis Blanluet, chief of French M 5M support to FAZA.



The President wants a high speed fly by.

was, maakte een omloop die meer op een looping leek dan op een laatste bocht, landde zeer kort en loste draaide af aan de eerste taxi-track... Zoals hij zegt: *"It's no sweat, very safe indeed"*. Tot dan, had ik alleen onze beroemde Pagnot⁴ dit soort fantasie zien beoefenen. Dus ik leek wel een beginner, na 20 jaar (met onderbrekingen) op Mirage.

D-Day was aangebroken; het was de bedoeling dat wij in ruitvorm over de troepen zouden passeren die de Avenue du 30 juin opgingen en, indien mogelijk, recht boven de elite troepen, het 21^{ste} Parachutistenregiment wanneer het zich voor de officiële tribune bevond. Het geliefde regiment van de president wordt geflankeerd door Franse officieren; voorop loopt het hoofd van de Franse militaire missie, een Corsicaanse kolonel, die tijdens de repetities een langzaam, majestueus ritme in de stijl van het Vreemdelingenlegioen had aangenomen.

Opstijgen, vorming van de formatie, onze Congolese collega rechts, de Franse kapitein links, de Belgische vriend in de "box"; ontspannen wachtcircuit boven de Stanley Pool⁵.

Daar ontdekken we dat onze generaal een VHF radio heeft, waarschijnlijk "van een camion gevallen"... Wij worden dus van alles op de hoogte gehouden, ook van de charmante optredens van een "Volksgroep van de Revolutie" die de gasten vermaakt.

Eindelijk de "go" voor de parade. We zijn al van ver opgeklimd. Bij gebrek aan andere ideeën, besluit ik de Franse standaard formatie te vliegen, die elk jaar op de Champs-Élysées wordt uitgevoerd: 1.000 voet, 400 knopen. Geen probleem. Plotseling, schreeuwend over de radio: *"Maar kolonel, je moet serieus vliegen! Het was te hoog, te traag... Ik kan het beter doen met mijn C-130's! Je doet een tweede passage."*

Ik hou van dit soort bevelen die toelaten af te wijken van de normale routine. Dus gaan we weer rond, nog steeds met z'n vieren, en we presenteren ons op 300 voet, 500 knopen, met Nr. 2 die, gezien de snelheid en de turbulentie, vrij onstabiel zijn positie tracht te behouden.

Dan, een explosie in de koptelefoon: *"De President wil een snelle overvlucht! Je hebt een supersonisch vliegtuig, dus je gaat volle bak, supersonisch..."*

à la première bretelle... Comme il dit : *« It's no sweat, very safe indeed. »*. Jusque-là, je n'avais vu que notre célèbre Pagnot⁴ pratiquer ce genre de fantaisie. J'avais donc l'air d'un débutant, après 20 ans (avec interruptions) sur Mirage.

Arrive le Jour J ; il s'agit pour nous de passer en formation de diamant au-dessus des troupes remontant l'avenue du 30 juin et, si possible, d'être pile au-dessus de la crème de la crème (j'ai cité le 21^e Régiment de parachutistes) lorsqu'il sera devant la tribune officielle. Ce régiment chéri du président est encadré par des officiers français ; en tête sera le chef de la mission militaire française, un colonel corse, qui aux répétitions, a adopté un rythme lent, majestueux, style Légion étrangère.

Décollage, rassemblement de « l'authentique » à droite, du capitaine français à gauche, l'ami belge dans la boîte ; circuit d'attente relax sur le Stanley Pool⁵.

Là, nous découvrons que notre cher général s'est procuré un poste radio VHF, sans doute « tombé du camion »... Nous sommes donc tenus au courant de tout, y compris des prestations charmantes d'un « Groupe populaire de la Révolution » qui distrait les officiels.

Top défilé enfin. On s'aligne de loin. N'étant pas imaginatif, j'ai décidé de faire du standard français réglementaire et éprouvé tous les ans sur les Champs-Élysées : 1.000 pieds, 400 nœuds. Sans souci. Puis hurlements à la radio : *« Mais colonel, il faut voler sérieusement ! C'était trop haut, trop lent... Je peux faire mieux avec mes C-130 !!! Tu fais un deuxième passage. »*

J'aime bien ce genre de discours qui vous ouvre les interdits. Donc on refait le tour, toujours à quatre, et on se pointe à 300 pieds, 500 nœuds, avec le n° 2 qui « agite un peu le mouchoir » (l'avion oscille autour de sa position de patrouille), vu la vitesse et quelques turbulences.

Alors là, explosion dans les écouteurs : *« Le Président veut un passage rapide ! Tu as un avion supersonique, alors tu passes rapidement, en supersonique... »*.

4. Demonstrationpiloot van de Mirage III van de 5 Wing Orange.

5. Meer in de Congostroom ten Noorden van Kinshasa.

4. Pilote présentateur du Mirage III à la 5 escadre d'Orange.

5. Lac au nord de Kinshasa.

Aviation in Congo

Ik begin opgewarmd te raken. Ik vraag Dupont onze lokale piloot terug te brengen naar het veld en de Franse luchtmacht kapitein om mij "in line astern" te volgen. Toen we ons opnieuw oplijnden dacht ik na over de gevolgen wanneer we de orders strikt zouden uitvoeren. Maar omdat ze zouden denken dat we zwakkelingen zijn, zullen we het maar doen. Met mijn wendbare formatie, vliegen we in Star Wars stijl de brede laan in; we bevonden ons in een zeer wijde "U". Ik ontdek dat het niet perfect recht is, maar geen probleem. Een blik op de snelheidsmeter voor de tribune : het is puur geluk, de gradaties gaan per vijftig knopen; 650, bijna 700. Gezien de temperatuur, zitten we juist onder de Mach... Naverbrander mini voor de tribune en een Immelmann⁶.

De generaal is in extase over de radio: "*Dat is het, dat is goed; ik feliciteer u anticonstitutionnellement*" ... (of iets dergelijks, er was veel lawaai in mijn koptelefoon).

We haasten ons terug, we mogen de post-parade cocktail party niet missen. Grote sfeer, scherpe indrukken, we hadden blijkbaar indruk gemaakt.

Ik weet niet of er een verband is, maar een paar maanden later, werd ik geridderd in de Orde van de Luipaard."

Je commence à être chauffé. Je dis à Dupont de ramener notre équipier local au terrain et au capitaine French Air Force de se mettre en line astern (en ligne et en-dessous derrière moi), pour le confort. Pendant la reprise d'axe, je pense à ce que donnerait une exécution stricte des ordres. Mais puisqu'on nous prend pour des lourdingues, on va agir. Avec ma formation maniable, nous enfilons l'avenue façon Star Wars ; nous sommes dans un « U » bien large, en accélération. Là je découvre que ce n'est pas parfaitement droit, mais aucun problème. Coup d'œil au badin avant la tribune : c'est le pur bonheur, les graduations en nœuds sont tous les cinquante : 650, presque 700... Vu la température, on est en-dessous du Mach... Top PC mini devant la tribune et rétablissement⁶.

Le général est aux anges sur la radio : « *Voilà, c'est ça, c'est bien ; je te félicite anticonstitutionnellement* » (ou complètement, il y avait beaucoup de bruit dans mon casque).

On se dépêche de rentrer, nous ne saurions en effet manquer le cocktail post défilé. Grosse ambiance, impressions tranchées, nous n'avions pas fait dans le feutré.

Je ne sais s'il y a une relation mais, quelques mois plus tard, je serai fait chevalier dans l'Ordre du Léopard. »



Q : V: Veel dank aan Dupe en natuurlijk aan kolonel Blanluet, voor dit prachtige verslag dat de "werk" sfeer van die tijd beschrijft. Het is duidelijk dat je het nog niet verleerd was...

Nou, ja... Nadat ze me een beetje met de nek hadden aangekeken toen ik aankwam, werd ik uiteindelijk 'aanvaard' en raakte ik zelfs bevriend met Albert Jung, 'de trouwe plaatsvervangende kapitein-vlieger'.

We dronken regelmatig een pint in ons stamcafé bij Fernand Olieslagers voordat we in de stad gingen eten.

Q : Un grand merci Dupe et au colonel Blanluet bien sûr, pour ce superbe récit qui décrit bien l'ambiance de « travail » de l'époque. Manifestement, tu n'avais pas perdu la main...

Euh, bien oui... Après qu'ils m'aient quelque peu snobé à mon arrivée, j'ai enfin été « adopté » et suis même devenu ami avec Albert Jung, « le fidèle adjoint capitaine chasseur ».

Nous buvions régulièrement la pinte dans notre stamcafé, chez Fernand Olieslagers, avant d'aller dîner en ville.

⁶ Immelmann; halve looping met halve rol bovenaan; de snelste manier om hoogte te winnen.

⁶ Ou « Immelman » : demi-looping et demi tonneau au sommet, façon la plus rapide pour gagner de l'altitude.

Aviation in Congo

Ik heb zelfs kunnen deelnemen aan enkele operationele missies in het kader van een oefening van het 21^{ste} Regiment, in de buurt van Kinshasa, maar ook, een paar "show off" missies aan de Angolese grens...

V : In het artikel van Fernand Hessel lees ik dat je ook echte grondaanvallen hebt uitgevoerd met Macchi...

Inderdaad... Ik werd gemachtigd door een document, ondertekend door de President, om met vier Macchi's naar het vliegveld Isiro in Oost Zaïre te gaan om te proberen invallen van oorlogvoerende partijen aan de Ugandese grens, bij Bunia en Beni te stoppen. We werden ondersteund door een C-130 en bleven er een maand. Ik heb ongeveer 15 missies gevlogen. Meestal vloog ik alleen omdat het veel te ingewikkeld was om de piloten die ik onder mijn hoede had op een aanvaardbaar operationeel niveau te brengen. Ik vloog de missies in Hoog-laag-hoog profiel, waardoor ik een tijdje in de buurt kon blijven, om wat ik dacht dat potentiële doelen waren te spotten en indien nodig een paar salvo's met de 30mm kanonnen af te vuren.

V: In 1982 zal de Italiaanse technische bijstand worden beëindigd. De Macchi's zouden in een staat van aftakeling raken. Dus je ging op zoek naar een nieuwe werkgever...

Begin 1983 werd ik door Scibe Zaïre aangeworven om de civiele C-130 te vliegen die net door Bemba's maatschappij was aangekocht. Ik zal ermee vliegen tot mijn tweede pensioen, op de leeftijdsgrens van 60. Na de C-130 L100 ga ik over naar B-727 en in 1993 naar DC-10.

Nog een kleine anekdote voor ik afsluit...

Ik was net begonnen met werken voor Scibe, na het bijwonen van de C-130 cursus in Denver, toen mijn vriend Kikunda weer contact met me opnam... Hij wil dat ik weer met de Mirage vlieg voor de parade van 30 juni. Ik had een zeer openhartig gesprek met hem en maakte hem duidelijk dat ik het aanvaardde, maar dat er geen sprake van was mij nog eens om een dergelijke dienst te vragen...

Voor die gelegenheid heb ik nog een paar vluchten gemaakt om een van de Zaïrese piloten te converteren op Mirage en een tweede om hen opnieuw vertrouwd te maken met het formatievliegen.

Albert Jung nam de leiding van de formatie tijdens de parade en laten we zeggen dat het iets minder folkloristisch was dan twee jaar voordien...

Dupe, bedankt dat je ons wilt vertellen over een unieke ervaring als piloot bij de Zaïrese luchtmacht. En natuurlijk ook onze dank aan Kolonel Blanluet voor de toestemming om zijn kleurrijk verslag van deze "luchtparade" van 30 juni 1980 in Kinshasa weer te geven.

J'ai même pu participer à quelques missions opérationnelles dans le cadre d'un exercice du 21^e Régiment, dans les environs de Kinshasa, mais également, quelques missions « show off » à la frontière angolaise...

Q : Dans l'article de Fernand Hessel, je lis que tu as également effectué de véritables missions d'attaque au sol en Macchi...

Effectivement... J'ai été autorisé par un document, signé par le Président, à me rendre avec quatre Macchi à l'aérodrome d'Isiro dans l'est du Zaïre pour tenter d'arrêter des incursions de belligérants à la frontière ougandaise, au large de Bunia et Beni. Nous avions le support d'un C-130 et sommes restés un mois sur place. J'ai effectué une quinzaine de missions. La plupart du temps, je volais seul car c'était beaucoup trop compliqué pour amener les pilotes dont j'avais la charge à un niveau opérationnel acceptable. J'effectuais les missions en high-low-high, ce qui me permettait de rester un certain temps dans la zone, de repérer ce que j'estimais être des objectifs potentiels et tirer le cas échéant quelques rafales des canons de 30 mm.

Q : En 1982, il sera mis fin à l'assistance technique italienne. Les Macchi vont entrer en léthargie. Tu pars donc à la recherche d'un nouvel employeur...

En début d'année 1983, j'ai été engagé par Scibe Zaïre, pour piloter le C-130 civil qui vient d'être acquis par la compagnie de Bemba. Je vais y voler jusqu'à ma deuxième pension, à la limite d'âge de 60 ans. Après le C-130 L100, je passerai sur B-727 et en 1993, sur DC-10.

Encore une petite anecdote avant de clôturer...

Je suis à peine en fonction chez Scibe, après avoir été suivre le cours C-130 à Denver, lorsque l'ami Kikunda me recontacte... Il souhaite que je revole Mirage lors du défilé du 30 juin. J'ai eu une discussion très franche avec l'intéressé et lui ai fait comprendre que j'acceptais, mais qu'il n'était plus question, par la suite, de me redemander un tel service...

Pour la circonstance, j'ai refait quelques vols pour relâcher un des pilotes zaïrois et refamiliariser un second au vol en formation.

Albert Jung a pris le lead de la formation lors du défilé et disons que c'était un peu moins folklorique que deux années auparavant...

Dupe, un grand merci pour avoir accepté de nous parler d'une expérience assez unique comme pilote en appui de la Force aérienne zaïroise. Et tous nos remerciements bien sûr également au colonel Blanluet pour nous avoir permis de reproduire son récit, haut en couleur, de ce « défilé aérien » du 30 juin 1980, à Kinshasa.

