

De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960

L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960

Wilfried De Brouwer

Traduction André Perrad

AVIKAT converted the DH.104 Dove
into a cluster bomber.
It was a risky business.
On January 03, 1961, one of the aircraft
exploded in the air.
(Coll. Daniel Brackx)





Deel 2: De Congolese Luchtmacht

De eerste stappen

In ons vorig magazine hebben we de perikelen van de Congolese nationale luchtvaartmaatschappijen na de onafhankelijkheid in 1960 besproken. Alhoewel "Air Congo", de allereerste nationale maatschappij, verder kon bouwen op de grondvesten die door Sabena reeds gelegd werden voor de onafhankelijkheid, werd het een moeilijk proces. Maar toch kon de Congolese maatschappij reeds in 1961 van start gaan, dank zij Belgische steun.

Dit was niet het geval voor de toekomstige Congolese luchtmacht.

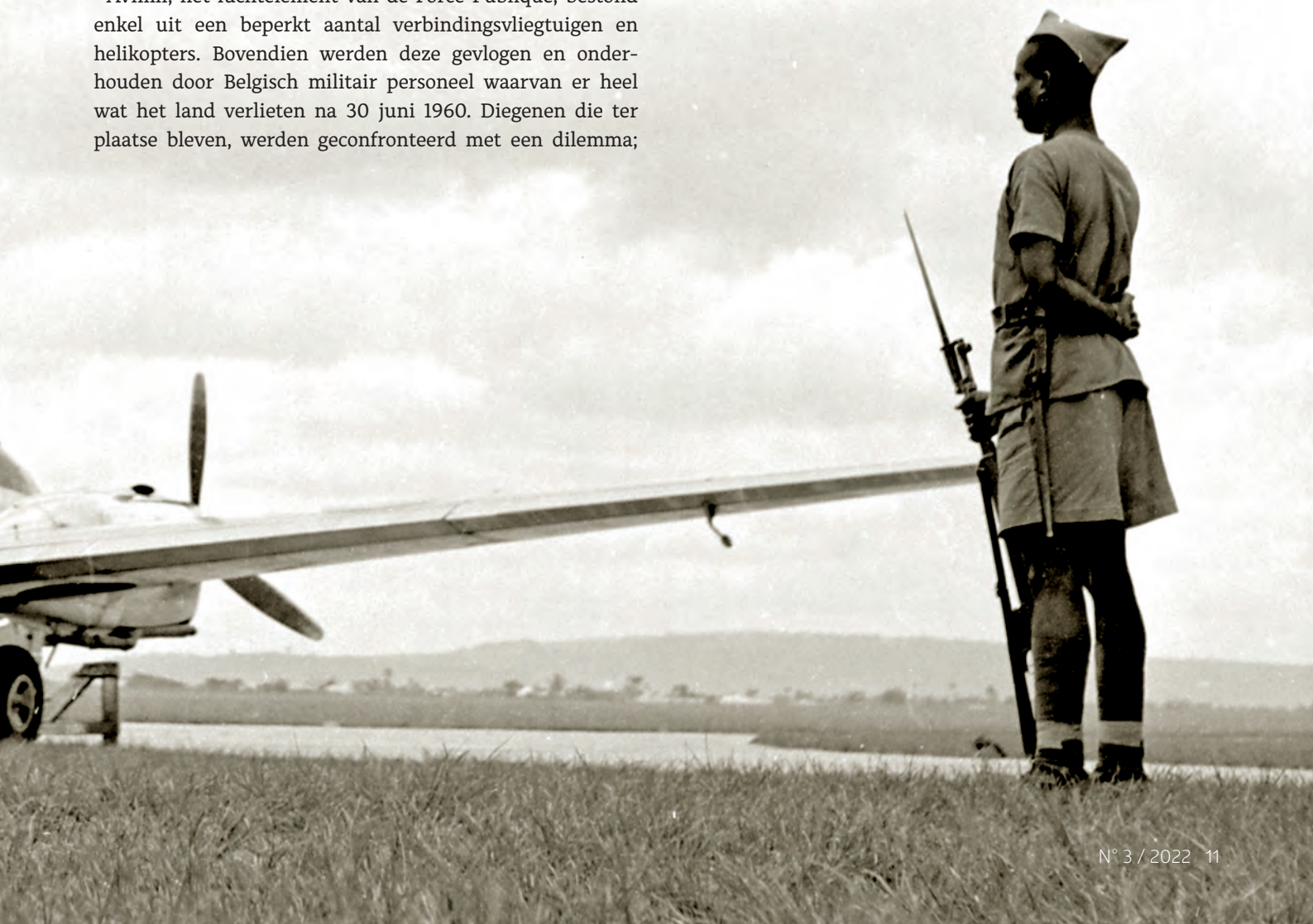
Avimil, het luchtelement van de Force Publique, bestond enkel uit een beperkt aantal verbindingsvliegtuigen en helikopters. Bovendien werden deze gevlogen en onderhouden door Belgisch militair personeel waarvan er heel wat het land verlieten na 30 juni 1960. Diegenen die ter plaatse bleven, werden geconfronteerd met een dilemma;

Seconde partie : La Force aérienne congolaise

Les premières étapes

Dans notre précédent magazine, nous avons évoqué les difficultés des compagnies aériennes nationales congolaises après l'indépendance en 1960. Si « Air Congo », la toute première compagnie aérienne nationale, a pu s'appuyer sur les bases posées par la Sabena avant l'indépendance, le processus a été difficile. Pourtant, grâce au soutien belge, la compagnie aérienne congolaise a pu commencer à fonctionner en 1961.

Ce n'est pas le cas de la future Force aérienne congolaise.



Aviation in Congo

ofwel in Leopoldstad blijven, ofwel uitwijken naar Elisabethstad (É'ville), het huidige Lubumbashi. Op 11 juli 1960 had Moïse Tshombe daar de onafhankelijkheid van Katanga afgekondigd met de stilzwijgende toestemming van de Belgische regering en had er zijn eigen luchtmacht opgericht (AVIKAT). Tshombe recupereerde een deel van de Avimil vliegtuigen en een paar Dakota's van de Belgische luchtmacht. Bepaalde voormalige verbindingsvliegtuigen werden uitgerust als "cluster bomber". Handgranaten werden op scherp gesteld en in bierglazen gestoken die in pakketten uit het vliegtuig werden gekieperd. Een originele methode die niet zonder gevaar was; op 03 januari 1961 brak één van de glazen in een DH. 104 Dove, met alle gevolgen van dien.

Bovendien werden door AVIKAT in 1960 drie Fouga's aangekocht die bestuurd werden door Belgische ex-militaire piloten. Een van die Fouga's werd vernietigd bij een ongeval en een tweede moest op de grond blijven wegens motorproblemen. Het overblijvend toestel zal het de UNO- troepen best lastig maken tijdens hun opmars naar É'ville om een einde te stellen aan de Katangese onafhankelijkheidsdrang.

Begin 1961, na de verwijdering van Lumumba, stuurde de regering in Leopoldstad een meer Westerse koers en is men voorzichtig begonnen met het samenstellen van een luchtmodule van het ANC (*Armée Nationale Congolaise*). Die zal omgedoopt worden tot de FAC (*Force Aérienne Congolaise*). In 1963, na het beëindigen van de Katangese secessie, werden de resterende AVIKAT vliegtuigen opgenomen in de FAC.

Maar de FAC kent een zeer moeilijke beginperiode. Hier en daar werden wat vliegtuigen en helikopters gerecupereerd maar de inzet ervan kan enkel gebeuren dank zij buitenlandse hulp. Wel wordt begonnen aan de opleiding van zowel mecaniciens als piloten maar dit is onvoldoende om een volwaardige militaire luchtvloot samen te stellen. De weinige toestellen worden bestuurd door buitenlandse bemanningen.

Ondertussen neemt de politieke toestand in Congo een dramatische wending. In mei 1964 verovert Gaston Soumialot, een trouwe luitenant van Lumumba, de stad Uvira aan het Tanganyika-meer. Van daaruit rukt hij op naar Noorden en het Oosten. De rebellie spreidt zich uit als een lopend vuurtje en binnen de kortste keren heeft hij, gesteund door de Sovjet-Unie en China, meer dan de helft van het Congolees grondgebied onder controle. De rebellen noemen zichzelf Simba's (leeuwen), zijn gedrogeerd, achten zich onkwetsbaar en kennen geen medelijden met hun zogenaamde opposanten. Duizenden Congolezen en een paar honderd Blanken worden omgebracht¹.

Avimil, la composante aérienne de la Force Publique, ne comprenait qu'un nombre limité d'avions et d'hélicoptères de liaison. De plus, ces appareils étaient pilotés et entretenus par des militaires belges, dont beaucoup ont quitté le pays après le 30 juin 1960. Ceux qui sont restés sur place ont été confrontés à un dilemme : soit rester à Léopoldville, soit aller à Elisabethville (É'ville), aujourd'hui Lubumbashi. Le 11 juillet 1960, Moïse Tshombe y proclame l'indépendance du Katanga avec l'approbation tacite du gouvernement belge et crée sa propre force aérienne (AVIKAT). Tshombe récupère une partie des avions Avimil et quelques Dakota de la Force aérienne belge. Certains anciens avions de liaison sont transformés en « cluster bomber ». Des grenades à main dégoupillées sont insérées dans des verres à bière pour être larguées en grappes de l'avion. Une méthode originale qui n'est pas sans danger ; le 03 janvier 1961, un des verres se brise dans un DH. 104 Dove, avec toutes ses conséquences.

En outre, en 1960, l'AVIKAT a acheté trois Fouga, pilotés par d'anciens pilotes militaires belges. Un de ces Fouga a été détruit dans un accident et un second a dû rester au sol en raison de problèmes de moteur. L'avion restant rendra la vie difficile aux troupes de l'ONU qui avancent vers É'ville pour mettre fin à la campagne d'indépendance du Katanga.

Au début de 1961, après l'éviction de Lumumba, le gouvernement de Léopoldville s'oriente vers une voie plus occidentale et entame prudemment la mise en place d'un module aérien de l'ANC (*Armée Nationale Congolaise*). Il sera rebaptisé FAC (*Force Aérienne Congolaise*). En 1963, après la fin de la sécession katangaise, les avions AVIKAT restants sont incorporés dans la FAC.

Mais la FAC connaît des débuts très difficiles. Quelques avions et hélicoptères ont été récupérés ici et là, mais ils ne peuvent être mis en œuvre qu'avec de l'aide étrangère. La formation des mécaniciens et des pilotes est lancée, mais elle est insuffisante pour constituer une force aérienne militaire à part entière. Les quelques avions sont pilotés par des équipages étrangers.

Pendant ce temps, la situation politique au Congo prend un tournant dramatique. En mai 1964, Gaston Soumialot, un fidèle lieutenant de Lumumba, s'empare de la ville d'Uvira sur le lac Tanganyika. La rébellion se répand comme une traînée de poudre et en un rien de temps, il contrôle, avec le soutien de l'Union soviétique et de la Chine, plus de la moitié du territoire congolais. Les rebelles se font appeler Simba (lions), sont drogués, s'estiment invulnérables et n'ont aucune pitié pour leurs prétendus adversaires. Des milliers de Congolais et quelques centaines de Blancs sont tués¹.

1. De namen van 165 religieuze katholieke slachtoffers van de Simba's zijn gegrift op de buitenmuur van een herdenkingskapel in Chastre.

1. Les noms de 165 religieux catholiques victimes des Simbas sont gravés sur le mur extérieur d'une chapelle commémorative à Chastre.

Aviation in Congo

De FATAC

De VS (Verenigde Staten) en ook België worden nerveus. Zowel de VS ondersecretaris Buitenlandse Zaken, Averell Harriman, als de Belgische minister van buitenlandse zaken, Paul Henri Spaak, bezoeken de Republiek Congo in maart 1964.

De VS beslissen om de FAC te versterken met vliegtuigen en helikopters en België gaat akkoord om een contingent van 150 officieren en onderofficieren te sturen als technische steun. De vloot die de VS aan Congo levert omvat tien DC-3 Dakota's en zes helikopters Piasecki H-21². Deze zullen door Belgische technici en bemanningen ingezet worden en maken deel uit van de FATAC (*Force Aérienne Tactique Congolaise*). De Amerikanen leveren ook een aantal B-26 lichte bommenwerpers, aangevuld met T-28 trainers die, zoals de Harvards, kunnen bewapend worden. De CIA richt hiervoor een maatschappij op in Liechtenstein: de *Western International Ground Maintenance Operations* (WIGMO) en rekruteert vooral Cubaanse anti-Castro piloten. Zodoende worden de Belgische bemanningen niet betrokken in gevechtsoverdrachten.

Lt Col Eric "Toto" Bouzin was the official Belgian military advisor to Mobutu during several years.

This picture was taken in 1965 in Bunia, in front of a B-26. Left, the Cuban pilot; "Toto" is third from left.



Het hele verhaal rond de FATAC operaties werd uitvoerig beschreven in het boek "We waren erbij" dat uitgegeven werd door de Dakota Club van de 15 Wing. Verder in dit magazine beschrijft JP Gilson zijn persoonlijke ervaring als lid van het contingent Belgische piloten dat naar Congo werd gestuurd.

De FATAC operaties worden in eerste instantie gezien als steun van de opdracht van de 5de Gemechaniseerde Brigade (5 Bde Mec) onder de leiding van kolonel Frédéric Vandewalle.

2. De ervaringen van één van de helikopterbemanningen werd uitvoerig besproken door Liévin van Outryve d'Ydewalle in de artikelenreeks "Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden" in de VTB Magazines 2019-2 tot 2021-1.

La FATAC

Les USA et aussi la Belgique deviennent nerveux. Le sous-secrétaire d'État américain, Averell Harriman, et le ministre belge des Affaires Étrangères, Paul-Henri Spaak, visitent tous deux la République du Congo en mars 1964.

Les États-Unis décident de renforcer la FAC avec des avions et des hélicoptères, et la Belgique accepte d'envoyer un contingent de 150 officiers et sous-officiers en soutien technique. La flotte livrée par les États-Unis au Congo comprend dix DC-3 Dakota et six hélicoptères Piasecki H-21². Ils seront mis en œuvre par des techniciens et des équipages belges, et font partie de la FATAF (Force Aérienne Tactique Congolaise). Les Américains fournissent également un certain nombre de bombardiers légers B-26, complétés par des avions d'entraînement T-28 qui, comme les Harvard, peuvent être armés. Au Liechtenstein, la CIA crée une société à cet effet : la *Western International Ground Maintenance Operations* (WIGMO) et recrute principalement des pilotes cubains anticastroïstes. Ainsi, les équipages belges ne seront pas impliqués dans les missions de combat.

Toute l'histoire des opérations FATAF a été décrite en détail dans le livre « Nous y étions » publié par le Dakota Club du 15 Wing. Plus loin dans ce magazine, JP Gilson décrit son expérience personnelle en tant que membre du contingent de pilotes belges envoyés au Congo.

Les opérations de la FATAF sont considérées principalement comme un soutien à la mission de la 5e Brigade mécanisée (5 Bde Mec) sous le commandement du Colonel

2. L'expérience de l'un des équipages d'hélicoptère a été évoquée en détail par Liévin van Outryve d'Ydewalle dans la série d'articles « Souvenirs d'un voyage vers le nord » des magazines VTB 2019-2 à 2021-1.

Aviation in Congo

Die rukkt op vanuit Kamina naar het Noorden om het gebied dat bezet wordt door de rebellen te heroveren. De 5 Bde Mec is samengesteld uit soldaten van het ANC, huurlingen en een 70-tal Belgische onderofficieren en officieren. Wegens de diversiteit en veelkleurigheid van het geheel zal kolonel Vandewalle zijn expeditie omdopen tot de "Ommegang".

Ondertussen hadden de Simba's op 25 augustus 1964 Stanleystad veroverd en gijzelden er 1600 personen, waaronder 525 Belgen.

De herovering van Stanleystad door de 5 Bde Mec wordt gesynchroniseerd met de operatie "Rode Draak". Op 24 november 1964 worden 320 Belgische paracommando's gearachuteerd boven Stanleystad door Amerikaanse C-130. Ze bevrijden er de blanke gijzelaars maar tijdens de schermutselingen worden 24 onder hen door de rebellen omgebracht. Een paar dagen later veroveren de para's Paulis (operatie Zwarte Draak) om ook daar een aanzienlijk aantal gijzelaars te ontzetten. Deze operaties zijn echter van korte duur; op 28 november worden de Belgische para's teruggeroepen; zij waren erin geslaagd om meer dan 2.300 gijzelaars te bevrijden. De verdere jacht op de rebellen gebeurt onder de verantwoordelijkheid van kolonel Vandewalle met zijn 5 Bde Mec. Hij zal ongeveer een jaar het bevel voeren over deze eenheid en wordt einde 1965 vervangen door een Congolese officier.

Terwijl de Dakota's vooral worden ingezet voor de logistieke steun aan deze operatie is het de taak van de helikopterbemanningen om geïsoleerde blanken op moeilijk toegankelijke plaatsen in veiligheid te brengen. De H-21's worden begin 1965 vanuit Kamina naar Stanleystad ontplooid om van daar uit reddingsoperaties uit te voeren. Maar de helikopters zijn verouderd en slecht onderhouden; de zes toestellen zijn uiteindelijk één voor één neergestort. Eén ervan is met dramatische afloop; tijdens een reddingsactie vliegt een helikopter in een heuvel in slechte weersomstandigheden; de drie bemanningsleden komen om het leven.

FATAC H-21, operated by Belgian crews.



Frédéric Vandewalle. Depuis Kamina, elle a avancé vers le nord pour reprendre le territoire occupé par les rebelles. La 5 Bde Mec est composée de soldats de l'ANC, de mercenaires et de quelque 70 sous-officiers et officiers belges. En raison de la diversité et des couleurs du groupe, le colonel Vandewalle a rebaptisé son expédition « Ommegang ».

Entre-temps, le 25 août 1964, les Simbas ont conquis Stanleyville et se sont emparés de 1.600 otages, dont 525 Belges.

La reprise de Stanleyville par la 5 Bde Mec a été synchronisée avec l'opération « Dragon Rouge ». Le 24 novembre 1964, 320 parachutistes belges sont largués au-dessus de Stanleyville par des C-130 américains. Ils y libèrent les otages blancs mais au cours des escarmouches, 24 d'entre eux sont tués par les rebelles. Quelques jours plus tard, les parachutistes s'emparent de Paulis (opération Dragon Noir) et y libèrent également un nombre considérable d'otages. Mais ces opérations sont de courte durée ; le 28 novembre, les parachutistes belges sont rappelés ; ils ont réussi à libérer plus de 2.300 otages. La poursuite de la traque des rebelles se fait sous la responsabilité du colonel Vandewalle avec sa 5 Bde Mec. Il a commandé cette unité pendant environ un an et a été remplacé par un officier congolais à la fin 1965.

Alors que les Dakota sont principalement utilisés pour le soutien logistique de cette opération, c'est aux équipages d'hélicoptères que revient la mise en sécurité des Blancs isolés dans des endroits difficiles d'accès. Les H-21 sont déployés de Kamina à Stanleyville au début de 1965 pour y mener des opérations de sauvetage. Mais les hélicoptères sont obsolètes et mal entretenus ; les six appareils finissent par s'écraser les uns après les autres. L'un d'entre eux connaît une fin dramatique : lors d'une opération de sauvetage, l'hélicoptère s'écrase sur une colline par mauvais temps ; les trois membres d'équipage sont tués.

Mobutu, devenu président après avoir pris le pouvoir en 1965, décide en 1967 que tous les « mercenaires » doivent quit-

FATAC T-28, operated by Cuban crews.





The FATAC workhorses. (coll Dakota club)

Mobutu, die na een machtsgreep in 1965 president was geworden, beslist in 1967 dat alle “huurlingen” het land moeten verlaten. De Belgen, die gedurende drie jaar technische steun aan de FATAC hebben geleverd, worden gedegradeerd tot het “huurlingen-statuu” en vanaf dan beschouwd als indringers. De plotselinge uitwijzing van het Belgisch contingent van de FATAC is, op zijn zachtst uitgedrukt, chaotisch, onverantwoord en ... ondankbaar.

De definitieve start van de FAC/FAZA

Ondertussen had de FAC, vanaf 1971 FAZA (Force Aérienne Zaïroise), hier en daar wat vliegtuigen gerecupereerd. Theoretisch beschikte ze in 1974 over zes bewapende Harvards, overblijfselen van de Belgische FAF (Flight Appui Feu) in Burundi, acht T-28, twee DC-4, tien DC-3's en zes Alouette II helikopters. De DC-3's en T-28's waren de restanten van de VS gift in 1964. Aan het totaal van deze vloot moeten nog drie DHC-5 Buffalo's toegevoegd worden.

Reeds van in het begin van de jaren 60 werd aan de Belgische luchtmacht gevraagd om piloten op te leiden. Dit gebeurde in Goetsenhoven maar had weinig succes omdat de Congolese leiders de voorafgaande selectie van hun kandidaten deden op basis van hun afkomst en niet op basis van hun geschiktheid. Vervolgens werd de pilotentraining overgenomen door de Italiaanse luchtmacht die er dan toch in slaagde een aantal van hen te brevetteren.

In 1974 werden 20 Alouette's II en III besteld, zeven Puma's, 17 Mirage 5 en vijf C-130's. In 1976 volgden 17 Macchi MB 326's. Het minste dat men kan zeggen is dat de FAZA zeer ambitieus was. Maar de bestellingen betekenden niet noodzakelijk dat alle vliegtuigen geleverd werden. De leveringen werden meestal halverwege gestopt omdat de Congolese regering naliet om een aantal reeds geleverde vliegtuigen te betalen.

Het Mirage-verhaal

In 1974 nam Mobutu een optie om niet minder dan 50 Mirage 5 te laten bouwen bij de ons welgekende constructeur

ter le pays. Les Belges, qui ont fourni un soutien technique à la FATAC pendant trois ans, sont relégués au rang de « mercenaires » et considérés désormais comme des intrus. L'expulsion soudaine du contingent belge de la FATAC est pour le moins chaotique, irresponsable et ingrate...

Le démarrage définitif de la FAC/FAZA

Pendant ce temps, la FAC, devenue la FAZA (Force Aérienne Zaïroise) en 1971, a récupéré quelques avions ici et là. Théoriquement, elle dispose en 1974 de six Harvard armés, vestiges du FAF (Flight Appui Feu) belge au Burundi, de huit T-28, de deux DC-4, de dix DC-3 et de six hélicoptères Alouette II. Les DC-3 et les T-28 sont les restes de la donation américaine de 1964. Trois DHC-5 Buffalo doivent être ajoutés au total de cette flotte.

Dès le début des années 60, il a été demandé à la Force aérienne belge de former des pilotes. Cela s'est fait à Gossoncourt, mais n'a eu que peu de succès car les dirigeants congolais ont procédé à la présélection de leurs candidats en fonction de leurs origines et non de leurs aptitudes. Par la suite, la formation des pilotes a été reprise par l'armée de l'air italienne qui a quand même réussi à faire breveter un certain nombre d'entre eux.

En 1974 sont commandés : 20 Alouette II et III, sept Puma, 17 Mirage 5 et cinq C-130. En 1976, suivent 17 Aermacchi MB 326. Le moins que l'on puisse dire est que la FAZA est très ambitieuse. Mais les commandes ne signifient pas nécessairement que tous les avions sont livrés. Les livraisons sont généralement arrêtées à mi-chemin parce que le gouvernement congolais ne paye pas un certain nombre d'avions déjà livrés.

L'histoire du Mirage

En 1974, Mobutu prend une option pour faire produire pas moins de 50 Mirage 5 par le célèbre constructeur « Dassault ». Il apparaît rapidement que ce projet est trop ambitieux, non seulement sur le plan financier mais aussi sur le plan technique. Cette option sera finalement réduite

Aviation in Congo

“Dassault”. Het bleek al spoedig dat dit te ambitieus was, niet enkel op financieel vlak, maar ook op technisch gebied. Uiteindelijk zal deze optie verminderd worden tot 17 toestellen, 14 éénzitters (M5M- *de tweede “M” staat voor “Mobutu”*) en drie tweezitters (M5MD). Vijf ervan werden betaald.

Mobutu was uiterst fier met deze aankoop. Na de eerste levering werd een foto van hem in een Mirage cockpit verspreid met zijn uitspraak *“Nous sommes le premier peuple d’Afrique Noire à être supersonique”* – We zijn het eerste supersonisch volk van zwart Afrika.

In de overeenkomst werd bepaald dat l’Armée de l’Air verantwoordelijk zou zijn voor de inzet, dus zowel voor het vliegen als voor het onderhoud van de Mirages. Een aantal Zaïrese piloten en mecaniciens werden opgeleid in Frankrijk.

à 17 appareils, 14 monoplaces (M5M - *le deuxième “M” signifie « Mobutu »*) et trois biplaces (M5MD). Cinq d’entre eux seront payés.

Mobutu est extrêmement fier de cet achat. Après la première livraison, une photo de lui dans le cockpit d’un Mirage sera distribuée avec sa déclaration *« Nous sommes le premier peuple d’Afrique noire à être supersonique »*.

L’accord stipulait que l’Armée de l’Air serait responsable du déploiement, c’est-à-dire à la fois du vol et de la maintenance des Mirage. Un certain nombre de pilotes et de mécaniciens zaïrois sont formés en France. Dans notre pays, Jean-Marie Dupont, l’un de nos pilotes de Mirage 5 les plus réputés, a été recruté, mais il ne peut effectuer qu’un nombre très limité de vols sur cet appareil. Plus loin dans ce magazine, vous trouverez une interview de ses expériences.



Mirage M5MD



Some Congolese pilots were trained in France.

In ons land werd Jean-Marie Dupont, één van onze meest gerenommeerde Mirage 5 piloten gerekruteerd, maar hij kon slechts een zeer beperkt aantal vluchten op dit toestel uitvoeren. Verder in dit magazine vindt u een interview met zijn ervaringen.

De Mirage 5 was weinig geschikt om te opereren in een groot land zoals Zaïre, vooral omdat er te weinig vliegvelden waren van waaruit de Mirages konden opereren. Toch werden ze ingezet tijdens de crisissen in Shaba in 1977/1978, opererend vanuit Kamina.

Tijdens eerste Shaba crisis van 8 maart tot 26 mei 1977 krijgen de Franse piloten geen toelating om tussenbeide te komen en worden de Mirage interventies uitgevoerd door Zaïrese

Le Mirage 5 n'est pas très adapté pour opérer dans un grand pays comme le Zaïre, notamment parce qu'il y a trop peu d'aérodromes à partir desquels les Mirage peuvent opérer. Pourtant, ils seront utilisés lors des crises au Shaba en 1977/1978, opérant depuis Kamina.

Lors de la première crise du Shaba, du 8 mars au 26 mai 1977, les pilotes français ne sont pas autorisés à intervenir et les missions des Mirage sont effectuées par des pilotes zaïrois. Ils n'ont pas beaucoup de succès. Lors de la deuxième crise du Shaba, en mai 1978, Kolwezi est occupé par des rebelles qui ont pris plus de 2.000 Européens en otage. Cette fois, les pilotes de Mirage français sont autorisés à intervenir, mais leurs actions sont fortement limitées par le risque de dommages collatéraux. C'est principalement grâce



Three Mirage 5-M in front of the well-known hangars in Kamina.

piloten. Ze zijn weinig succesrijk. Tijdens de tweede Shaba-crisis in mei 1978 wordt Kolwezi door de rebellen bezet en houden ze er meer dan 2000 Europeanen gegijzeld. Ditmaal mogen de Franse Miragepiloten wel ingezet worden maar hun interventies worden fel belemmerd wegens het risico voor collaterale schade. Het was vooral dank zij de interventies van zowel Franse legionairs en Belgische paracommando's en C-130's dat de gijzelaars werden bevrijd en geëvacueerd.

Nog een kleine anekdote. De Mirages werden gestationeerd in Kamina maar de wisselstukken bevonden zich in een berg van kisten in een loods te Kinshasa (Kin).

Enkel gekwalificeerde technici in informatica konden deze wisselstukken op een gestructureerde manier opslaan en beheren. Zaïre stuurde twee kapiteins naar België om zich te bekwamen in de logistieke informaticaprogramma's voor Mirage 5. Ze zijn beiden in België gebleven en de kisten bleven gedurende meerdere jaren vrijwel ongeopend gestockeerd in Kin. In deze kisten zat een volledige vluchtsimulator die nooit gebruikt werd.

In 1988, toen de Fransen zich terugtrokken, had de FAZA nog slechts acht Mirages in de inventaris, wat niet betekende dat ze nog vlogen. Ze werden terug gekocht door Dassault om dan versast te worden aan Egypte. Daar werden ze verder gekannibaliseerd om de eigen Mirage 5's luchtwaardig te houden.

Het C-130 verhaal

De VS leverden in 1975 een totaal van zeven C-130 en een indrukwekkend pakket aan wisselstukken. Ze gaven verder een zeer beperkte personeelssteun in de vorm van piloten en mecaniciens. De Zaïrezen moesten vlug het beheer overnemen en het gevolg was dat er van de zeven vliegtuigen er min of meer twee vliegwaardig waren. De vliegtuigen werden ook gebruikt voor occasionele chartervluchten van privé-maatschappijen met als gevolg dat de beschikbaarheid voor de FAZA zeer beperkt was.

aux interventions des légionnaires français ainsi que des parachutistes et C-130 belges que les otages sont libérés et évacués.

Une autre petite anecdote. Les Mirage sont stationnés à Kamina mais les pièces de rechange se trouvent dans une montagne de boîtes dans un hangar à Kinshasa (Kin).

Seuls des techniciens qualifiés en informatique sont capables de stocker et de gérer ces pièces de rechange de manière structurée. Le Zaïre envoie deux capitaines en Belgique pour s'informer sur les programmes informatiques logistiques des Mirage 5. Ils sont tous deux restés en Belgique et les boîtes ont été stockées pendant plusieurs années, à Kin, pratiquement sans être ouvertes. Ces caisses contenaient un simulateur de vol complet qui n'a jamais été utilisé.

En 1988, lorsque les Français se retirent, la FAZA ne possède plus que huit Mirage à son inventaire, ce qui ne veut pas dire qu'ils volent encore. Ils seront rachetés par Dassault et ensuite expédiés en Egypte. Là, ils seront encore cannibalisés pour maintenir leurs propres Mirage 5 en état de vol.

L'histoire du C-130

En 1975, les États-Unis fournissent un total de sept C-130 et un impressionnant lot de pièces détachées. Ils procurent aussi un soutien très limité en personnel sous la forme de pilotes et de mécaniciens. Les Zaïrois doivent rapidement reprendre la gestion. Le résultat en est que sur les sept avions, seuls plus ou moins deux seront en état de voler. Les avions sont également utilisés pour des vols charters occasionnels au profit de sociétés privées, de sorte que la disponibilité pour la FAZA reste très limitée. C'est pourquoi il est demandé au gouvernement belge de stationner un C-130 à Kinshasa dès le début des années 80, dans le cadre de l'assistance technique que notre pays offre au Zaïre de l'époque. L'avion belge est entretenu et piloté par les équipages du 15 Wing et, en cas de défaillance, peut compter sur l'important stock de pièces de rechange fourni à Kin par les États-Unis.



One of the two FAZA C-130's which were "sold" to the French Armée de l'Air in 1997.

Daarom werd aan de Belgische regering gevraagd om vanaf het begin van de jaren 80 een C-130 te stationeren in Kinshasa als deel van de technische hulp dat ons land aan het toenmalige Zaïre aanbood. Het Belgisch vliegtuig werd onderhouden en gevlogen door bemanningen van de 15 Wing en bij enig defect kom men zich beroepen op de ruime stock van wisselstukken die door de VS in Kin ter beschikking werd gesteld.

De FAZA stafchef had een typisch Congolese oplossing gevonden voor het beheer van de wisselstukken. Bij een rondleiding toonde de hij ons fier de loads waar de C-130 onderdelen opgeslagen waren. De linkse kant bevatte alles wat *avionics* betreft, de rechtse kant was voorbehouden voor de *carrosserie* onderdelen. Een computer programma om alles bij te houden was niet nodig. De magazijnier, een ex-Belgische onderofficier, wist alles terug te vinden. En... het werkte!

Het vliegprogramma bestond uit het verbruik van een aantal liters brandstof, niet uit een aantal vliegen. Er werd inderdaad niet veel gevlogen, maar toch werd heel wat brandstof verbruikt. Zoals blijkt uit de getuigenis van J.M. Dupont, werden allerhande kunstgrepen uitgevoerd om vliegtuigbrandstof te recupereren voor privé gebruik. Alle FAZA verantwoordelijken bezaten dieselwagens waarvan de motor was afgestemd op kerosine. Deze vliegtuigbrandstof werd aangeschaft op diverse manieren.

De Belgische C-130 bemanningen moesten 's morgens in Kinshasa (Kin) telkens grondig het brandstofpeil controleren vooraleer op zending te vertrekken. Tijdens de nacht werd er, met behulp van bamboestokken, brandstof afgetapt via de drains. Het was een systeem waaraan iedereen meewerkte,

Le chef d'État-major de la FAZA a trouvé une solution typiquement congolaise pour la gestion des pièces détachées. Lors d'une visite, il nous montre fièrement le hangar où sont stockées les pièces du C-130. Le côté gauche contient tout ce qui concerne l'avionique, le côté droit est réservé aux pièces « *carrosserie* ». Il n'est pas nécessaire d'avoir un programme informatique pour tout suivre. Le magasinier, un ancien sous-officier belge, parvient à tout trouver. Et... ça fonctionne !

Le programme de vol consiste à consommer un certain nombre de litres de carburant, et non à effectuer un nombre défini d'heures de vol. En effet, il n'y a pas beaucoup de vols, mais on consomme beaucoup de carburant. Comme en témoigne J.M. Dupont, toutes sortes de subterfuges sont utilisés pour réorienter le carburant d'avion vers des usages privés. Tous les fonctionnaires de la FAZA possèdent des voitures diesel dont le moteur est réglé sur kérosène. Ce carburant d'aviation se procure de diverses manières.

Les équipages des C-130 belges doivent vérifier minutieusement le niveau de carburant chaque matin à Kinshasa (Kin) avant de partir en mission. Pendant la nuit, le carburant a pu être siphonné par les drains à l'aide de bâtons de bambou. C'est un système auquel tout le monde participe, aussi bien les officiers que les sous-officiers, les gardes, etc. Une autre méthode est pratiquée en démarrant le moteur du seul Mirage 5M encore disponible à la fin des années 1980. Après le démarrage, l'avion roule jusqu'à la piste, puis retourne au parking où les réservoirs sont à nouveau remplis. Dans la plupart des cas, le moteur ne démarrant pas, l'avion doit faire un petit tour derrière un tracteur avant de pouvoir être ravitaillé. Cette parodie se répète au moins trois fois par semaine.

zowel officieren, onderofficieren, wachten, enz. Een andere methode werd toegepast via het opstarten de motor van de enige Mirage 5M die einde jaren 80 nog beschikbaar was. Na de start taxiede het vliegtuig naar de startbaan waarna het terugkeerde naar de parking waar de tanks opnieuw konden gevuld worden. In de meeste gevallen startte de motor niet en moest het vliegtuig een toertje maken achter een tractor vooraleer het terug kon bijgetankt worden. Deze parodie herhaalde zich minstens driemaal per week.

De meeste opdrachten in steun van de FAZA werden uitgevoerd door de Belgische C-130. De enige vliegwaardige FAZA C-130's werden vooral gebruikt voor privé doeleinden. De Belgisch- Congolese overeenkomst hield ook in dat de FAZA C-130's die er in slaagden Brussel te bereiken konden beroep doen op herbevoorrading en herstellingen in de 15 Wing. Zo hebben we zendingen gezien ten voordele van de president om een enorm orgel voor de kerk van Gbadolite, vervaardigd in Aken, te komen oppikken in Melsbroek. We hebben hiervoor een speciale *keyloader* moeten huren.

Andere zendingen waren bestemd om een C-130 vol met nieuwe bankbiljetten, gedrukt in de omgeving van München, te komen ophalen. Een andere keer kwam een FAZA C-130 landen op drie motoren. Er waren geen reserve-motoren meer in Kin en de boordcommandant was er in geslaagd om vanuit Kinshasa de volledige trip op drie motoren te maken. Na motorvervanging in Brussel vertrok het vliegtuig overvol naar Kinshasa. Inderdaad, omdat de ze de brandstof in Melsbroek niet moesten betalen kreeg de Congolese bemanning telkens de toelating om het maximum toegelaten gewicht te overschrijden om met volle tanks en lading de terugweg aan te vatten.

Op een dag vroeg een boordcommandant mij als C.O. 15 Wing of we bij een volgende zending naar Kin zijn auto-banden konden meenemen. Toen ik hem vroeg om hoeveel banden het ging en ik "tachtig" als antwoord kreeg, heb ik dit spijtig genoeg moeten weigeren. Het was meelijwekkend, de manier waarop de FAZA moest opereren. Het personeel werd soms gedurende maanden niet betaald en het gevolg was dat men via een of ander zijspoor toch enige inkomsten moesten vinden.

De C-130's waren geen lang leven beschoren in de FAZA. Vier van de zeven zijn gecrashed, respectievelijk in 1974, 1980, 1990 en de allerlaatste 2006. Twee ervan werden in 1997 "verkocht" aan l'Armée de l'Air.

Het Macchi-verhaal

Het toestel dat de meeste diensten heeft geleverd aan de Zairese luchtmacht was ongetwijfeld de Macchi MB 326. In 1978 werden 17 toestellen besteld en die werden vanaf 1979 systematisch geleverd. De Macchi is een training toestel dat bewapend was met twee 30 mm kanonnen. Afhankelijk van

La plupart des missions de soutien à la FAZA sont effectuées par le C-130 belge. Les seuls C-130 FAZA en état de voler sont principalement utilisés à des fins privées. L'accord belgo-congolais signifiait également que les C-130 de la FAZA qui parvenaient à atteindre Bruxelles pouvaient faire escale au 15 Wing pour le ravitaillement et les réparations. C'est ainsi que nous avons vu des missions au profit du président venir chercher à Melsbroek un orgue énorme, fabriqué à Aix-la-Chapelle et destiné à l'église de Gbadolite. Il a fallu louer un *keyloader* spécial à cet effet.

D'autres missions consistent à prendre en charge un C-130 rempli de nouveaux billets de banque, imprimés dans la région de Munich. Une autre fois, un C-130 de la FAZA atterrit sur trois moteurs. N'ayant plus de moteurs de rechange à Kin, le commandant de bord réussit à faire tout le voyage depuis Kinshasa sur trois moteurs. Après le remplacement du moteur à Bruxelles, l'avion part en surcharge pour Kinshasa. En effet, comme il ne doit pas payer le carburant à Melsbroek, l'équipage congolais reçoit toujours l'autorisation de dépasser le poids maximum autorisé afin de revenir avec les réservoirs pleins et une cargaison maximale.

Un jour, un commandant de bord me demande, en tant que C.O. du 15 Wing, si nous pourrions prendre ses pneus de voiture lors de notre prochaine mission à Kin. Lorsque je lui demande combien il y a de pneus, il me répond « quatre-vingts ». À regret j'ai dû refuser. La façon dont la FAZA doit fonctionner est pitoyable. Le personnel n'est parfois pas payé pendant des mois, ce qui l'oblige à trouver des revenus par des voies détournées.

Les C-130 n'ont pas eu une longue vie à la FAZA. Quatre des sept se sont écrasés, respectivement en 1974, 1980, 1990 et le tout dernier en 2006. Deux d'entre eux ont été "vendus" à l'Armée de l'Air en 1997.

L'histoire des Macchi

L'avion qui a probablement le plus servi la Force aérienne zaïroise est l'Aermacchi MB 326. En 1978, 17 appareils sont commandés et livrés systématiquement à partir de 1979. Le Macchi est un avion d'entraînement qui peut également être armé de deux canons de 30 mm et de quelques bombes de 250 kg.

Le Macchi a le grand avantage sur le Mirage 5 de pouvoir opérer à partir d'aérodromes primitifs situés à une distance acceptable de la zone de crise. Dans le récit de Dupe dans ce magazine, nous trouvons plus de détails sur son expérience, mais n'oublions pas que Dupe et « Zoba » Somers ont formé de nombreux pilotes zaïrois sur cet appareil. Malheureusement, et comme pour les autres types d'avions, un problème majeur se pose pour leur entretien et leur exploitation lorsque l'aide étrangère est retirée. La flotte des Macchi commence à se



The Macchi MB 326 also existed in single seat version and was used for ground attack.



de configuratie kon het vliegtuig ook uitgerust worden met raketten en bommen tot 500 pond.

De Macchi had het groot voordeel over de Mirage 5 dat het vliegtuig kon opereren vanaf primitieve vliegvelden die zich binnen een aanvaardbare afstand van de crisiszone bevonden. In het verhaal van Dupe in dit magazine vinden we meer details over zijn ervaring, maar onthouden we dat zowel Dupe als “Zoba” Somers ettelijke Zaïrese piloten hebben opgeleid op dit type. Spijtig genoeg, en net zoals bij de andere vliegtuigtypes, ontstond er een groot probleem om deze vliegtuigen te blijven onderhouden en in te zetten wanneer de buitenlandse hulp werd opgeheven. De Macchi-vloot begon af te takelen bij het vertrek van de Italiaanse steun in 1982. Zo verloor de FAZA in 1988 in één klap drie toestellen ze tegen mekaar botsten tijdens een *join-up*. Dit drama kostte het leven aan vijf vliegeniers en betekende het definitief einde van de Macchi's in de FAZA.

Synopsis

De FAC/FAZA heeft een enorme diversiteit van vliegtuigen in de inventaris gehad, vooral tijdens de Mobutu periode. Soms ging het over een zeer beperkt aantal toestellen van verschillende types: jacht- en trainingsvliegtuigen, helikopters, transportvliegtuigen, die aangeboden werden door diverse landen met de nodige technische steun. Het ontbrak echter

réduire avec le départ de l'aide italienne en 1982. En 1988, la FAZA perd trois avions d'un seul coup lorsque les appareils entrent en collision lors d'un entraînement. Ce drame coûte la vie à cinq aviateurs et signifie la fin définitive des Macchi dans la FAZA.

Synopsis

Les FAC/FAZA ont eu une énorme diversité d'avions dans leur inventaire, surtout pendant la période Mobutu. Il s'agissait parfois d'un nombre très limité d'avions de différents types : avions de chasse et d'entraînement, hélicoptères, avions de transport, qui étaient proposés par divers pays avec le soutien technique nécessaire. Cependant, il y a eu un manque de continuité ; lorsque les étrangers se sont retirés, le personnel congolais a dû fournir l'expertise nécessaire. Cela s'est avéré impossible ; la force numérique (maximum d'environ 2.000 personnes) des FAC/FAZA et la compétence pour mettre en œuvre une telle diversité d'avions étaient loin d'être suffisantes. Il est clair que le Congo/Zaïre a été beaucoup trop ambitieux dans la constitution des FAC/FAZA. La gestion d'une force aérienne opérationnelle n'est pas une sinécure, comme notre pays l'a vécu durant les premières décennies de son existence.

Lors des vols, de nombreux accidents ont été enregistrés. Beaucoup étaient dus à un mauvais entretien, mais aussi à la

Aviation in Congo

aan continuïteit; wanneer de buitenlanders zich terugtrokken moest het Congolees personeel de nodige expertise opbrengen. Dit bleek onmogelijk, de getalsterkte (maximum zowat 2.000 pers) van de FAC/FAZA en de vakkennis om een dergelijke diversiteit van vliegtuigen in te zetten waren ruim onvoldoende. Het is duidelijk dat Congo/Zaire veel te ambitieus was bij de opbouw van de FAC/FAZA. Een operationele luchtmacht vormen is geen sinecure, dat heeft ook onze luchtmacht ondervonden tijdens de eerste decennia van haar bestaan.

Wanneer er gevlogen werd noteerde men heel wat ongevallen. Heel wat wegens gebrekkig onderhoud maar ook wegens de onhandigheid van onvoldoende getrainde piloten.

De toenmalige Congolese autoriteiten hebben die uitdaging ruimschoots onderschat. De inzet van de enorme diversiteit aan toestellen gebeurde louter op basis van improvisatie. Dit kan enkel faliekant aflopen; militaire luchtvaart is een zeer complexe, hoogtechnologische onderneming en vraagt een professionele aanpak. Dit geldt niet enkel voor het personeel, maar ook voor de autoriteiten die moeten bereid zijn om de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen om het geheel coherent te laten functioneren.

maladresse de pilotes insuffisamment formés.

Les autorités congolaises de l'époque ont largement sous-estimé ce défi. Le déploiement de l'énorme diversité d'avions était purement basé sur l'improvisation. Cela ne peut aboutir qu'à un désastre ; l'aviation militaire est une entreprise très complexe et de haute technologie qui nécessite une approche professionnelle. Cela ne vaut pas seulement pour le personnel, mais aussi pour les autorités qui doivent être prêtes à mettre à disposition les ressources financières nécessaires pour assurer le fonctionnement cohérent de l'ensemble.



CURRENT INVENTORY (Estimated)

A/C Type	Number	Origin	Comments	Ops.
MiG-23 (fighter)	2	Soviet Union	One for conversion	?
SU-25	4	Russia (former Georgian)	Attack	?
Boeing 727	3	USA	VIP transport	Yes
Boeing 737	1	USA	VIP transport	?
AN-26	3	Ukraine	Transport	?
AN-72	1	Ukraine	Transport	?
Bell UH-1 (Heli)	3	USA	Utility	?
Bell 206 (Heli)	2	USA	Utility	?
Mil Mi-2 (Heli)	2	Mil Mi-2 (Heli)	Utility	?
Mil Mi-8 (Heli)	4	Russia	Utility	?
Mil Mi-24 (Heli)	8	Russia	Attack	?
Mil Mi-26 (Heli)	1	Russia	Heavy lift	?
Alouette III (Heli)	2	France	Liaison	?
Puma SA 330 (Heli)	10	France	Utility/Transport	?