

Piloten van Mobutu

Een gesprek met
Liévin van Outryve d'Ydewalle



Pilotes de Mobutu

Un entretien avec
Liévin van Outryve d'Ydewalle

Wilfried De Brouwer

Traduction André Perrad & Mich De Weirdt

Ter inleiding

Aansluitend met onze vorige artikels over de luchtvaart in Congo na 1960, brengen we u in dit magazine het verhaal van de ervaringen die twee van onze senior aviators hebben opgedaan tijdens hun verblijf in Congo. We spraken met twee van hen die boordcommandant waren van het vliegtuig waarmee de

Introduction

Suite à nos précédents articles sur l'aviation au Congo après 1960, nous vous proposons dans ce magazine le récit des expériences de deux de nos aviateurs chevronnés lors de leur séjour au Congo. Nous avons parlé à deux d'entre eux qui étaient commandants de bord de l'avion utilisé par le président Mobutu



toenmalige President Mobutu zich verplaatste. Liévin van Outryve d'Ydewalle heeft dit gedaan van 1972 tot 1974. Georges « Jojo » Belot was de persoonlijke piloot van de president van 1990 tot 1997 en was op een haar na betrokken in het neerhalen van het vliegtuig van de Rwandese president in april 1994. Michel Mandl had een onderhoud met « Jojo » en brengt dit in een bijkomend artikel dat meer in detail gaat over dit dramatisch gebeuren dat de genocide voorafging.

De opkomst van Mobutu

Reeds in 1960, tijdens de woelige periode na de onafhankelijkheid werden de Belgische militairen, die ter plaatse waren, erop gewezen dat we de chaotische toestand in onze voormalige kolonie niet mochten laten ontaarden tot een tweede Korea. Het conflict tussen de communistische en de westerse wereld was slechts zeven jaar achter de rug en het risico was reëel dat een dergelijke confrontatie zich zou voordoen in Afrika. Het was de periode dat de gekoloniseerde landen hun onafhankelijkheid opeisten en de opstandige fracties de openlijke steun kregen van het communistisch blok.

De agressieve toespraak van eerste minister en minister van defensie Patrice Lumumba tijdens de plechtigheid op 30 juni en, even later, zijn oproep aan de Sovjet-Unie om de onafhankelijkheidsdrang van Katanga te helpen stoppen, waren olie op het vuur. Lumumba kreeg het imago van een communistisch voortrekker. Hij ontslaat de Belgische generaal Janssens die aan het hoofd stond van de Force Publique, benoemt adjudant Lundula tot luitenant-generaal en stafchef van het pasgeboren ANC (Armée Nationale Congolese). Zijn adviseur en voormalige sergeant Mobutu Sese Seko wordt tot luitenant-kolonel gepromoveerd en krijgt de functie van onder-stafchef. Lundula was een kleurloze figuur, maar Mobutu was dit niet. Echter, hij deelde de communistische sympathieën van zijn minister niet en werkte persoonlijk mee aan diens afzetting in september 1960.

Na de verwijdering van Lumumba volgde een totale chaos. Ileo, de nieuw aangestelde premier werd niet aanvaard door het parlement en Gizenga, een volgeling van Lumumba, trok naar Stanleystad om daar een nieuwe regering te vormen met de steun van de Sovjet-Unie. Mobutu greep tijdelijk de macht en kwam tot een compromis met President Kasavubu waarbij hij benoemd werd tot stafchef van het ANC. Toen volgde een reeks eerste ministers die elkaar in snel tempo opvolgden. Na Ileo kwam Bomboko, dan Adoula, gevolgd door Tshombe en Kimbal. Hun rijk duurde niet lang, naast Lumumba werden ook nog Tshombe en Kimbal op een of andere manier omgebracht.

Ondertussen spreidde het communisme rond Stanleystad zich uit als een olievlek en einde 1964 was meer dan de helft van Congo in de handen van de volgelingen van Gizenga met

à l'époque. Liévin van Outryve d'Ydewalle l'a fait de 1972 à 1974 et Georges « Jojo » Belot qui a été le pilote personnel du président de 1990 à 1997 et a failli être impliqué de justesse dans la chute de l'avion du Président rwandais en avril 1994. Michel Mandl a eu un entretien avec « Jojo » et le relate dans un article complémentaire qui revient plus en détail sur cet événement dramatique qui a précédé le génocide.

L'entrée en scène de Mobutu

Déjà en 1960, pendant la période turbulente qui a suivi l'indépendance, les militaires belges qui étaient sur place, se sont vu rappeler que nous ne devions pas laisser la situation chaotique de notre ancienne colonie dégénérer en une seconde Corée. Le conflit entre le monde communiste et le monde occidental ne datait que de sept ans et il y avait un risque réel qu'une telle confrontation se produise en Afrique. C'est la période où les pays colonisés revendiquent leur indépendance et où les factions rebelles reçoivent le soutien ouvert du bloc communiste.

Le discours agressif de Lumumba lors de la cérémonie du 30 juin et, un peu plus tard, son appel à l'Union soviétique pour qu'elle aide à stopper l'élan indépendantiste du Katanga ont jété de l'huile sur le feu. Lumumba a acquis l'image d'un adepte du communisme. Il renvoie le général belge Janssens qui dirigeait la Force publique, et nomme l'adjudant Lundula au grade de lieutenant général et chef d'état-major de la toute nouvelle ANC (Armée nationale congolaise). Il nomme aussi son conseiller et ancien sergent Mobutu Sese Seko au poste de lieutenant-colonel et sous-chef d'état-major. Lundula était un personnage incolore, mais pas Mobutu. Cependant, il ne partageait pas les sympathies communistes de son ministre et collabora personnellement à sa déposition en septembre 1960.

Le chaos total a suivi la destitution de Lumumba. Ileo, le premier ministre nouvellement nommé, n'est pas accepté par le parlement et Gizenga, un partisan de Lumumba, se retire à Stanleyville pour former un nouveau gouvernement avec le soutien de l'Union soviétique. Mobutu prend temporairement le pouvoir et conclut un compromis avec le président Kasavubu en le nommant chef d'état-major de l'ANC. Une série de premiers ministres se sont succédé rapidement. Après Ileo est venu Bomboko, puis Adoula, suivi de Tshombe et Kimbal. Leur empire n'a pas duré longtemps. Outre Lumumba, Tshombe et Kimbal ont également été tués d'une manière ou d'une autre.

Pendant ce temps, le communisme s'est répandu comme une marée noire autour de Stanleyville et, à la fin de 1964, plus de la moitié du Congo était aux mains des partisans de Gizenga, avec les guerriers Simba drogués comme troupes de choc. Nous connaissons tous l'histoire de l'« Ommegang » et de l'opération « Dragon Rouge » autour de Stanleyville à



On October 30, 1974, at the peak of his popularity, Mobutu managed to organise a boxing match between Georges Foreman and Mohammad Ali in Kinshasa. The fight went down in history as “The rumble in the jungle”.

de gedrogeerde Simba-krijgers als stoottroepen. We kennen allen het verhaal van de “Ommegang” en de operatie “Rode Draak” rond Stanleystad einde 1964 (zie artikels in ons vorig magazine), maar de toestand bleef zeer onstabiel in onze voormalige kolonie.

De staatsgreep van luitenant-kolonel Mobutu in 1965 werd door het Westen ontvangen als een opluchting. Eindelijk iemand die de stabiliteit in het land kon herstellen. Hij werd ontvangen door de Westerse staatshoofden als een betrouwbare partner. Men wist toen nog niet dat hij 32 jaar aan de macht zal blijven en een politiek voeren om zichzelf en zijn vertrouwelingen te verrijken. Hij bouwde aldus een echte kleptocratie uit; door de staatsinkomsten af te romen vergaarde hij miljarden. Het Congolese volk leed honger, maar Mobutu liet voor zichzelf en zijn familie meerdere paleizen in Zaïre bouwen; om nog niet te spreken over zijn eigendommen in het buitenland.

Het ‘Mobutisme’ werd ingesteld als nationale ideologie en Mobutu moest beschouwd worden als de Messias. Hij gaf zichzelf titels als “De Gids” en “De Maarschalk”, een cultus van persoonsverheerlijking, waarbij hij aan het volk voorgesteld werd als een godheid. Zo begonnen de avondprogramma’s op televisie een tijdlang met een foto van Mobutu, die uit de wolken tevoorschijn kwam. Dit beeld had een krachtige uitwerking op de bevolking. Voor de Leider werden liederen geschreven, die gezongen werden wanneer hij een dorp of stad bezocht.

Dit hebben we met een C-130 bemanning meegemaakt bij een overnachting in het hotel Karibu in Goma. We kwamen eraan op een zaterdagmiddag in 1987 en het eerste wat we hoorden van de Griekse patron was dat Mobutu het weekend doorbracht in het Virunga Park. Het hotel lag langs de weg van het park naar het vliegveld en toen de president

la fin de l’année 1964 (voir les articles dans notre précédent magazine), mais la situation reste très instable dans notre ancienne colonie.

Le coup d’État du lieutenant-colonel Mobutu en 1965 a été reçu par l’Occident comme un soulagement. Enfin quelqu’un qui pourrait restaurer la stabilité du pays. Il a été reçu par les chefs d’État occidentaux comme un partenaire fiable. Les gens ne savaient pas alors qu’il resterait au pouvoir pendant 32 ans et qu’il mènerait une politique visant à s’enrichir et à enrichir ses confidents. Il a ainsi construit une véritable kleptocratie ; en écrémant les recettes de l’État, il a amassé des milliards. Le peuple congolais a souffert de la faim, mais Mobutu s’est fait construire plusieurs palais pour lui-même et sa famille au Zaïre, sans parler de ses propriétés à l’étranger.

Le « Mobutisme » a été établi comme l’idéologie nationale et Mobutu devait être considéré comme le Messie. Il se donnait des titres tels que « Le Guide » et « Le Maréchal », un culte de glorification personnelle dans lequel il était présenté au peuple comme une divinité. Par exemple, pendant un certain temps, les programmes télévisés du soir commençaient par une image de Mobutu émergeant des nuages. Cette image a eu un effet puissant sur la population. Des chansons étaient écrites pour le leader, qui étaient chantées lorsqu’il visitait un village ou une ville.

Nous en avons fait l’expérience avec l’équipage d’un C-130 pendant une nuit à l’hôtel Karibu à Goma. Nous sommes arrivés là-bas un samedi après-midi de 1987 et la première chose que nous avons entendue du patron grec était que Mobutu passait le week-end dans le parc des Virunga. L’hôtel se trouvait sur la route reliant le parc à l’aéroport, et lorsque le Président est revenu le lendemain avec une escorte impressionnante, les habitants s’alignaient le long de la route en chantant pour l’acclamer.

daags nadien terugkeerde met een indrukwekkende escorte, stonden de zingende inwoners rijen dik langs de weg om hem toe te juichen.

Mobutu en de luchtvaart

Toen Mobutu nog stafchef was had hij al een goede link met Eric "Toto" Bouzin; een Belgische Luitenant-kolonel Vlieger die reeds in Congo was voor de onafhankelijkheid en alle strubbelingen had meemaakt tijdens de troebele periode tot in 1966. Was het "Toto" die hem inspireerde tot de vliegerij? In elk geval, tijdens zijn 32-jarige periode als alleenheerser zal Mobutu zeer geïnteresseerd blijven in de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchtvaartactiviteiten in zijn land.

1962. Mobutu, Chief of staf ANC, accompanied by "Toto" Bouzin, his Belgian military advisor, aboard a UN Sikorsky helicopter, configured for VIP transport.

Naast de diverse aankopen van onder andere Mirage 5M en Macchi MB-326, zoals beschreven in ons vorig magazine, was hij vooral gepassioneerd om over een persoonlijk vliegtuig in luxe-uitvoering te beschikken. Voor hem was het een prestigekwestie, collega's bezoeken met een persoonlijk vliegtuig... hoe groter het vliegtuig, hoe beter voor het imago van diegene die er zich mee verplaatste.

Het begon reeds in 1963 toen hij als Congolese stafchef op het Witte Huis ontvangen werd door President Kennedy. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om te vragen of de Verenigde Staten hem een persoonlijk vliegtuig konden aanbieden. Dat kreeg hij ook, maar groot was zijn ontgoocheling toen hij een... DC-3 als geschenk kreeg.

Die toestand veranderde meteen toen hij in 1965 een staatsgreep pleegde en alleenheerser werd. Air Congo werd genationaliseerd en de president kon ongehinderd eender welk vliegtuig van de maatschappij opeisen voor zijn verplaatsingen. Toen, in een later stadium, de naam van de maatschappij gewijzigd werd naar Air Zaïre en een B-747 werd aangeschaft, aarzelde hij niet om occasioneel deze wide-body op te eisen voor zijn verplaatsingen. Dit bracht hem,

Mobutu et l'aviation

Lorsque Mobutu était encore chef d'état-major, il avait déjà un bon lien avec Eric « Toto » Bouzin, un lieutenant-colonel aviateur belge qui était déjà au Congo avant l'indépendance et qui a vécu toutes les luttes de la période troublée jusqu'en 1966. Est-ce « Toto » qui lui a donné envie de voler ? En tout cas, pendant ses 32 ans d'autocrate, il restera très intéressé par le développement de l'aviation et les activités aériennes dans son pays.



Outre les divers achats de Mirage 5M et de Macchi MB-326, entre autres, décrits dans notre précédent magazine, il était surtout passionné par l'idée d'avoir un avion de luxe personnel. Pour lui, c'était une question de prestige, rendre visite à des collègues avec un avion personnel... plus l'avion était grand, plus l'image de la personne qui l'utilisait était impressionnante.

Tout a commencé en 1963, lorsqu'il a été reçu à la Maison Blanche par le président Kennedy en tant que chef d'état-major de l'ANC. Il en a profité pour demander si les États-Unis pouvaient lui offrir un avion personnel. Ils l'ont fait, mais il a été très déçu quand il a reçu un ... DC-3 en cadeau.

Cette situation a immédiatement changé lorsqu'il a organisé un coup d'État en 1965 et est devenu autocrate. Air Congo est nationalisée et le président peut librement réquisitionner n'importe quel avion de la compagnie pour ses déplacements. Lorsque, par la suite, le nom de la compagnie a été changé en Air Zaïre et qu'un B-747 a été acquis, il n'a pas hésité à réquisitionner occasionnellement ce gros porteur pour ses déplacements. Selon lui, cela le mettait au niveau du président des États-Unis, qui voyageait sur Air Force One.

Piloten van Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle



In 1963, Mobutu was invited by president Kennedy to the White House. He was offered a DC-8 in VIP configuration. The picture, taken in 2019 in Goma, shows this DC-3 ready for shredding.

volgens zijn perceptie, op het niveau van de president van de Verenigde Staten, die zich verplaatste met de Air Force One.

Maar naast het sporadisch gebruik van een B-747 liet hij een DC-8 van Air Zaïre als VIP-vliegtuig configureren. Het zal met dit vliegtuig zijn dat Mobutu heel wat staatsreizen maakte, met onder andere Liévin d'Ydewalle als *Captain*.

Later zou hij nog een B-707 gebruiken als persoonlijk vliegtuig. Dit vliegtuig werd ingezet voor lange afstandsvluchten terwijl hij een B-727 liet uitrusten in VIP-configuratie om zich te verplaatsen over kortere afstanden. Jojo Belot fungeerde als captain op deze B-727.

Maar dat was niet alles. Het gebeurde dat hij een Concorde charterde wanneer hij bepaalde intercontinentale vluchten moest uitvoeren, zoals b.v. een bezoek te brengen aan zijn "collega" François Mitterrand Parijs en in september 1987 deel te nemen in aan een conferentie van de Franstalige gemeenschap in Quebec.

We zijn in de periode van zijn persoonlijke Super DC-8 toen Liévin van Outryve d'Ydewalle, die op dat ogenblik actief was bij Air Zaïre, aangezocht werd om deel uit te maken van de persoonlijke bemanning van het staatshoofd.

Liévin kennen we nog van zijn fascinerend verhaal over zijn H-21 helikopter trip naar het Noorden van Congo in oktober 1964. We hebben dit een paar jaren terug in ons magazine gepubliceerd in acht afleveringen. Hij was toen lid van de FATAC, maar werd zodanig gepassioneerd door het land dat hij in 1966 de Luchtmacht verliet en ging vliegen voor Air Congo, later Air Zaïre.

WDB. Je moet wel vereerd geweest zijn toen men je aanbood om met de President te vliegen.

Liévin. Ik weet niet waarom ik "verkozen" werd, maar Mobutu herinnerde zich ons optreden met de H-21 helikopter

Mais outre l'utilisation sporadique d'un B-747, il disposait d'un DC-8 d'Air Zaïre configuré comme avion VIP. Ce sera avec cet avion que Mobutu effectuera de nombreux voyages d'État, avec Liévin d'Ydewalle comme *Captain*.

Plus tard, il utilisera un B-707 comme avion personnel. Cet avion était utilisé pour les vols longue distance tandis qu'il disposait d'un B-727 modifié en configuration VIP pour parcourir de plus courtes distances. Jojo Belot était le commandant de bord de ce B-727.

Mais ce n'est pas tout. Ainsi, il affrète un Concorde pour certains vols intercontinentaux, par exemple pour rendre visite à son « collègue » François Mitterrand à Paris et pour participer à une conférence de la Communauté francophone au Québec en septembre 1987.

Nous sommes à l'époque de son Super DC-8 personnel lorsque Liévin van Outryve d'Ydewalle, alors actif chez Air Zaïre, est sollicité pour faire partie de l'équipage personnel du chef de l'État.

Nous connaissons Liévin grâce au récit fascinant de son voyage en hélicoptère H-21 dans le nord du Congo en octobre 1964. Il y a quelques années, nous l'avons publié en huit épisodes dans notre magazine. Il est alors membre de la FATAC, mais se passionne tellement pour le pays qu'il quitte la Force Aérienne en 1966 pour voler pour Air Congo, plus tard Air Zaïre.

WDB. Vous avez dû être honoré quand on vous a proposé de voler avec le Président.

Liévin. Je ne connais pas la raison pourquoi j'ai été « élu », mais Mobutu se rappelait la performance de l'hélicoptère à Kinshasa lors des émeutes au mois d'août 1964. Une démonstration qui, selon lui, avait été très efficace.

Ma désignation fut loin d'être une promotion ; toutefois,

Pilotes de Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle

in Kinshasa tijdens de rellen in augustus 1964. Een demonstratie die, volgens hem, zeer doeltreffend was geweest.

Mijn aanduiding was verre van een promotie, maar het bracht me wel naar vele hoofdsteden om ontvangen te worden bij diegenen die de kunst verstaan om staatshoofden met hun rijk gevulde kelders te verwelkomen. Dit gaf mij de gelegenheid om delen van de wereld te ontdekken die voor gewone toeristen verboden terrein zijn, maar ook om dit te doen in bijzonder gunstige omstandigheden.

De piloten en mecaniciens waren blank, de bedienden en hostesses waren Zaïrees. De President was erg trots om blanken als lid van zijn bemanning te hebben. Hij vond het zelfs leuk om ons aan zijn gasten te laten zien. Wij moesten aanwezig zijn bij alle diners, recepties, bezoeken, toespraken en feesten. Kortom, al het officieel en protocollair gedoe dat gekoppeld is aan het bezoek van een staatshoofd. Het was een zeer interessante ervaring, behalve dan de lange toespraken vol anti-kolonialistische tirades en woorden van wraak tegen de Europeanen.

cela m'amena à faire la tournée de bien des capitales. Surtout de celles qui ont cet art si particulier d'accueillir les chefs régnant sur des États aux sous-sols richement pourvus. Ainsi, j'eus l'occasion de découvrir des parties du globe qui resteraient interdites pour bien longtemps encore aux regards des simples touristes, mais aussi de le faire dans des circonstances particulièrement favorables.

Il y avait donc quatre pilotes et deux mécaniciens, tous blancs. Le personnel de cabine, une dizaine de commis et d'hôtes, était zaïrois. Le président était très fier d'avoir des Blancs comme membres de son équipage ; il se faisait même un grand plaisir à nous exhiber à ses hôtes. Nous étions tenus d'être présents à tous les diners, réceptions, visites, discours et soirées. Enfin, à tout ce qui était officiel avec le protocole qu'imposait la visite d'un chef d'État. Expériences des plus intéressantes, exception faite toutefois des grands discours panachés de tirades anticolonialistes et de mots vengeurs à l'égard des Européens.



Liévin van Outryve d'Ydewalle with his DC-8 crew in Beijing (left) and Rangoon (right) during the presidential visit to China and Myanmar in January /February 1973. Note the image of Mobutu on the garments of the air hostesses.

Wanneer er slechts zes blanken zijn in een samenkomst van enkele honderden gekleurde mensen, val je op als een volle maan in het midden van de nacht. Met alle de ogen van de aanwezigen op ons gericht, probeerden we ons klein te maken, heel klein. Niet gemakkelijk in deze enorme paleizen. Die van onder meer Peking, Sjanghai, Hanshow (Wuhan) of Kanton waren groter dan stationshallen en wij zaten altijd een paar meter van de gastentafel verwijderd.

WDB. Had de bemanning, naast het vliegen, nog bijkomende verantwoordelijkheden?

Liévin. We waren ook "betaalmeesters". Bij lange-afstands-vluchten had Air Zaïre geen agenten voor de tussenstops. Het was dus aan de bemanning om de meeste financiële

Quand on n'est que six Blancs dans une assemblée de plusieurs centaines de personnes de couleur, on se fait remarquer comme la pleine lune au milieu de la nuit. Avec le poids des regards de toute l'assemblée sur nous, on essayait alors de se faire petits, tout petits. Pas facile dans ces immenses palais. Ceux de Pékin, Shanghai, Hanshow ou Canton entre autres, étaient plus grands que des halls de gare et nous dans tout cela, toujours à quelques mètres de la table des hôtes.

WDB. L'équipage avait-il d'autres responsabilités en plus du vol ?

Liévin. Nous étions aussi des « payeurs ». En cours de route, lors de ces séjours dans différents pays, Air Zaïre ne disposait pas d'agents pour les escales. C'était donc à l'équipage de se

Piloten van Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle

problemen op te lossen. Aangezien alle diensten en brandstof binnen het uur betaald moesten worden en kredietkaarten nog niet in zwang waren, kregen wij een zeer groot geldbedrag dat wij onder elkaar verdeelden om het risico van diefstal te beperken.

Ieder van ons trachtte de bundels van tienduizenden dollars zo goed mogelijk te verbergen. De ene in zijn sokken, een ander in een voering, een broek, in een buidel om de hals te hangen of in een daartoe bestemde buikriem.

We spraken gezamenlijk af om de factuur te delen en toen het tijd was om te betalen, leidde dit tot zeer komische situaties. In feite, om in de schat te kunnen duiken, moest ieder van ons zich afzonderen om onze schuilplaats veilig te houden voor gevaarlijke nieuwsgierigen. Zoals overal in de wereld wachten boeven op hun kans, maar er zijn ook nieuwsgierige en vingervlugge douanebeambten en politieagenten. Mensen die allemaal gemeen hadden dat ze slecht betaald werden en hun inkomsten aanvulden met hun vindingrijkheid.

WDB. Hoe werd de beveiliging van het vliegtuig verzekerd?

Liévin. Onze illustere passagier voor wie we werkten had veel vrienden in deze wereld. Of, neen, eerder omgekeerd...

We moesten telkens een "testvlucht" uitvoeren vooraleer we vertrokken voor een officiële vlucht. Dit was een manier om zeker te zijn dat het vliegtuig niet gesaboteerd was. Dit waren vluchten waarbij de hele bemanning merkwaardig alert was op het geringste verdachte geluid, het geringste onverklaarbare gefluit.

Ik herinner me sommige luchthavens waar het presidentiële vliegtuig in het volle zicht geparkeerd stond, zodat iedereen het kon zien en bewonderen. Het bleef daar enkele dagen, in principe bewaakt door een ploeg soldaten. Maar meestal bleven die in de schaduw van de palmbomen. Het is handiger om te slapen en bovenal blijft het bier veel langer koud.

Gelukkig hielden de mannen van de veiligheid en de geheime politie alles in de gaten. Dus 's avonds, voordat ze naar de bloemetjes gingen buiten zetten met hun collega's in de stad, verzegelden ze alle deuren van het vliegtuig met rode Pirelli-tape. Zodoende konden ze de volgende dag controleren of er iemand had ingebroken. Door de warmte werd dit soort tape elastisch en kon hij zo vaak als men wilde worden verwijderd en opnieuw worden aangebracht. Praktisch, maar niet erg geruststellend!

WDB. Was Mobutu een veeleisende passagier?

Liévin. Niet voor de bemanning. Het vliegtuig, een Douglas Super DC-8 Super was zeer comfortabel ingericht. Ten minste voor onze illustere passagier, zijn gevolg van

charger de la plupart des problèmes financiers. Comme tout service devait être payé dans l'heure et que les cartes de crédit n'étaient pas encore en vogue, on nous avait remis une très grosse somme d'argent que nous avions partagée entre nous afin de diminuer les risques de vol.

Chacun avait donc dissimulé comme il le pouvait des liasses de dizaines de milliers de dollars. L'un dans ses chaussettes, un autre dans une doublure, un slip, une pochette autour du cou ou une ceinture prévue à cet effet.

Tout était laissé à l'imagination de chacun. Au moment de payer, comme nous nous étions mis d'accord pour le faire solidairement afin de partager le magot, cela nous conduisait à des situations des plus comiques. En effet, pour puiser dans son trésor, chacun devait s'isoler afin de conserver sa cachette à l'abri de dangereuses curiosités. Comme partout dans le monde, il y avait des margoulin's qui attendaient leur chance, mais aussi des douaniers fouineurs et des policiers aux doigts agiles. Des gens qui tous avaient en commun de n'être payé que selon leurs ruses.

WDB. Comment la sécurité de l'avion était-elle assurée ?

Liévin. Notre illustre passagier pour lequel nous faisons cela, était un homme qui par le monde avait beaucoup d'amis. Enfin, non, plutôt le contraire...

Je veux parler des vols qui précédaient chaque départ officiel. Ce n'étaient pas vraiment des vols d'essai, cela y ressemblait pourtant, mais c'était simplement une manière de s'assurer que l'avion n'avait pas été saboté. C'étaient des vols où tout l'équipage restait étrangement attentif au moindre bruit suspect, au moindre sifflement inexplicable.

Je me souviens de certains aéroports où l'avion présidentiel était garé bien en vue de manière à ce que tout le monde puisse le voir et l'admirer. Il y restait plusieurs jours, gardé en principe par une escouade de militaires. Mais le plus souvent, ceux-ci restaient à l'ombre des palmiers. C'est plus commode pour dormir et surtout, les bières s'y gardent fraîches bien plus longtemps.

Heureusement que les hommes de la sûreté et de la police secrète veillaient à tout. Ainsi, le soir, avant d'aller faire la noce avec leurs collègues en ville, ils scellaient toutes les portes de l'appareil avec du tape Pirelli rouge. Ceci afin de pouvoir contrôler le lendemain si quelqu'un s'y était introduit. Avec la chaleur, ce genre de ruban adhésif devenait élastique et pouvait alors s'enlever et se remettre autant de fois qu'on le voulait, pratique, mais peu rassurant !

WDB. Mobutu, était-il un passager exigeant ?

Liévin. Pas pour l'équipage. Son avion était un Douglas Super DC-8, aménagé d'une manière fort confortable. Du

Pilotes de Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle

Mobutu in his usual position while travelling.
Behind the Captain:

- listening to the communications,
- monitoring the aircraft flight path,
- transmitting his greetings to the heads of states they were overflying and
- giving advice on how to avoid thunderstorms.



ministers, de pers, alsook voor de onvermijdbare “*deuxième bureau*”, zijn maîtresses. Er was ook een vergaderzaal, een keuken, een slaapkamer, een badkamer. Dus al het comfort van een mooi appartement.

Maar de generaal gaf de voorkeur aan het gezelschap van de bemanning. Hij bracht het grootste deel van zijn tijd door op de vierde stoel van de cockpit, nippend aan zijn whisky en babbelend met ons. Hij was geïnteresseerd in alle fasen van de vlucht. Hij volgde elke manoeuvre met grote aandacht en vond het leuk ons veel vragen te stellen. Telkens als we een grens overstaken, hield hij een toespraak ter ere van het staatshoofd van het land waar we overheen vlogen.

Aangezien hij uren in de cockpit doorbracht heb ik vaak kunnen vaststellen dat kennis van de luchtvaart indrukwekkend was, vooral in navigatie. Hij was geïnteresseerd in alle fasen van de vlucht, vooral in navigatie. Geen elektronische navigatie of navigatie met radio's en radars, maar “map reading”, het echte werk, met alleen een

moins pour notre illustre passager, sa suite de ministres, l'équipe de presse ainsi que pour l'inévitable deuxième bureau, les maîtresses. Il y avait aussi une salle de réunion, une cuisine, une chambre à coucher, une salle de bain. Enfin, tout le confort d'un bel appartement.

Le général préférait pourtant la compagnie de l'équipage. Il passait la plupart du temps assis sur le quatrième siège du cockpit où il sirotait son whisky, tout en bavardant avec nous. Toutes les phases du vol l'intéressaient. Il suivait chaque manoeuvre avec grande attention et s'amusait à nous poser de nombreuses questions. À chaque passage de frontière, il prononçait un discours en l'honneur du chef d'état du pays survolé.

Comme il passait des heures dans le cockpit, j'ai souvent eu l'occasion de constater que ses connaissances aéronautiques étaient assez impressionnantes, surtout en navigation. Pas la navigation électronique ou à l'aide de radios et de radars, mais la navigation simple, la vraie, avec seulement une

Mobutu in the co-pilot seat of a C-130.

The aircraft was equipped with a special VIP container for travelling to locations where his presidential aircraft couldn't land.

As usual, he preferred to be in the cockpit.
Note the leopard skin on the seat.



Piloten van Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle

kaart, een kompas en veel observatie. Dus op elk moment kon hij zien waar we waren.

Nog een detail dat ik me heel goed herinner. Hij had grote bewondering voor Bokasa en diens kroning tot keizer van Centraal-Afrika, hij was van plan hetzelfde te doen en wilde alles weten over de gebruiken aan het Belgische hof. Een domein waar ik zeer weinig van af wist. Maar hij gaf niet op. De protocollen, regels en gewoonten van de Kroon waren uiterst belangrijk voor zijn plannen.

WDB. Hoe zou je hem typeren als persoon?

Liévin. Hij was een slimme strateeg; geduldig, koppig, sluw. Hij was ongeëvenaard in het manipuleren van alle situaties in zijn voordeel. Ik herinner me nog goed zijn ondeugende en slimme roofzuchtige blik. Sommigen vergeleken hem met een luipaard, zijn voorkeursimago, maar zijn gelijkenis met een krokodil was veel relevanter.

We hadden een goede relatie met hem. Discreet en terughoudend natuurlijk, maar correct en zonder problemen. We spraken nooit over politiek. Het onderwerp zou ongepast zijn geweest. Hij was degene die de politiek deed. Dus het gesprek ging over actuele zaken, over rariteiten opgemerkt tijdens de reis.

WDB. Jullie moeten toch wel een aantal anekdoten beleefd hebben.

Liévin. Te veel om op te noemen, maar ik wil jullie toch een eerder komisch incident niet onthouden. De scène vond plaats in Djibouti.

Djibouti is een kleine staat tussen Ethiopië en de Golf van Aden. Komende van Addis Abeba zette de lange presidentiële Super DC-8 zijn 150 ton neer op de enige landingsbaan met asfalt. We volgden een follow-me tot aan de voorbehouden parking aan de terminal. De rode loper lag klaar.

De motoren worden afgezet, de generaal zet zijn luipaard bontmuts op. De deur gaat open, maar onderaan de trap gebaart een van de autoriteiten van het ontvangstcomité dat we moeten wachten. De deur wordt een beetje gesloten voor meer discretie. Het is erg warm en het duurt even voor de airco aanslaat. Zo begon een lange wachttijd onder een brandende zon die de het interieur meer en meer opwarmde tot op een verstikkend niveau.

Wat was de dringende reden om een van de belangrijkste staatshoofden van het continent zo lang te laten wachten? Het antwoord kwam iets later. Toen het protocol voor de ontvangst van de generaal werd opgesteld, merkte iemand op dat de vlag die aan de hoofdmast was gehesen, die van het voormalige Congo was! Niet enkel de naam van het land, maar ook de kleuren van de vlag waren veranderd. Het was

carte, une boussole et beaucoup d'observation. Ainsi à tout moment, il pouvait dire l'endroit où nous nous trouvions.

Encore un détail dont je me souviens très bien. Il avait une grande admiration pour Bokasa et son sacre comme Empereur d'Afrique centrale ; il avait l'intention d'en faire autant et voulait tout savoir sur les coutumes de la cour belge. Un domaine que je connaissais très peu. Mais il n'en démordait pas. Les protocoles, les règles et les coutumes de la Couronne lui paraissaient extrêmement importants pour ses projets.

WDB. Comment le caractériseriez-vous en tant que personne ?

Liévin. C'était un habile stratège. Patient, entêté, rusé. Il n'avait pas d'égal pour manipuler toutes les situations à son avantage. Je me souviens bien de son regard malicieux et futé de prédateur. Certains le comparaient à un léopard dont par ailleurs il affectionnait la fourrure, mais sa ressemblance avec un crocodile était bien plus pertinente.

Nous avions de bons rapports avec lui. Discrets et réservés bien sûr, mais corrects et sans problèmes. Jamais nous ne parlions de politique. Le sujet aurait été inconvenant, c'était lui qui la faisait. La conversation se déroulait donc sur des sujets d'actualité, sur des curiosités observées pendant le voyage.

WDB. Vous avez dû vivre quelques anecdotes...

Liévin. J'en ai vécu beaucoup mais l'histoire suivante est un peu plus cocasse que les autres. Elle aurait même pu servir de trame à une pièce de boulevard. Cela se passait à Djibouti.

Djibouti est un minuscule état situé entre l'Éthiopie et le Golfe d'Aden. Venant d'Addis-Abeba, le long Super DC-8 présidentiel posa ses 150 tonnes sur l'unique piste goudronnée du pays. Une Follow-Me nous a indiqué de nous placer face à l'aérogare. C'est là où, comme d'habitude, sont rendus les honneurs aux visiteurs de marque. Le tapis rouge était prêt.

Moteurs coupés, le général se lève et ajuste sa toque en peau de léopard. La porte s'ouvre mais au bas de l'escalier, une des autorités du comité d'accueil fait signe d'attendre. On referme un peu la porte pour plus de discrétion. Il fait très chaud et la climatisation met du temps à se mettre en route. Alors commence une longue attente sous un soleil de plomb rendant étouffant l'air de la carlingue.

Pour quelle grave raison pouvait-on bien faire patienter si longtemps un des chefs d'État les plus importants du continent ? La réponse vint un peu plus tard. Au moment où le protocole s'était mis en place pour la réception du général, quelqu'un remarqua que le drapeau hissé au grand mât était celui du Congo d'avant 1971 ! Or, depuis que le nom de ce

Pilotes de Mobutu - Liévin van Outryve d'Ydewalle

belangrijk dat de generaal deze afschuwelijke vergissing niet zou opmerken. Djibouti werd nog steeds geregeerd door Frankrijk en er konden diplomatieke problemen ontstaan voor veel minder.

Maar waar vind je de nieuwe vlag van Zaïre? Mensen zochten overal. Uiteindelijk herinnerde iemand zich dat er in een kast in een van de kantoren van de gouverneur een pakje lag dat nooit was geopend. Oef, het was de vlag in kwestie. Een jeep van het Legioen bracht het snel naar de luchthaven.

Om niet op te vallen werden orders gegeven om niets van deze verwarring te laten merken, niet heen en weer te rennen en niet te druk te doen. Men hoopte dat niemand zou merken wat er aan de hand was. Maar de tijd begon te dringen. Eindelijk verscheen er een legionair, met een bundel onder zijn arm, om de vlaggen om te wisselen. Hij maakte het touw los van de vlaggenmast en begon te trekken. Maar plotseling liep alles vast; het touw zat gekneld in de kleine katrol bovenaan de mast.

Hoe hard hij ook trok, er gebeurde niets. Er was geen manier om die verdomde vlag naar beneden te krijgen. Een golf van verbijstering ging over de ontvangende delegatie. De vlag van het voormalige Congo zat vast, in het midden van de mast, onstuimig wapperend in de wind. Wat gedaan?

De officier gaat op zoek naar een ladder... maar er was er geen bij de hand.

Dan maar de mast afzagen, maar een zaag is niet makkelijker te vinden dan een ladder. Er gingen enkele minuten voorbij voordat iemand terugkwam met een cirkelzaag en een verlengsnoer. Een legionair ging aan de slag, maar het duurde enige tijd.

pays avait changé, les couleurs en avaient bien entendu fait autant. Il ne fallait surtout pas que le général s'aperçoive de cette horrible négligence. Djibouti était encore gouverné par la France et des problèmes diplomatiques pouvaient survenir pour bien moins que cela.

Mais où trouver le nouveau drapeau du Zaïre ? On chercha de tout côté. Finalement, quelqu'un se souvint que dans une armoire située dans un des bureaux du gouverneur, il y avait un paquet qui n'avait jamais été ouvert. Peut-être contenait-il ce drapeau. C'était bien lui. À toute vitesse, une jeep de la Légion l'amena à l'aérodrome.

Pour ne pas attirer l'attention, on avait donné l'ordre de ne rien laisser paraître de ce désarroi, de ne pas courir et d'éviter de trop s'affairer. On espérait bien que personne ne remarquerait ce qui se passait. Mais le temps pressait. Enfin, l'air de rien, tenant un paquet sous le bras, un légionnaire se présenta pour échanger les drapeaux. Il délia la corde de la hampe et commença à tirer. Mais soudain, tout se bloqua. La corde semblait s'être coincée dans la petite poulie tout en haut du mât.

L'homme avait beau tirer, rien n'y faisait. Plus moyen de descendre ce foutu drapeau. Un vent de stupeur passa sur la délégation d'accueil. Voilà le drapeau de l'ancien Congo, bloqué, flottant impétueusement à mi-hampe. Que faire ?

L'officier cherche une échelle... mais il n'y en avait pas sous la main.

Solution : sciez le mât, mais une scie ne se trouve pas plus facilement qu'une échelle. Plusieurs minutes s'écoulèrent avant que quelqu'un ne revienne muni d'une scie circulaire et d'une rallonge. Pendant ce temps, on avait amené un véhicule afin de masquer le pied du mât. Un légionnaire se mit au travail, mais cela prit quelques minutes.

In 1973, president Mobutu came on a state visit to the UK. He benefited from the Queen's hospitality and stayed at Buckingham Palace with his wife.

However, it was discovered that Mobutu had taken a huge risk regarding the health of the Queen's beloved Corgis dogs.

The President and his wife had smuggled their own dog through customs without going through the necessary checks when entering the UK.

This could have led to health problems or an increased risk of disease spreading, particularly to the Queen's favourite dogs.

The Queen was outraged and told the couple: "Get that dog out of my house".





Mobutu's B-707-382B, ex TAP. Registration 9T-MSS (Mobutu Sese Seko). The aircraft was confiscated in Lisbon and, several years later, dismantled. The cockpit and one of the engines are on display in the Sintra air museum near Lisbon.

In de oververhitte cabine leek het een eeuwigheid. De airco had betere dagen gekend en ik herinner me de generaal overvloedig zwetend, met zijn onafscheidelijke luipaard bontmuts op het hoofd

Niemand wist wat er aan de hand was. Het leek op een grap, maar dit waren momenten van groot belang voor beide landen. Vergeleken met Congo was Djibouti slechts een zandkorrel, maar zelfs dan kan de kleinste vergissing in het protocol als een aanstoot of een belediging worden geïnterpreteerd.

Ik weet niet of de generaal iets in de gaten had, maar hij wist zich uitstekend te beheersen en in ieder geval liet hij niets merken van de onaangenaamheden bij het lange wachten. De tussenstop in dit kleine land was slechts voor een paar uur gepland. De bedoeling was enkel om uw goede verstandhouding met de Franse regering in stand houden. Niets meer.

Toen alles in orde was, konden de passagiers van het vliegtuig eindelijk uitstappen. Een fanfare begroette hen aan de voet van de trap. Maar dan: stop de muziek; stop de muziek!

Niet enkel het vaandel van Congo was gewijzigd, maar ook het volkslied. De muzikanten keken elkaar in paniek aan, ze hadden geen partituur van het nieuwe volkslied. Gefrustreerd overlegden ze even met elkaar en verlieten de scène.

De welkomstceremonie werd ingekort. Verklaringen, welkomstknuffels, handdrukken, enz. Korte gesprekken in de schaduw van de vleugels van het vliegtuig. De rode loper werd niet gebruikt.

Daarna, vanwege de vertraging bij het uitstappen en het tijdschema dat in acht moest worden genomen, ging iedereen weer aan boord en het vliegtuig vertrok naar India.

Bedankt, Liévin om ons toe te laten bepaalde van uw ervaringen op papier te zetten. U hebt ons de mens Mobutu beter leren kennen.

À l'intérieur de la carlingue, l'air torride rendait le temps long. Le climatiseur avait connu des jours meilleurs et je me souviens que le général, coiffé de son éternel calot en fourrure de léopard, transpirait à grosses gouttes.

Personne ne savait ce qui se passait. Cela avait l'apparence d'une blague, pourtant c'étaient des moments d'une importance capitale pour les deux pays. Comparé au Congo, Djibouti n'était qu'un grain de sable mais même en ce cas en diplomatie, le moindre petit fait peut être interprété comme étant une insulte, une offense ou une injure.

J'ignore si le général s'était rendu compte de quelque chose, mais il sut parfaitement se dominer et il ne laissa en tout cas rien paraître du désagrément que lui avait causé l'attente. L'escale dans ce petit pays n'était que de quelques heures. Elle avait été décidée juste pour entretenir la bonne entente avec l'administration française. Rien de plus.

Quand tout fut en ordre, les passagers de l'avion purent enfin descendre, un air de fanfare les accueillit au pied de l'escalier. Mais stop ! Arrêtez la musique !

Si le drapeau du Congo avait changé, l'hymne national avait également subi des modifications. Les musiciens se regardèrent affolés. Pris au dépourvu, ils se concertèrent un instant, puis n'ayant aucune solution à leur problème, ils quittèrent discrètement les lieux.

La cérémonie d'accueil fut abrégée. Déclarations, accolades de bienvenue, poignées de mains, etc. Brèves conversations en aparté à l'ombre des ailes de l'avion. Le tapis rouge n'a pas été utilisé.

Puis, à cause du retard pris pour le débarquement ainsi que d'un horaire à respecter, tout le monde remonta à bord de l'avion qui prit son envol vers les Indes.

Merci, Liévin, de nous avoir permis de mettre sur papier certaines de vos expériences. Vous nous avez aidé à mieux comprendre la personnalité de Mobutu.