

# Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode



Wilfried De Brouwer

Traduction :  
André Perrad  
& Mich De Weirdt

## Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

### Deel 2: De exodus

### Partie 2 : L'exode

In ons vorig magazine hebben we de chaotische toestand geschetst die ontstond enkele dagen na de onafhankelijkheid van de Congolesse republiek op 30 juni 1960. Militairen van de voormalige Congolesse Weermacht, omgedoopt tot ANC (Armée Nationale Congolaise), kwamen in opstand tegen hun blanke officieren en zaaiden terreur over gans het land. De Belgische regering zag zich genoodzaakt om haar landgenoten aan te bevelen het land te verlaten. Hun evacuatie werd sterk gehinderd door de rebellerende militairen.

Ondergetekende heeft een groot gedeelte van dit evacuatieproces van dichtbij beleefd als lid van de Vuursteunflight op gewapende Harvard (T-6A), die bij de onafhankelijkheid opereerde vanuit Kitona maar op 13 juli ontplooidde naar het toenmalige Leopoldstad.

#### De benadering van de regering

In de memoires van Gaston Eyskens, de toenmalige eerste minister, lezen we dat de regering reeds op **07 juli** beseft dat de inzet van de in Congo gestationeerde Belgische troepen noodzakelijk zal zijn om een veilige aftocht van onze landgenoten te verzekeren. Echter, volgens het vriendschapsverdrag dat getekend was de dag voor de onafhankelijkheid, mogen de Belgische troepen enkel optreden na uitdrukkelijk verzoek van de Congolesse regering. Conform het verdrag, richt de Belgische ambassadeur enkele keren een vraag in die zin aan Lumumba. Hij stuit op een radicale weigering. Desondanks beslist de regering op **08 juli** om toch troepen in te zetten, maar dan enkel om de veilige evacuatie van onze landgenoten te beschermen. Dit wordt door Lumumba als een agressie beschouwd en hij krijgt de morele steun van heel wat, vooral communistisch gezinde landen.

Op **09 juli** wordt de volledige Sabenavloot opgeëist en de reeds aanwezige militairen in Kamina en Kitona worden aanzienlijk ver-

Dans notre précédent magazine, nous avons décrit la situation chaotique qui survient quelques jours après l'indépendance de la République du Congo, le 30 juin 1960. Des militaires de l'ancienne Force Publique, rebaptisée ANC (Armée Nationale Congolaise), entrent en rébellion contre leurs officiers blancs et sèment la terreur dans tout le pays. Le gouvernement belge se voit contraint d'ordonner à ses compatriotes de quitter le pays. Leur évacuation est fortement entravée par les militaires rebelles.

Le soussigné a vécu de près une grande partie de cette opération d'évacuation en tant que membre du Flight Appui Feu sur Harvard (T-6A) armé, qui à l'indépendance opère depuis Kitona mais qui se déploie à Léopoldville le 13 juillet.

#### L'approche du gouvernement

Dans les mémoires de Gaston Eyskens, alors Premier ministre, on peut lire que déjà le **07 juillet**, le gouvernement réalise que l'intervention des troupes belges stationnées au Congo sera nécessaire pour assurer le départ sécurisé de nos concitoyens. Toutefois, selon le traité d'amitié signé la veille de l'indépendance, les troupes belges ne peuvent intervenir qu'à la demande expresse du gouvernement congolais. Conformément au traité, l'ambassadeur belge envoie à plusieurs reprises une demande en ce sens à Lumumba. Il se heurte à un refus radical. Malgré cela, le gouvernement décide le **08 juillet** de déployer des troupes, mais uniquement pour protéger l'évacuation sûre de nos compatriotes. Ce qui est considéré par Lumumba comme une agression et il obtient le soutien moral de nombreux pays, surtout communistes.

Le **09 juillet**, toute la flotte Sabena est mobilisée et les militaires déjà présents à Kamina et à Kitona sont fortement renforcés depuis la mère patrie. Cela implique l'intervention de toute la flotte de transport de la



sterkt vanuit het moederland. Dit vereist de inzet van de volledige transportvloot van de Luchtmacht maar ook de Sabenatoestellen, die voor hun evacuatieopdracht zonder passagiers uit Brussel vertrekken, worden gebruikt om troepen te vervoeren naar onze ex-kolonie.

### Sabena komt op snelheid

In juli 1960 bestaat de Sabena-vloot uit 26 vliegtuigen, meer bepaald uit vijf splinternieuwe B-707, acht DC-7's en 13 DC-6's. Daarbij heeft de maatschappij een uitgebreid potentieel voor binnenlandse vluchten in Congo, namelijk 13 DC-3's; vijf DC-4's en vier Convairs 240.

Force Aérienne pour transférer les troupes vers notre ancienne colonie, mais aussi des appareils Sabena, qui pour leur mission d'évacuation partiront de Bruxelles sans passagers civils.

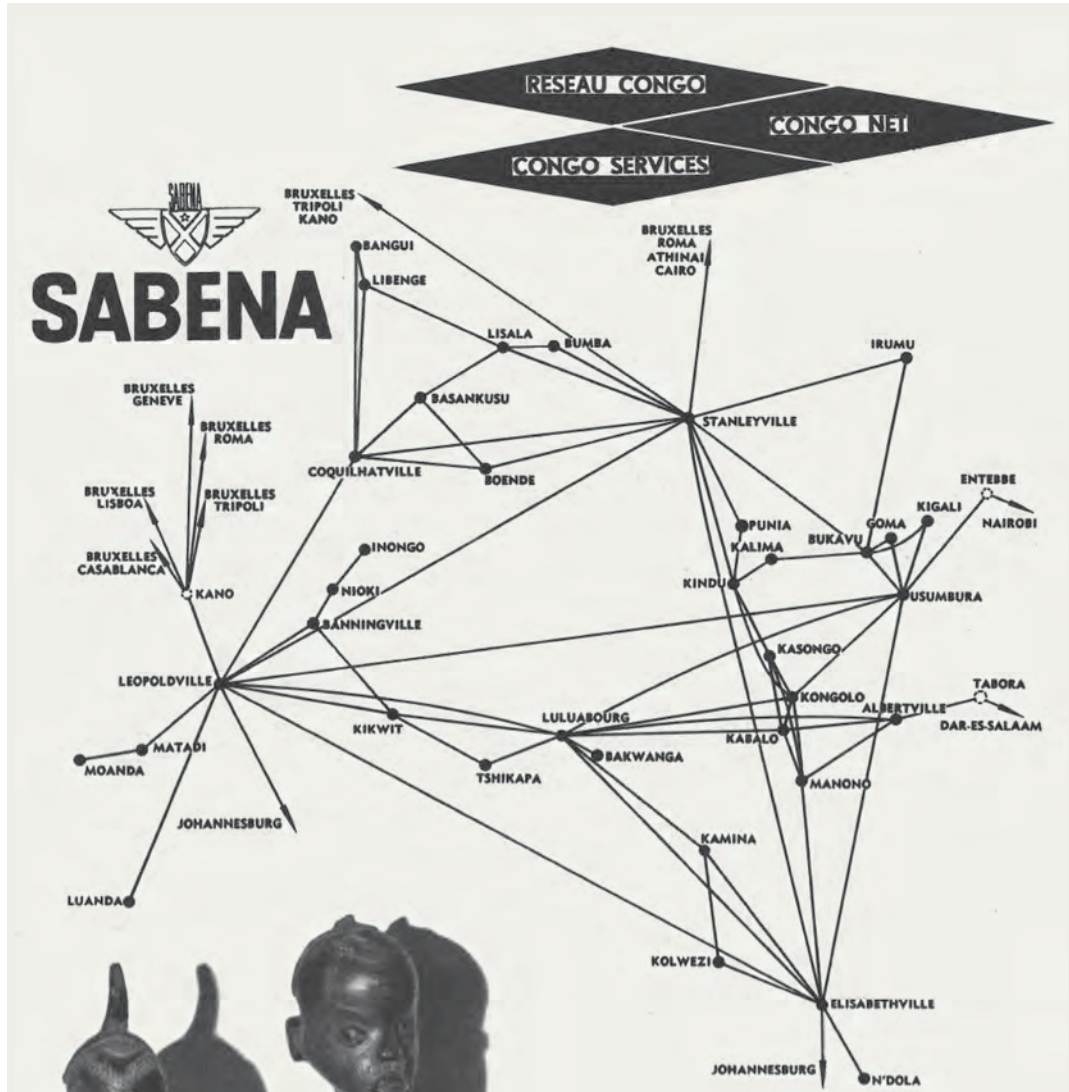
### La Sabena monte en régime

En juillet 1960, la flotte de la Sabena se compose de 26 avions, à savoir cinq tout nouveaux B-707, huit DC-7 et treize DC-6. En outre, la compagnie dispose d'un vaste potentiel de vols au Congo, notamment 13 DC-3, cinq DC-4 et quatre Convair 240.

## Congo 1960

Meer dan 60% van de Sabenaoperaties gebeuren op routes naar Afrika en in het binnenland van Congo. De kaart hieronder geeft een overzicht van het Afrikaans netwerk. Een belangrijk punt is dat die bemanningen een ruime ervaring hebben om te opereren op de typisch onverharde Congolese startbanen, die niet uitgerust zijn met navigatiemiddelen noch met enige startbaanverlichting.

Plus de 60% des opérations Sabena se passent sur les routes vers l'Afrique et à l'intérieur du Congo. La carte ci-dessous donne un aperçu du réseau africain. Il est important de noter que ces équipages ont une grande expérience pour opérer sur les rudimentaires pistes d'envol congolaises en terre, qui ne sont équipées ni de moyens de navigation ni du moindre éclairage de piste.



Op dat ogenblik is Gilbert Périer voorzitter van Sabena; hij wordt bijgestaan door Gaston Dieu, vicevoorzitter en belast met de operaties in Afrika. Beiden vliegen naar Leopoldstad (Leo) op 28 juni 1960, twee dagen voor de onafhankelijkheid. Ze zijn aanwezig op de plechtigheid van 30 Juni en zijn, zoals alle Belgen, geschokt door Lumumba's onverwachte en agressieve toespraak. Ze waren van plan om naar België terug te vliegen op 02 juli, maar G. Dieu beslist ter plaatse te blijven omdat hij voelt dat er onraad in de lucht is.

Zoals vermeld in ons vorig magazine verslechtert de toestand in Leo geleidelijk na de rebellie van 04 juli. Een aantal vluchtelingen steken de Congostroom over via de Beach en wachten op hun evacuatie in Brazzaville (Brazza). Ook op Ndjili, het vliegveld van Leopoldstad, heerst totale chaos en vanaf **08 juli** moeten een aantal Sabenavluchten uitwijken naar Brazza waar de wachtende vluchtelingen worden opgepikt. Twee DC-7's kunnen er een tweehonderdtal passagiers inschepen en in

Gilbert Périer est le président de la Sabena à ce moment ; il est secondé par Gaston Dieu, vice-président et chargé des opérations en Afrique. Tous deux s'envolent vers Léopoldville (Léo) le 28 juin, deux jours avant l'indépendance. Ils assistent à la cérémonie du 30 juin et sont, comme tous les Belges, choqués par le discours inattendu et agressif de Lumumba. Ils prévoient de rentrer en Belgique le 02 juillet, mais G. Dieu décide de rester sur place parce qu'il a l'impression qu'il y a de l'orage dans l'air.

Comme mentionné dans notre précédent magazine, la situation se dégrade progressivement à Léo après la rébellion du 04 juillet. Plusieurs réfugiés traversent le fleuve Congo via le Beach et attendent leur évacuation à Brazzaville (Brazza). Un chaos total règne également à Ndjili, l'aéroport de Léopoldville, et à partir du **08 juillet** un certain nombre de vols Sabena devront être détournés sur Brazzaville où les réfugiés en attente seront recueillis. Deux DC-7 peuvent y embarquer

## Congo 1960

de morgen van 09 juli landen de eerste evacuatievluchten in Brussel.

Maar ook die evacuateroute wordt sterk bemoeilijkt; diegenen die wensen de Congostroom over te steken worden aan *de Beach* fel belaagd, beledigd en beroofd. Daarbij wordt ook de weg naar Ndjili geblokkeerd. Toch slaagt G. Dieu erin om op 08 Juli met de hulp van zijn Congolese chauffeur op het vliegveld te geraken; hij zal er meerdere dagen verblijven.

Hij is er niet alleen als Belg, naast een aantal Sabenacollega's zijn een aantal landgenoten ook in Ndjili geraakt, meestal dank zij de 'matabish' methode, en wachten op evacuatie. Lumumba komt er op blitz-bezoek en G. Dieu wijst hem erop dat het absoluut prioritair is dat het vliegveld operationeel blijft zodat de Sabenavliegtuigen kunnen landen om de vluchtelingen op te pikken. De Congolese premier reageert niet, het is duidelijk dat hij de toestand niet meer meester is.

Dezelfde avond, rond 21.00 u, meldt Gaston Remy zich met een Boeing 707; zijn vluchtplan voorziet een landing in Brazza. Ondanks alle risico's kan G. Dieu hem overtuigen om uit te wijken naar Ndjili. Alles verloopt normaal, maar het duurt toch drie uur om de vluchtelingen in te schepen. In de vroege morgen stijgt Remy op met een overvol vliegtuig. De vrouwen doen de reis met een kind op de schoot en grotere kinderen moeten zitplaatsen onder mekaar delen.

De Europeanen die geblokkeerd zijn in Leo worden radeloos; zowel Brazza en Ndjili zijn niet meer bereikbaar en in de stad worden de ex-kolonialen lastig gevallen door de rebelleerden ANC militairen. G. Dieu dringt aan bij de ondertussen tot brigadier-generaal aangestelde kolonel Gheysen<sup>1</sup>, om Ndjili in te nemen en de weg naar het vliegveld te beveiligen. Helaas, Gheysen beschikt slechts over 150 Para's en betwijfelt of hij voldoende potentieel heeft om dergelijke uitdaging tot een goed einde te brengen. Het zal nog enige dagen duren vooraleer de Belgische militairen tot de actie zullen overgaan.

Sabena opteert om de evacuatie uit te voeren langs twee verschillende assen. De vluchtelingen van het westelijk deel van Congo zullen door de Boeing 707's en DC-7's opgepikt worden in Leopoldstad. Diegenen die vanuit het oostelijk deel het land verlaten worden in eerste instantie naar Usumbura overgevlogen. Daar wordt Robert Van Michel aangeduid als chef van de sector om de evacuatie te coördineren. Hij beschikt er over meerdere DC-3's die de vluchtelingen van Boënde, Stanleyville, Kindu, Kalima, Bukavu en Goma naar Usumbura vliegen. Omdat de Boeing 707 niet kan landen in Usumbura gebeurt de terugvlucht naar België enkel met DC-6 of DC-7, meestal via Tripoli.

Alhoewel het geen probleem is te opereren vanuit Usumbura, hebben de Sabena DC-3's wel moeilijkheden om mensen op te halen op de diverse vliegvelden in Oost-Congo. Bepaalde startbanen worden geblokkeerd door rebellerende militairen. Vanaf 10 juli zal die toestand geleidelijk verbeteren; de Belgische troepen worden verspreid over meerdere locaties om de ANC rebellen op afstand te houden.

### De escalatie

De meeste Europeanen hadden Matadi reeds verlaten op 08 juli maar het Congolees havenpersoneel is in staking en verlamt alle activiteiten, zowel in Matadi als in Boma. Gezien het belang van die havens voor de bevoorrading van het binnenland wordt op **09 juli** beslist om de

deux cents passagers et le matin du 09 juillet, les premiers vols d'évacuation atterrissent à Bruxelles.

Mais cette route d'évacuation est aussi fort compliquée ; ceux qui veulent traverser le fleuve Congo par *le Beach* sont violemment harcelés, insultés et dévalisés. La route vers Ndjili est également bloquée. Cependant le 08 juillet, G. Dieu réussit avec l'aide d'un chauffeur congolais à atteindre l'aéroport ; il y restera plusieurs jours.

Il n'y est pas le seul Belge ; outre des collègues Sabena, plusieurs compatriotes ont également atteint Ndjili, souvent grâce à la méthode « matabiche », et attendent leur évacuation. Lumumba y arrive en visite-éclair et G. Dieu lui rappelle qu'il est absolument prioritaire que l'aérodrome reste opérationnel pour que les avions Sabena puissent atterrir afin de prendre en charge les réfugiés. Le Premier ministre congolais ne réagit pas ; il est clair qu'il ne maîtrise plus la situation.

Le même soir, vers 21 h, arrive Gaston Remy avec un Boeing 707 ; son plan de vol prévoit un atterrissage à Brazza. Malgré tous les risques, G. Dieu arrive à le convaincre de se dérouter vers Ndjili. Tout se passe normalement, mais l'embarquement des réfugiés dure quand même trois heures. Au petit matin, Remy décolle avec un avion surchargé. Les femmes font le voyage avec un enfant sur les genoux et les plus grands enfants doivent se partager les places assises.

Les Européens bloqués à Léo sont affolés ; Brazza aussi bien que Ndjili ne sont plus joignables et en ville, les ex-coloniaux sont agressés par les militaires rebelles de l'ANC. G. Dieu insiste auprès du colonel Gheysen, entretemps commissionné brigadier-général<sup>1</sup>, pour la prise de Ndjili et la sécurisation de la route vers l'aérodrome. Hélas, Gheysen ne dispose que de 150 Paras et doute d'avoir le potentiel suffisant pour mener à bien une telle entreprise. Il faudra encore quelques jours avant que les militaires belges passent à l'action.

La Sabena opte pour exécuter l'évacuation sur deux axes. Les réfugiés de la partie ouest du Congo seront pris en charge à Léopoldville par Boeing 707 et DC-7. Ceux qui quittent la partie est du pays seront d'abord transférés à Usumbura. Là, Robert Van Michel est désigné comme chef de secteur pour coordonner l'évacuation. Il dispose de plusieurs DC-3 pour transporter vers Usumbura les réfugiés depuis Boënde, Stanleyville, Kindu, Kalima, Bukavu et Goma. Comme le Boeing 707 ne peut pas se poser à Usumbura, le vol de retour vers la Belgique s'effectue uniquement en DC-6 ou DC-7, le plus souvent via Tripoli.

Bien qu'il n'y ait pas de problème pour opérer depuis Usumbura, les DC-3 Sabena éprouvent bien des difficultés pour aller chercher les gens sur les divers aérodromes de l'est du Congo. Certaines pistes sont bloquées par les militaires rebelles. À partir du 10 juillet, cette situation va progressivement s'améliorer ; les troupes belges sont envoyées vers plusieurs endroits pour garder les rebelles de l'ANC à distance.

### L'escalade

La plupart des Européens ont déjà quitté Matadi le 08 juillet mais le personnel congolais du port est en grève et paralyse toute activité aussi bien à Matadi qu'à Boma. Vu l'importance de ces ports pour l'approvisionnement de l'intérieur du pays, il est décidé le **09 juillet** d'en prendre le contrôle. À Matadi cela se passe à l'aide des Algériens et

1. Kolonel Gheysen was commandant COMETRO (Commando Metropolaanse strijdkrachten).

1. Le colonel Gheysen était commandant des COMETRO (Commandement des Forces Métropolitaines).

## Congo 1960

controle over te nemen. In Matadi gebeurt dit met behulp van Algerines en Vedettes van de Zeemacht; in Boma via de baan. Maar de bezetting van de haven van Matadi stuit op hevig artillerievuur en de Harvards van Kitona worden ter hulp geroepen om de artillerieposities van het rebellerende ANC uit te schakelen. Op 11 juli wordt een Harvard geraakt en de piloot ziet zich verplicht een noodlanding uitvoeren. Hij is gekwetst aan de ruggengraat maar wordt op een heroïsche wijze gered door een van zijn collega's. Een andere Harvard wordt door een gepantserd voertuig beschoten op de weg tussen Thysstad en Matadi. De piloot slaagt erin om het voertuig uit te schakelen.<sup>2</sup> Op **10 juli** worden de eerste Para's in Luluaburg gedropt om de 1200 gijzelaars uit het



Immo- Kasaiëgebouw te ontzetten. Ze worden met Sabena- en militaire vliegtuigen naar Leo en Kamina geëvacueerd.

Ook op 10 juli landen de Para's in Elisabethstad (E'ville) om de rebellerende ANC militairen te overmeesteren en de Europeanen gerust te stellen. Ongeveer 300 vluchtelingen worden met twee DC-4's van Sabena en transportvliegtuigen van de Luchtmacht naar Kamina geëvacueerd. Andere Europeanen vluchten met de wagen richting Ndola, in Noord-Rhodesië. De ex-kolonialen verlaten in massa, niet alleen de hoofdstad van Katanga, maar ook de belangrijke industriestad Jadotville, 110 km ten noordwesten van E'ville. Daar wordt een konvooi met privévoertuigen georganiseerd en vluchtelingen raken ongedeerd over de Rhodesische grens<sup>3</sup>.

De dag nadien, op **11 juli** 1960, roept Thsombé de onafhankelijkheid uit van Katanga, wat de verwarring nog vergroot. Het is duidelijk dat hij te voortvarend is geweest; bepaalde politieke facties in E'ville zijn geen partijgenoten en wensen hun eigen gang te gaan. Hij vraagt de interventie van Belgische troepen maar de regering neemt een afwachtende houding aan.

Lumumba, die ontstemd is over de inzet van Belgische troepen die de evacuatie van hun landgenoten beveiligen, richt op **12 juli** een vraag aan de Verenigde Naties (VN) om dringende militaire versterking te sturen voor de 'bescherming van het Congolese grondgebied'. Diezelfde avond ontvangt de Belgische regering een boodschap van Kasavubu en Lumumba waarin zij de Belgische troepen in Congo aanmanen zich terug te trekken naar Kamina en Kitona. Zij verzekeren dat de ANC voor

des vedettes de la Force Navale ; à Boma, par la route. Mais les troupes d'occupation du port de Matadi subissent de lourds tirs d'artillerie et les Harvard de Kitona sont appelés à l'aide pour éliminer les positions d'artillerie de l'ANC rebelle. Le 11 juillet, un Harvard est touché et le pilote doit effectuer un atterrissage forcé. Il est blessé à la colonne vertébrale, mais est sauvé de façon héroïque par un de ses collègues. Un autre Harvard est pris sous le feu d'un véhicule blindé sur la route entre Thysville et Matadi. Le pilote réussit à neutraliser le véhicule<sup>2</sup>. Le **10 juillet** les premiers Paras sont largués à Luluabourg pour délivrer les 1.200 otages du bâtiment Immo-Kasai. Ils sont évacués vers Léo et Kamina par avions militaires et Sabena.

Sabena in Stanleystad

La Sabena à Stanleyville

Le 10 juillet également, des Paras atterrissent à Élisabethville (É'ville) pour maîtriser les rebelles de l'ANC et enrayer la panique des Européens. Environ 300 réfugiés sont évacués vers Kamina par deux DC-4 Sabena et des avions de transport de la Force Aérienne. D'autres Européens fuient en voiture vers Ndola, en Rhodesie du Nord. Les anciens coloniaux quittent en masse, pas seulement la capitale du Katanga, mais aussi l'importante ville industrielle de Jadotville, à 110 km au nord-ouest d'É'ville. Là sont organisés des convois de voitures privées et la plupart des Belges atteignent indemnes la frontière rhodésienne<sup>3</sup>.

Le jour suivant, le **11 juillet** 1960, Tshombe proclame l'indépendance du Katanga, ce qui ajoute à la confusion. Il est clair qu'il a été trop optimiste ; certaines factions politiques à É'ville ne sont pas de son parti et souhaitent suivre leur propre voie. Il demande l'intervention des troupes belges mais le gouvernement prend une position d'attente.

Le **12 juillet**, Lumumba qui s'inquiète du déploiement de troupes belges protégeant l'évacuation de leurs compatriotes, demande aux Nations Unies (NU) d'envoyer un renfort militaire urgent pour « la protection du territoire congolais ». Le soir même, le gouvernement belge reçoit un message de Kasavubu et de Lumumba dans lequel ils invitent les troupes belges au Congo à se retirer à Kamina et à Kitona. Ils assurent que l'ANC veillera à la sécurité des Belges. Cela paraît tellement peu crédible que le gouvernement ne répond pas à cette demande.

Le **13 juillet**, le Conseil de sécurité des NU adopte une résolution qui prévoit que l'ONU apportera une assistance militaire au Congo et demande à la Belgique de retirer ses troupes. La France et la Grande

2. Meer over de Harvard interventies in ons volgend magazine.

3. We komen hierop terug in een volgende aflevering.

2. Plus sur les interventions Harvard dans notre prochain magazine.

3. Nous reviendrons sur le sujet dans une prochaine édition.

Luluabourg: het gebouw Immo-Kasai / le bâtiment Immo-Kasai.



Super DC-6. Eén van de werkpaarden / Un des chevaux de bataille.



de veiligheid van de Belgen zal instaan. Dit klinkt zeer ongeloofwaardig en de regering gaat niet in op deze vraag.

Op **13 juli** gaat de VN veiligheidsraad akkoord met een resolutie die bepaalt dat de VN militaire bijstand zal verlenen aan Congo en vraagt aan België om de troepen terug te trekken. Frankrijk en Groot-Brittannië hebben zich onthouden en Rusland heeft geëist dat de VN troepenmacht enkel zou bestaan uit Afrikaanse militairen. Onze regering aanvaardt deze resolutie met als voorbehoud dat België de troepen niet zal terugtrekken zolang er mensenlevens op het spel staan. De Amerikaanse vertegenwoordiger bij de VN sluit zich aan bij dit standpunt.

Ondertussen is de toestand kritisch in Leo. Gaston Dieu, die zich op de controletoren van Ndjili bevindt, ziet op 13 juli een kolonne met militaire voertuigen het vliegveld naderen. Het zijn de 150 Belgische para's die vanuit de stad gewapenderhand het vliegveld innemen. Er is weinig weerstand, maar wanneer Congolese militairen het vuur openen wanneer de para's de controletoren willen bezetten, worden twee rebellen neergeschoten. De andere ANC militairen geven zich over en leveren hun wapens in.

De bezetting van Ndjili is een gecoördineerde operatie; de para's worden gesteund door de drie overblijvende Harvards van Kitona die de

Bretagne s'abstiennent et la Russie exige que les forces de l'ONU soient uniquement composées de militaires africains. Notre gouvernement accepte cette résolution avec la réserve que la Belgique ne retirera pas ses troupes tant que des vies humaines seront en jeu. Le représentant américain auprès des Nations unies partage ce point de vue.

Entretemps, la situation est critique à Léo. Le **13 juillet**, Gaston Dieu, qui se trouve à la tour de contrôle de Ndjili, voit approcher une colonne de véhicules militaires. Ce sont les 150 Paras belges qui depuis la ville prennent militairement possession de l'aérodrome. Il y a peu de résistance, mais quand les militaires congolais ouvrent le feu au moment où les Paras veulent occuper la tour de contrôle, deux rebelles sont abattus. Les autres militaires de l'ANC se rendent et livrent leurs armes.

L'occupation de Ndjili est une opération coordonnée ; les Paras sont appuyés par les trois Harvard restants de Kitona pour assurer la sécurité de la route entre l'aérodrome et la ville. Dès que l'aérodrome est sécurisé, un complément de troupes est amené de Kitona par DC-4 et DC-6. Elles sont principalement utilisées pour protéger Ndjili ainsi que les réfugiés blancs sur la route vers l'aéroport. Les Harvard sont stationnés à Ndjili et à partir du 14 juillet, ils contrôleront la route entre Thysville et Léo pour mettre un terme aux éventuels renforts

## Congo 1960

weg tussen het vliegveld en de stad beveiligen. Eens de veiligheid van het vliegveld verzekerd, worden bijkomende troepen met DC-4 en DC-6 aangevoerd vanuit Kitona. Deze worden vooral ingezet om Ndjili te beveiligen en de vluchtende blanken op hun weg naar de luchthaven te begeleiden. De Harvards worden gestationeerd in Ndjili en zullen vanaf 14 juli de weg tussen Thysstad en Leo controleren om eventuele versterkingen van de rebellen een halt toe te roepen. De evacuatie kan nu ongehinderd doorgaan; met honderden stromen de Europeanen toe vanuit de stad; de exodus vanuit West-Congo komt nu definitief op gang.

### De uittocht

De komende dagen zullen zeer hectisch zijn. Honderden vluchtelingen bereiken de vlieghaven met hun persoonlijk voertuig waar ze het definitief achterlaten om zo snel mogelijk het land te verlaten. Anderen laten zich voeren door een 'boy-chauffeur' die dan de wagen als cadeau mag meenemen naar huis.

De Belgische militairen worden verspreid over de belangrijkste steden in het binnenland om de startbanen vrij te maken en de vliegtuigen toe te laten om de vluchtelingen op te pikken. Deze worden naar Leo of Usumbura overgevlogen. In Leo worden de vrouwen die gewelddaden hadden moeten ondergaan verzorgd in inderhaast opgerichte Rode Kruis posten. 's Avonds aan de bar in Ndjili horen we sterke verhalen van gechoqueerde mannen die verplicht werden om persoonlijk toe te zien op de meermalige verkrachting van hun vrouwen. Beklemming, angst en gelatenheid, maar toch zijn de meesten opgelucht dit land te kunnen verlaten. Belgische militairen worden beschouwd als redders in nood, die hun leven wagen om hun landgenoten uit dit wespennest te bevrijden. Dat dit bij de militairen niet zonder incidenten verliep beschrijven we meer in detail in ons volgend magazine.

Sabena komt nu op volle toeren; alle langeafstand-vliegtuigen worden nu ingezet voor de evacuatie vanuit Leo en Usumbura. Er zijn onvoldoende bemanningen om de aflossingen ter plaatse te doen en er wordt geopteerd voor de formule 'drie piloten per vliegtuig'. Ook het cabinepersoneel wordt sterk gesolliciteerd, maar dan vooral op de terugvlucht naar Brussel. De heenvluchten zijn meer relax maar in de beginperiode zijn de vliegtuigen goed gevuld met militairen die hun collega's in Congo gaan versterken.

We hebben ook sterke staaltjes gezien van de Sabenapiloten die de vluchtelingen gingen oppikken op de vliegvelden in het binnenland. Voor de aankomst van de Belgische militairen was er telkens de onzekerheid of de landingsbaan zou vrij zijn bij aankomst. In heel wat gevallen hadden de rebellen benzinevaten op de startbaan gerold en moesten de vliegtuigen onverrichterzake terugkeren; in andere gevallen was het enkel mogelijk te landen in de duisternis. Dit gebeurde vooral zeer vroeg in de morgen wanneer de vluchtelingen er in geslaagd waren om de startbaan vrij te maken terwijl de rebellen hun roes lagen uit te slapen. Geen startbaanverlichting? Geen probleem, een aantal wagens werden opgesteld langs het begin van de startbaan; hun koplampen waren voldoende om de - ervaren - piloten een referentielijn te geven voor de landing. De muiters kwamen meestal te laat om tussenbeide te komen, maar toch zijn meerdere Sabena DC-3's teruggekomen met kogelgaten.

Vooraf in Ndjili worden de vliegtuigen letterlijk volgestouwd.

de rebelles. L'évacuation peut maintenant se poursuivre sans entrave ; les Européens affluent de la ville par centaines ; l'exode en provenance du Congo occidental a maintenant définitivement commencé.

### L'exode

Les jours suivants seront très agités. Des centaines de réfugiés atteignent l'aéroport avec leur voiture qu'ils abandonnent définitivement pour pouvoir quitter le pays le plus rapidement possible. D'autres se font conduire par un « boy-chauffeur » qui pourra garder la voiture en cadeau.

Les militaires belges sont répartis dans les principales villes de l'intérieur pour libérer les pistes et permettre la prise en charge des réfugiés. Ceux-ci sont transportés par air vers Léo et Usumbura. À Léo, les femmes qui avaient été victimes de violence sont soignées dans les différents postes de la Croix-Rouge érigés en toute hâte. Le soir, au bar de Ndjili, nous pouvons entendre des récits extrêmement poignants d'hommes en état de choc qui furent obligés d'assister aux multiples viols de leurs femmes. Oppression, angoisse et résignation, mais la plupart sont soulagés de pouvoir quitter le pays. Les militaires belges sont considérés comme des sauveteurs qui risquent leurs vies pour sortir leurs compatriotes de ce guêpier. Cet épisode qui ne se passa pas sans accrocs chez nos militaires, sera couvert en détail dans notre prochain magazine.

Sabena tourne maintenant à plein régime ; tous les long-courriers sont engagés pour l'évacuation à partir de Léo et Usumbura. Il n'y a pas assez d'équipages pour effectuer les rotations sur place et l'option « trois pilotes par avion » est choisie. Le personnel de cabine est aussi fort sollicité, particulièrement sur le vol retour vers Bruxelles. Les vols allers sont plus relax, mais en cette période initiale les avions sont bien remplis par les militaires partant renforcer leurs collègues au Congo.

Des tours de force sont aussi réalisés par un grand nombre de pilotes Sabena qui vont récupérer des réfugiés sur des aérodromes de l'intérieur du pays. Avant l'arrivée des militaires belges, l'incertitude quant à la disponibilité de la piste est souvent présente. En de nombreuses occasions, les rebelles ont roulé des tonneaux d'essence sur la piste, ce qui oblige les avions à rebrousser chemin ; dans d'autres cas, il n'est possible d'atterrir que dans l'obscurité. Cela se passe généralement tôt le matin quand les réfugiés ont réussi à dégager la piste pendant que les rebelles couvrent leur vin.

Pas d'éclairage de piste ? Pas de problème, quelques véhicules sont alignés le long du début de piste ; leurs phares sont suffisants pour donner aux pilotes - expérimentés - une référence d'alignement pour l'atterrissage. Les mutins arriveront souvent trop tard pour interférer, mais quelques DC-3 reviennent quand même avec des impacts de balles.

Les avions sont littéralement bondés, particulièrement à Ndjili. Les cabines sont équipées de hamacs pour offrir aux bébés une place plus confortable. Tous les records sont battus. La capacité d'un B-707 en « full economy » est de 127 sièges, mais des vols sont effectués avec plus de 300 passagers. Beaucoup se tiennent debout ou sont assis par terre, les enfants sur les genoux de leur mère, les bébés dans un hamac.



Cabines worden uitgerust met hangmatten om aan baby's een comfortabele plaats te geven. Alle records worden geklopt. De capaciteit van een B-707 in 'full economy' is 187 zetels, maar er worden vluchten uitgevoerd met meer dan 300 passagiers. Velen staan recht in het vliegtuig of zitten op de grond, kinderen zitten op de schoot van hun moeder, baby's reizen in een hangmat.

Een notitie van een boordcommandant DC-7: *We waren met acht in de bemanning (drie piloten, één mecanicien, één navigator, één boordradio en twee cabinepersoneel). De eerste trip was met militairen van Brussel via Tripoli naar Léo. Daar moesten we zelf meehelpen om de bagages uit te laden. Na een paar uren rust, leeg naar Usumbura. Opnieuw een paar uren rust, daarna richting Brussel. We hadden 111 passagiers die zich verspreidden over 88 stoelen, op de containers van de catering, in de toiletten, waarvan er één operationeel bleef. Anderen bleven gewoon rechtaan of zaten in de gang. Ik herinner mij een nonnetje die de ganse reis deed met een kind op elke knie. Na een tussenlanding in Tripoli zijn we in Brussel aangekomen na 43.5 uren prestatie; uitgeput, maar het gaf een zalig gevoel wanneer de passagiers ons opgelucht kwamen bedanken.*

Gelukkig is er ook nog solidariteit en steun vanwege andere landen en maatschappijen. Bepaalde vliegtuigen kunnen niet voltanken in Ndjili en zijn verplicht dit te doen in naburige landen. Dank zij goede voormalige relaties met andere maatschappijen gebeurt dit naadloos. Ook de luchtverkeerscontrole op weg naar België is coöperatief. De Sabenavliegtuigen krijgen voorrang over gans de route, ze mogen zelf hun traject en hoogte kiezen. Een schril contrast met de houding van de politieke leiders van diezelfde landen die niet nalaten om herhaaldelijk hun kritiek uit te spuwen op de 'Belgische agressie'.

De motivatie en inzet van de Sabena bemanningen zijn bewonderenswaardig. Geen sprake van 'verplichte rusttijden'. Iedereen werkt de klok rond met occasionele rustperiodes op de meest diverse plaatsen. Ook de beroepskennis en geestdrift van de piloten die de binnenlandse vluchten uitvoeren zijn opvallend. Landen op niet verharde starbanen in nachtvlucht zonder navigatiemiddelen en met geïmproviseerde startbaanverlichting is een ware uitdaging. Soms worden vliegtuigen beschoten en geraakt, maar toch worden weinig ernstige incidenten genoteerd bij deze halsbrekende prestaties.

Een Sabena B-707 in Kamina.

Un B-707 Sabena à Kamina.

(© François Swietek)

Note d'un commandant de bord DC-7 : *Nous étions huit membres d'équipage (trois pilotes, un mécanicien, un navigateur, un radio de bord et deux membres du personnel de cabine). Le premier trip fut Bruxelles - Léo via Tripoli avec des militaires. Là, nous devions nous-mêmes aider au déchargement des bagages. Après quelques heures de repos, vol à vide vers Usumbura. À nouveau quelques heures de repos, puis direction Bruxelles. Nous avions 111 passagers répartis sur les 88 sièges, sur les containers du catering, dans les toilettes, desquelles une seule resta opérationnelle. D'autres sont restés debout ou assis dans le couloir. Je me souviens d'une nonne qui fit tout le voyage avec un enfant sur chaque genou. Après une escale à Tripoli, nous sommes arrivés à Bruxelles après une prestation de 43 h 30 ; exténués, mais lorsque les passagers, soulagés, sont venus nous remercier, cela nous remplit d'un très agréable sentiment.*

Heureusement, il existe encore de la solidarité et du support de la part d'autres pays ou de sociétés. Certains avions ne peuvent faire le plein complet de carburant à Ndjili et sont obligés de le faire dans les pays voisins. Grâce aux bonnes vieilles relations avec d'autres sociétés, cela se passe sans accroc. Sur le chemin vers la Belgique, le contrôle aérien est coopératif. Les avions Sabena reçoivent la priorité, ils peuvent même choisir leurs route et altitude. Un contraste criant avec l'attitude des leaders politiques de ces mêmes pays qui ne se privent pas de continuellement vomir leurs critiques sur « l'agression belge ».

Le zèle et la motivation des équipages Sabena sont admirables. Pas question de « temps de repos obligatoire ». Tous travaillent 24 heures sur 24 avec des périodes occasionnelles de repos en différents endroits. Les connaissances professionnelles et l'enthousiasme des pilotes qui effectuent les vols intérieurs sont aussi remarquables. Atterrir sur des pistes « non pavées », de nuit, sans instruments de navigation et avec un éclairage de piste improvisé est un vrai défi.



Hangmatten in de vliegtuigen, assistentie bij de aankomst...

Des hamacs dans les avions, de l'assistance à l'arrivée...



De luchtbrug draait dus op volle toeren, maar de toestand in Leo blijft gespannen. De aanwezigheid van de Belgische troepen hebben de rebellen gekalmeerd maar verder naar het zuiden, in de omgeving van Thysstad is het een ware heksenketel. Harvards patrouilleren langs de weg naar Leo om te beletten dat de rebellen van Thysstad deze van Leo komen versterken. Op **16 juli** krijgen de drie Kitona-Harvards versterking, eerst vier gewapende Harvards vanuit Kindu, gevolgd door vier Fouga's vanuit Kamina. Deze zijn uitgerust om bewapend te worden maar zullen, wegens hun beperkte actieradius, geen operationele zendingen uitvoeren.

**17 juli 1960** zal een dramatische dag worden. Een Alouette II helikopter van Avimil<sup>4</sup> is voorzien om een paar bedreigde Europeanen op te pikken in Lukula, een stadje ongeveer 30 km ten westen van Thysstad. De piloot is Emmanuel Kervyn de Meerendré; hij wordt vergezeld door de gewestbeheerder André Rijckmans, die vertrouwd is met de omgeving. Een Harvard escorteert hen om de veiligheid te verzekeren. Bij de nadering van Lukala vraagt Rijckmans aan de Harvard piloot om op afstand te blijven om de rebellen niet uit te dagen. De piloot, Baudouin de Changy, beslist om een verkenning te gaan doen bij de brug van Inkisi, op de weg tussen Thysstad en Leo. Deze brug is reeds sinds een paar dagen bezet door de rebellen; de blanken die via de baan vanuit Thysstad de hoofdstad willen bereiken worden er geblokkeerd. De Harvard van Baudouin wordt beschoten en geraakt; hij moet een noodlanding uitvoeren. Hij slaagt erin het vliegtuig aan de grond te zetten; maar wanneer hij uit de cockpit klimt wordt hij neergeschoten.

Ondertussen is er geen nieuws meer van de helikopter en een tweede Harvard (ondergetekende) wordt opgestuurd om na te gaan waar hij gebleven is. Er is geen spoor meer van het toestel en achteraf is gebleken dat hij geland was op de koer van een cementfabriek waar de inzittenden werden overmeesterd door de muiters. De helikopter werd binnengetrokken in een hangar zodat hij niet meer zichtbaar was vanuit de lucht. André en Emmanuel werden afgevoerd naar Thysstad en omgebracht. Nog dezelfde dag worden hun lichamen, samen met dat van Baudouin in de Inkisi rivier gegooid, ten prooi van de krokodillen.

Des avions sont parfois visés et touchés, mais il n'y a cependant aucun incident sérieux à déplorer pendant ces prestations périlleuses.

Le pont aérien tourne donc à plein régime, mais la situation à Léo demeure tendue. La présence des troupes militaires belges a calmé les rebelles, mais plus au sud, dans la région de Thysville, c'est une poudrière. Les Harvard patrouillent le long de la route vers Léo pour empêcher les rebelles de Thysville de venir renforcer ceux de Léo. Le **16 juillet**, les Harvard de Kitona reçoivent du renfort, d'abord quatre Harvard armés venant de Kindu, suivis de quatre Fouga venant de Kamina. Ceux-ci sont équipés pour être armés mais ne seront pas utilisés pour exécuter des missions opérationnelles à cause de leur rayon d'action limité.

Le **17 juillet** 1960 sera un jour dramatique. Un hélicoptère Alouette II de l'Avimil<sup>4</sup> est prévu pour aller récupérer quelques Européens menacés à Lukala, une petite ville à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Thysville. Le pilote, Emmanuel Kervyn de Meerendré est accompagné d'André Ryckmans, le directeur régional, qui est familier avec les environs. Un Harvard les escorte pour assurer la sécurité. À l'approche de Lukala, Ryckmans demande au pilote du Harvard de rester à distance pour ne pas provoquer les rebelles. Le pilote, Baudouin de Changy, décide d'effectuer une reconnaissance près du pont d'Inkisi sur la route entre Thysville et Léo. Ce pont est tenu par les rebelles depuis quelques jours; les Blancs qui veulent rejoindre la capitale via cette route y sont bloqués. Le Harvard de Baudouin est pris pour cible et touché; il doit effectuer un atterrissage forcé. Il réussit à poser l'avion mais quand il sort du cockpit, il est abattu.

Entretemps, il n'y a plus de nouvelles de l'hélicoptère et un deuxième Harvard (le soussigné) est envoyé pour voir ce qu'il en est advenu. Il n'y a plus de trace de l'appareil et il est apparu plus tard qu'il s'est posé dans la cour d'une cimenterie et que les occupants ont été capturés par les mutins. L'hélicoptère est tiré dans un hangar de manière à le rendre invisible depuis les airs. André et Emmanuel sont amenés à Thysville et exécutés. Le même jour, leurs corps ainsi que celui de Baudouin sont jetés aux crocodiles dans la rivière Inkisi.

4. Avimil was de luchtvloot van de voormalige Weermacht die bestond uit lichte passagiersvliegtuigen (Dove, Heron) en helikopters (Sikorsky, Alouette II).

4. Avimil était la flotte de l'ancienne Force Publique composée d'avions de transport de passagers (Dove, Héron) et d'hélicoptères (Sikorsky, Alouette II).

## Congo 1960



De Harvards in Ndjili. Op de achtergrond, de Fougas's.

Les Harvard à Ndjili. En arrière-plan, les Fougas.



Diegene die we verloren op 17 juli 1960. Van links tot rechts: Ceux que nous avons perdus le 17 juillet 1960. De gauche à droite :  
André Rijckmans, Emmanuel Kervyn de Meerendré, Baudouin de Changy

Het drama laat sporen na in onze kleine groep. Van de vier Harvards die op 22 juni ontplooid werden naar Kitona blijven er slechts twee over. We zijn nog met drie piloten van het vijftal dat de verplaatsing naar Kitona had gemaakt. Een piloot werd gedood, een tweede was afgevoerd naar België met een rugletsel.

Vanaf 16 juli komen de UNO soldaten druppelsgewijze aan in Leo met Amerikaanse C-124's en gloednieuwe C-130's. De eersten zijn Ghanezen, Ethiopiërs, Marokkanen en Tunesiërs. Ze zien verward en onwennig uit; de meesten hadden wellicht nog nooit met een vliegtuig meegevlogen. Ze beginnen geleidelijk de Belgische troepen in Leo af te lossen zodat de nog resterende blanke residenten, ook na terugtrekking van de Belgische militairen, ongehinderd de vlieghaven kunnen bereiken.

Le drame laisse des traces dans notre petit groupe. Des quatre Harvard déployés vers Kitona le 22 juin, il n'en reste plus que deux. Nous sommes encore trois des cinq pilotes qui ont effectué le déploiement vers Kitona. Un pilote a été tué, un autre rapatrié vers la Belgique avec une blessure au dos.

À partir du 16 juillet, les soldats de l'ONU arrivent au compte-gouttes à Léo à bord de C-124 et de C-130 flambant neufs. Les premiers sont les Ghanéens, les Éthiopiens, les Marocains et les Tunisiens. Ils semblent confus et embarrassés ; la plupart n'ont jamais volé en avion. Ils commencent par remplacer progressivement les troupes belges à Léo de manière à ce que les derniers résidents belges puissent rejoindre l'aéroport sans encombre, même après le retrait des troupes belges.

## Congo 1960

**Vanaf 20 juli** worden de para's geleidelijk teruggetrokken naar Kitona en Kamina. De Harvards en Fouga's verlaten de hoofdstad en vliegen terug richting Kamina via Kikwit en overnachting in een tent in Luluaburg; beide vliegvelden zijn nog in de handen van de Belgische troepen.

In Luluaburg vernemen we dat er daags voordien een C-119 in Sake-Masisi te pletter is gestort. Niet minder dan 41 slachtoffers; één van hen, de co-piloot, 'Dev' Devarez, die ik gekend had in Kleine Brogel. Een goede vriend die ik enige dagen tevoren nog gezien had in Leo en mijn valies had meegegeven om af te zetten in Kamina. Vaarwel 'Dev'.

### De balans

Van 8 juli tot begin augustus 1960 heeft Sabena een totaal van 209 evacuatievluchten uitgevoerd richting België en op dit traject 6.130 vluchten gepresteerd. Hierbij komen nog ontelbare vluchten in het binnenland om de Europeanen naar Ndjili en Usumbura over te vliegen. Volgens officiële cijfers werden 25.518 passagiers gerepatriëerd; onder hen 8.314 kinderen, 1.886 baby's en 9.724 vrouwen. Volgens G. Dieu waren er meer dan 34.000; hierin zijn wellicht de passagiers inbegrepen die niet rechtstreeks naar Brussel zijn overgevlogen.

Dit was een unieke prestatie van onze nationale maatschappij die enkel mogelijk was dank zij de totale inzet van al het personeel. Dat dit alles zonder noemenswaardige vliegincidenten gebeurde getuigt van de beroepsbekwaamheid en de dash van deze mensen en van het leiderschap van het management. G. Dieu is later nog in een Congolees gevangenis terecht gekomen en is slechts op een zeer inventieve manier uit de klauwen kunnen blijven van het Congolees juridisch systeem. Maar dit verhaal valt buiten de context van dit artikel.

Ook was dit alles niet mogelijk geweest zonder de steun en de interventies van het Belgisch militair contingent ter plaatse; de Para's, de transportvloot, de Harvards. Hierop komen we terug in ons volgend artikel; we kijken achter de schermen van de militaire luchtoperaties die gebeurden in een hectische omgeving en in onvoorbereide omstandigheden. Zoals reeds vermeld zijn die spijtig genoeg niet zonder kleerscheuren verlopen.

**À partir du 20 juillet**, les Paras sont progressivement redéployés à Kitona et Kamina. Les Harvard et les Fouga quittent la capitale et s'envolent vers Kamina et Kikwit et nous passons la nuit sous tente à Luluabourg ; les deux aérodromes sont toujours aux mains des troupes belges.

À Luluabourg, nous apprenons que quelques jours auparavant, un C-119 s'est écrasé à Sake-Masisi. Pas moins de 41 victimes ; parmi elles, le co-pilote, « Dev » Devarez, que j'ai connu à Kleine-Brogel. Un bon copain que j'avais encore vu quelques jours auparavant à Léo et à qui j'avais donné mes valises pour les déposer à Kamina. Adieu « Dev ».

### Le bilan

Du 8 juillet au début août 1960, la Sabena a effectué 209 vols d'évacuation vers la Belgique, accomplissant 6.130 heures de vol. À cela s'ajoute un nombre incalculable de vols intérieurs pour amener les Européens vers Ndjili et Usumbura. Selon les chiffres officiels, 25.518 passagers ont été rapatriés, dont 8.314 enfants, 1.886 bébés et 9.724 femmes. Selon G. Dieu, il y en eut plus de 34.000 ; peut-être en y incluant les passagers qui n'ont pas fait un vol direct vers Bruxelles.

Ce fut une performance unique de notre compagnie aérienne nationale qui n'a été possible que grâce au dévouement total de tout le personnel. Que tout cela se soit passé sans incidents de vol valant la peine d'être mentionnés témoigne des compétences professionnelles et du dash de ces gens ainsi que du leadership du management. G. Dieu a par la suite encore été détenu dans une prison congolaise et ce n'est que par un stratagème très inventif qu'il a pu se sortir des griffes du système juridique congolais. Mais ce récit n'entre pas dans le contexte de cet article.

Tout ceci n'aurait pas non plus été possible sans le support du contingent militaire sur place ; les Paras, la flotte de transport, les Harvard. Nous y reviendrons dans notre prochain article ; nous explorerons les coulisses des opérations aériennes militaires qui se dérouleront dans un environnement agité et au pied levé. Comme déjà mentionné, cela ne se fera pas sans accros.

