

De luchtvaart in Congo na de onafhankelijkheid in 1960

L'aviation au Congo après l'indépendance en 1960

Wilfried De Brouwer
& Michel Mandl

Inleiding

In het VTB magazine 3-2020 hebben we een algemeen overzicht gegeven van de Sabena-activiteiten in Congo tijdens de jaren voor de onafhankelijkheid. Onze nationale maatschappij had er een indrukwekkend binnenlands netwerk uitgebouwd dat de toenmalige hoofdstad Leopoldstad (Léo) met de voornaamste steden in het binnenland verbond. Er waren ook vluchten naar naburige belangrijke steden zoals Luanda, Johannesburg, Ndola, Bangui en natuurlijk ook naar Brussel, via diverse tussenstops. Maar ook de Force Publique (Weermacht) had een kleine luchtvloot, Avi/FP genoemd, en opereerde vanaf de luchthaven van N'Dolo in Leopoldstad. Deze was enkel bestemd voor militaire verbindingsvluchten en medisch luchtvervoer.

Het potentieel van Sabena in Congo bestond uit 13 DC-3's; vijf DC-4's en vier Convairs 240. De Avi/FP luchtvloot bestond

Introduction

Dans le magazine VTB 3-2020, nous avons donné un aperçu général des activités de la Sabena au Congo pendant les années précédant l'indépendance. Notre transporteur national y avait développé un impressionnant réseau intérieur, reliant la capitale de l'époque, Léopoldville (Léo), aux principales villes de l'intérieur. Ce réseau s'étendait vers d'importantes villes voisines telles que Luanda, Johannesburg, Ndola, Bangui et, bien sûr, vers Bruxelles via diverses escales. Mais la Force Publique disposait également d'une petite flotte aérienne, appelée Avi/FP, opérant depuis l'aéroport de N'Dolo à Léopoldville. Ces appareils ne servaient que pour les vols de liaison militaires ainsi qu'au transport aérien médical.

Le potentiel de la Sabena se composait de treize DC-3, cinq DC-4 et quatre Convair 240. La flotte Avi/FP était composée

uit kleine vliegtuigen (Airspeed Oxford en De Havilland DH-104 Dove) alsook ongewapende verbindingshelikopters, Sikorsky H-19/S-55's en drie Alouette II's.

Alle vliegtuigen werden gevlogen door blanke piloten. Congolese mecaniciens werden geleidelijk geïntegreerd in het onderhoudssysteem, maar dan onder supervisie van gekwalificeerde blanke technische raadgevers.

In deze artikelenreeks geven we u een kort overzicht van de Congolese luchtvaartperikelen na de onafhankelijkheid. In het eerste deel bespreken we voornamelijk het gedeelte van de burgerluchtvaart dat beheerd werd op regeringsniveau. In een tweede deel brengen we u een kort overzicht van de pogingen om een Congolese luchtmacht op te richten.

Geleidelijk gaan we ook de ervaringen van onze VTB-leden bespreken die na de onafhankelijkheid actief geweest zijn in Congo. Sommigen onder hen hebben deel uitgemaakt van plaatselijke luchtmacht (FATAC- Force Aérienne Tactique Congolaise), anderen waren actief in de burgerluchtvaart.

Meerdere onder hen hebben unieke zendingen uitgevoerd. Reeds in dit magazine brengen wij u de zeer speciale ervaring van André Bastin als piloot bij Kinair. Maar we hebben ook meerdere leden die deel uitmaakten van de bemanning van de persoonlijke vliegtuigen van de voormalige president Mobutu. Hun verhaal volgt later.

Deel 1:

De erfenis van Sabena

De moeilijke heropstart na 1960

Gedurende de maanden na de onafhankelijkheid was de verhouding tussen de nieuwe Congolese regering en België zeer delicaat. De agressieve toespraak van Lumumba op de onafhankelijkheidsdag had diepe wonden geslagen. De Sabena verantwoordelijke, Gaston Dieu, bleef ter plaatse maar werd belaagd, opgesloten, opnieuw vrijgelaten en kon slechts ternauwernood aan een nieuwe opsluiting ontsnappen. Hij zag zich verplicht om op 22 augustus 1960 op een sluikse manier de pasgeboren republiek te verlaten.

Maar toch voelden de toenmalige Congolese autoriteiten dat er een dringende behoefte was om in de eerste plaats de binnenlandse luchtdiensten terug op te starten. De meeste achtergebleven ex-Sabenavliegtuigen werden slechts beperkt gebruikt en een aantal opportunistische privémaatschappijen zagen "het gat in de markt". Kleine operators namen het initiatief om binnenlandse vluchten aan te bieden. Congolese deskundigheid om de vliegtuigen te besturen of te onderhouden was onbestaande en de maatschappijen zagen zich verplicht om buitenlandse expertise aan te werven. Onder hen, heel wat Belgen,

de petits avions (Airspeed Oxford et De Havilland DH-104 Dove) ainsi que d'hélicoptères de liaison non armés, des Sikorsky H-19/S-55 et trois Alouette II.

Tous les avions étaient pilotés par des pilotes blancs. Les mécaniciens congolais ont été progressivement intégrés au système de maintenance, mais sous la supervision de techniciens blancs qualifiés.

Dans cette série d'articles, nous vous donnons un bref aperçu des péripéties de l'aviation congolaise après l'indépendance. Nous débutons par la partie de l'aviation civile qui était gérée au niveau gouvernemental. Dans la deuxième partie, nous donnons un bref aperçu des tentatives de création d'une force aérienne congolaise.

Progressivement, nous discuterons également des expériences de nos membres VTB qui ont été actifs au Congo après l'indépendance. Certains d'entre eux faisaient partie de la force aérienne locale (FATAC - Force Aérienne Tactique Congolaise), d'autres volaient dans l'aviation civile.

Plusieurs d'entre eux ont effectué des missions assez particulières. Déjà dans ce magazine, vous pourrez découvrir l'expérience peu banale qu'André Bastin a vécue en tant que pilote entant à la Kinair

Plusieurs de nos membres ont également fait partie de l'équipage de l'avion personnel de l'ancien président Mobutu. Leur histoire vous sera contée ultérieurement.

Première partie :

L'héritage de la Sabena

Le difficile redémarrage après 1960

Dans les mois qui suivent l'indépendance, les relations entre le nouveau gouvernement congolais et la Belgique sont très délicates. Le discours agressif de Lumumba, le jour de l'indépendance, a laissé des blessures profondes. Le responsable de la Sabena, Gaston Dieu, est resté sur place mais a été assiégé, emprisonné, libéré à nouveau et c'est de justesse qu'il a pu échapper à un nouvel emprisonnement. Il a été contraint de quitter subrepticement la république naissante, le 22 août 1960.

Pourtant, les autorités congolaises de l'époque ressentent un besoin urgent de relancer les services aériens intérieurs. La plupart des avions de l'ex-Sabena ne sont utilisés que de manière limitée et un certain nombre de sociétés privées opportunistes ont vu « le vide dans le marché ». De petits opérateurs prennent l'initiative de proposer quelques vols intérieurs. L'expertise congolaise pour piloter ou entretenir les avions est inexistante et les entreprises sont contraintes de recruter des experts étrangers. Parmi eux, de nombreux

Aviation in Congo

meestal oud-militairen die het avontuur in de voormalige kolonie wel zagen zitten.

Belges, pour la plupart d'anciens militaires, qui sont prêts à tenter l'aventure dans l'ancienne colonie.

Air Congo

Plannen voor de oprichting van een nationale Congolese luchtvaartmaatschappij liepen vertraging op maar na de machtswissel in Kinshasa in september 1960 werd opnieuw toenadering gezocht tot Sabena. In januari 1961 werd een protocol ondertekend voor de oprichting van een naamloze vennootschap die de naam Air Congo zou krijgen. Sabena zorgde voor technische bijstand en personeel. Aanvankelijk nam de Congolese regering 65% van de aandelen van de maatschappij in handen, Sabena 30% en Air Brousse en Sobelair de rest. Ook werd een trainingsprogramma gestart om Congolese piloten en technisch personeel op te leiden.

De aanvankelijke vloot van Air Congo bestond uit Douglas DC-3's, DC-4's en DC-6B's, meestal Sabena toestellen. De eerste internationale bestemmingen die door de maatschappij werden aangedaan waren Entebbe, Luanda, Nairobi, en Ndola. De activiteiten van Sabena werden stopgezet toen Air Congo op 21 juni 1961 operationeel werd. Deze maatschappij kreeg het exclusieve recht om geregelde binnenlandse en internationale vluchten uit te voeren, maar ontving ook subsidies van de regering in Leopoldstad om eventuele tekorten aan te vullen.

Onderdeel van het contract met Sabena was dat de Belgische luchtvaartmaatschappij het personeel van Air Congo voor een periode van zes jaar zou opleiden. Einde



Air Congo

Les projets de création d'une compagnie aérienne nationale congolaise ont été retardés, mais après le changement de pouvoir à Kinshasa en septembre 1960, la Sabena a de nouveau été approchée. En janvier 1961, un protocole d'accord est signé en vue de la création d'une société anonyme qui s'appellera Air Congo. La Sabena fournit une assistance technique et du personnel. Au départ, le gouvernement congolais prend 65 % des parts de la société, la Sabena 30 %, Air Brousse et Sobelair le reste. Un programme de formation est également lancé pour les pilotes et le personnel technique congolais.

La flotte initiale d'Air Congo est composée de Douglas DC-3, DC-4 et DC-6B, la plupart en provenance de la Sabena. Les premières destinations internationales desservies par la compagnie sont Entebbe, Luanda, Nairobi et Ndola. Les activités de la Sabena et d'Air Brousse seront interrompues lorsqu' Air Congo devient opérationnelle le 21 juin 1961. Cette compagnie se voit accorder le droit exclusif d'exploitation des vols réguliers nationaux et internationaux, mais reçoit également des subventions du gouvernement de Léopoldville pour compenser tout manque à gagner.

Une partie du contrat avec Sabena prévoit que la compagnie aérienne belge assure la formation du personnel d'Air Congo pendant une période de six ans. À la fin de l'année 1962, Air Congo compte 2.400 employés, dont environ 1.100 sont détachés par la Sabena. Parmi les destinations d'Air



The ex-Sabena aircraft of Air Congo were flown by Sabena crews.

Aviation in Congo

1962 telde Air Congo 2.400 personeelsleden, waarvan er ongeveer 1.100 door Sabena waren gedetacheerd. Tot de bestemmingen van Air Congo behoorden Entebbe, Lagos, Nairobi, Ndola, Salisbury en Usumbura. Begin 1963 werden de verbindingen met België heropgestart. Leopoldstad werd via Rome met Brussel verbonden, waarbij gebruik werd gemaakt van een Boeing 707 die door Sabena voor rekening van de maatschappij werd geëxploiteerd.

In 1964 vliegt de maatschappij ook met Curtiss C-46's en DC-4's, gehuurd van Aerovias Panama Airways als aanvulling van de door Sabena gehuurde toestellen. In april 1963 werd Air Congo het 94^e lid van de International Air Transport Association.

Air Congo ondertekent in januari 1964 een overeenkomst met de Franse luchtvaartmaatschappij Union des Transports Aériens (UTA), waardoor de twee maatschappijen gaan samenwerken op vluchten tussen Afrika en Europa. UTA verzekert de dienst Johannesburg-Salisbury-Leopoldstad-Parijs met Douglas DC-8, en Air Congo vliegt met Boeing 707 op de route Leopoldstad-Douala-Parijs. De maatschappij voegt in oktober 1964 vier Beech Barons aan haar inventaris toe om feederservice aan te bieden. In november 1964 herintroduceert Zambia Airways de route Ndola-Elisabethstad die voorheen door Central African Airways werd geëxploiteerd.

Op 29 november 1964 stort een Douglas DC-4 van de luchtvaartmaatschappij neer bij het opstijgen van Stanleyville, waarbij zeven van de vijftien inzittenden om het leven kwamen. De DC-4 was geleased bij Belgian International Aviation Services. Aanvankelijk wordt gemeld dat het vliegtuig, dat Belgische soldaten vervoerde, door rebellen zou zijn neergeschoten, maar later komt men tot de vaststelling dat het vliegtuig bij het opstijgen een leeg brandstoftank op de startbaan had geraakt.

Na de staatsgreep van 1965 die Mobutu Sésé Seko aan de macht bracht, wordt beslag gelegd op het grootste deel van de eigendommen van Sabena in het land en worden de

Congo figuren Entebbe, Lagos, Nairobi, Ndola, Salisbury en Usumbura. Début 1963, les liaisons avec la Belgique sont rétablies. Léopoldville est relié à Bruxelles via Rome, par un Boeing 707 exploité par la Sabena pour le compte de la compagnie.

En 1964, la compagnie utilise également des Curtiss C-46 et DC-4, loués à Aerovias Panama Airways pour compléter la flotte des appareils loués par la Sabena. En avril 1963, Air Congo est devenu le 94^e membre de l'Association internationale du transport aérien.

En janvier 1964, Air Congo signe un accord avec la compagnie aérienne française Union des Transports Aériens (UTA), ce qui permet aux deux compagnies de coopérer sur les vols entre l'Afrique et l'Europe. UTA assure la liaison Johannesburg-Salisbury-Léopoldville-Paris avec du matériel Douglas DC-8, et Air Congo vole en Boeing 707 sur la ligne Léopoldville-Douala-Paris. La compagnie aérienne ajoute quatre Beech Baron à son inventaire en octobre 1964 pour offrir un service feeder. En novembre 1964, Zambia Airways réintroduit la ligne Ndola-Élisabethville précédemment exploitée par Central African Airways.

Le 29 novembre 1964, un Douglas DC-4 de la compagnie aérienne s'écrase au décollage de Stanleyville, tuant sept des quinze personnes à bord. Le DC-4 était loué à la Belgian International Aviation Services. Dans un premier temps, il a été rapporté que l'avion, qui transportait des soldats belges, avait été abattu par des rebelles. Par la suite, on a découvert que l'avion avait heurté un réservoir de carburant vide sur la piste pendant le décollage.

Après le coup d'état de 1965 qui porte Mobutu Sésé Seko au pouvoir, la plupart des biens de la Sabena sont saisis et les droits d'atterrissage d'Air Congo à Élisabethville sont suspendus. En outre, le gouvernement congolais confisque les fonds qu'Air Congo a dû verser à la Sabena, ainsi que d'autres fonds qu'elle possède dans le pays. En effet, la Sabena possédait pas mal de biens au Congo, mais ceux-ci



Air Congo Douglas DC-4 "9Q-CBG"

Aviation in Congo

landingsrechten van de Belgische luchtvaartmaatschappij op Elisabethstad opgeschort. Bovendien legt de Congolese regering beslag op fondsen die Air Congo aan Sabena nog moest betalen, en op andere fondsen die Sabena in het land had opgebouwd. Inderdaad, Sabena had heel wat bezittingen in Congo, maar die waren door de enorme inflatie sterk in waarde gedaald.

sont fortement dépréciés en raison de l'énorme inflation.

Il est également mis fin à la propriété étrangère de la compagnie : le gouvernement congolais détient dorénavant 70 % des parts, l'Institut national de sécurité sociale 8 % et les entreprises locales congolaises, le reste. La flotte se compose de deux Douglas DC-6, huit DC-4, onze DC-3, deux



The inflation in Congo (Zaire)
Five million Zaire
worth 1 (one) US\$ in 1993.

Tegelijkertijd wordt een einde gemaakt aan het buitenlandse eigendomsrecht van de luchtvaartmaatschappij: de Congolese regering neemt een aandeel van 70%, het Institut National Securite Sociale 8% en de rest van de aandelen wordt verdeeld tussen plaatselijke Congolese bedrijven. De vloot bestond toen uit twee Douglas DC-6s, acht DC-4s, elf DC-3s, twee Curtiss C-46s, drie Beech 18s, vijf Beech Baron's, één Piper PA-23 Aztec en één Cessna 310.

In 1967 bestelt Air Congo twee Sud Aviation Caravelles voor levering in oktober 1967 en in de zomer van 1968. Op 12 mei 1967 komt een BAC One Eleven, voor een jaar geleased van Laker Airways, in dienst op de routes van de maatschappij. Tot juni 1967 onderhoudt Air Congo een dienst van Kinshasa naar Brussel in een pool-overeenkomst met Sabena. Op 25 november 1967 wordt de vloot van de maatschappij uitgebreid met een Douglas DC-8. Deze vliegt op de routes Lubumbashi-Kinshasa-Brussel-Parijs of Rome, waarbij de laatste sector om de beurt wordt gevlogen. De Caravelles worden ingezet op regionale vluchten van Kinshasa-Lagos en Kinshasa-Bangui-Fort-Lamy.

De maatschappij voert ook tweemaal per week vluchten uit op de route Kinshasa-Entebbe-Nairobi-Dar es Salaam-Lubumbashi-Lusaka-Lubumbashi-Kinshasa.

De DC-6's worden ingezet op regionale routes tussen Kinshasa-Goma-Bujumbura-Entebbe-Nairobi. Air Congo exploiteert de DC-3's, DC-4's en DC-6's op 26 binnenlandse bestemmingen, en de kleinere Beech-toestellen werden ingezet op 27 andere binnenlandse bestemmingen. Eind 1967 werd een overeenkomst getekend met Fokker voor de aankoop van tien Fokker F 27-600's.

Op 15 februari 1970 stortte een door de maatschappij geëxploiteerde Douglas DC-3 neer in onbekende omstandig-

Curtiss C-46, trois Beech 18, cinq Beech Baron, un Piper PA-23 Aztec et un Cessna 310.

En 1967, Air Congo commande deux Caravelles de Sud Aviation. Ils seront livrés en octobre 1967 et à l'été 1968. Le 12 mai 1967, un BAC One Eleven, loué pour un an à Laker Airways, entre en service sur les lignes de la compagnie. Jusqu'en juin 1967, Air Congo va assurer une liaison entre Kinshasa et Bruxelles dans le cadre d'un accord de pool avec la Sabena. Le 25 novembre 1967, un Douglas DC-8 est ajouté à la flotte de la compagnie. Il opère sur les lignes Lubumbashi-Kinshasa-Bruxelles-Paris ou Rome, ce dernier secteur étant desservi en rotation. Les Caravelle sont utilisées sur les vols régionaux Kinshasa-Lagos et Kinshasa-Bangui-Fort-Lamy.

Air Congo assure également des vols bihebdomadaires sur la ligne Kinshasa-Entebbe-Nairobi-Dar es Salaam-Lubumbashi-Lusaka-Lubumbashi-Kinshasa. Les DC-6 sont exploités sur les lignes régionales entre Kinshasa-Goma-Bujumbura-Entebbe-Nairobi. La compagnie exploite les DC-3, DC-4 et DC-6 sur 26 destinations intérieures, et les avions Beech, plus petits, sont utilisés sur 27 autres destinations intérieures. Fin 1967, un accord est signé avec Fokker pour l'achat de dix Fokker F 27-600.

Le 15 février 1970, un Douglas DC-3 exploité par la compagnie s'écrase dans des circonstances inconnues. En octobre, Pan American World Airways commence à gérer Air Congo dans le cadre d'un contrat de gestion de trois ans. Le transporteur américain met 14 spécialistes à la disposition de la compagnie pour l'aider à résoudre les problèmes techniques et opérationnels. Un accent particulier est mis sur la formation de Congolais pour diriger la compagnie, et en 1970, deux Douglas DC-8 sont achetés à Pan Am.

Aviation in Congo

heden. In oktober begon Pan American World Airways (PANAM) met het beheer van Air Congo, onder een driejarig beheerscontract. De Amerikaanse maatschappij stelde 14 specialisten ter beschikking van de maatschappij om te helpen bij technische en operationele kwesties. Er werd bijzondere nadruk gelegd op de opleiding van Congolezen om de luchtvaartmaatschappij te leiden, en in 1970 werden twee Douglas DC-8's gekocht van Pan Am.

Air Zaïre

Op 27 oktober 1971 verandert de naam van het land van de Democratische Republiek Congo in de Republiek Zaïre, en Air Congo wijzigt haar naam in Air Zaïre. In datzelfde jaar bestelt de maatschappij drie Boeing 737-200's en vliegt af en toe met Lockheed L-100 Hercules op leasebasis van de Zaïrese Luchtmacht voor vrachtoperaties. Op 3 januari 1973 bestelt Air Zaïre twee McDonnell Douglas DC-10's en vijf Boeing 737's. De DC-10's worden geleverd in 1973 en in februari 1973 kondigt Air Zaïre aan dat zij een Boeing 747-100 zullen aanschaffen.

Air Zaïre

Le 27 octobre 1971, la République démocratique du Congo devient la République du Zaïre, et Air Congo change de nom pour devenir Air Zaïre. La même année, la compagnie commande trois Boeing 737-200 et vole occasionnellement des Lockheed L-100 Hercules loués par le gouvernement zaïrois pour des opérations de fret. Le 3 janvier 1973, Air Zaïre commande deux McDonnell Douglas DC-10 et cinq Boeing 737. Les DC-10 sont livrés en 1973 et en février 1973, Air Zaïre annonce qu'elle va acheter un Boeing 747-100.

Le 747 est loué mais ne restera opérationnel que pendant une bonne année. C'est à cette époque que le président Mobutu défraie la chronique en réquisitionnant des avions pour se transporter, lui et son entourage, lors de voyages d'achats en Europe. Au printemps 1973, il est rapporté que lors d'un voyage en Allemagne de l'Ouest, Mobutu a utilisé le Boeing 747 et l'un des DC-10 de la compagnie pour transporter sa femme, laissant Air Zaïre à court de jets wide body pour ses propres services.

Douglas DC-8-63(CF) "9Q-CLG", in the colours Air Congo & Air Zaïre.



Air Zaïre Boeing B-737-298C "9Q-CNK"



De 747 werd geleased en was slechts ongeveer een jaar operationeel bij Air Zaïre. Het was in deze periode dat president Mobutu de krantenkoppen haalde door vliegtuigen op te vorderen om zichzelf en zijn gevolg te vervoeren voor shopping trips naar Europa. In het voorjaar van 1973 werd gemeld dat Mobutu, toen hij naar West-Duitsland reisde, de Boeing 747 voor zichzelf opeiste en een van de DC-10's van de luchtvaartmaatschappij gebruikte om zijn vrouw te vervoeren, waardoor Air Zaïre een tekort aan wide-body jets had voor haar eigen diensten.

Op 7 april 1974 is een DC-4 van de maatschappij betrokken bij een ongeval te Gemena, en op 9 januari 1975 is een Fokker 27 betrokken bij een ongeval te Boende, waarbij een persoon op de grond om het leven komt. Op 3 maart 1976 wordt een Fokker 27 afgeschreven bij een ongeval in Angola. De drie Boeing 737-200's die in 1973 waren besteld, kwamen in de loop van de jaren zeventig in de vloot ter vervanging van enkele Fokkers en Caravelles. De toevoeging van de Boeing twinjet maakte het mogelijk het netwerk uit te breiden met routes naar Madrid, Abidjan, Bangui, Bujumbura, Conakry, Dakar, Libreville, Lomé en Luanda.

Air Zaïre bestelt in januari 1981 vier Fokker F 27-500 turbo-props, maar begin jaren tachtig raakt de maatschappij in financiële moeilijkheden en om de druk op de financiële middelen van de maatschappij te verlichten, werden één DC-8, één 737-200 en twee F 27's uit omloop genomen. Als gevolg van de financiële crisis schortte de maatschappij ook alle internationale vluchten op, met uitzondering van die op de route Kinshasa-Lagos-Brussel.

In september 1983 kondigt Mobutu een bezuinigingsprogramma aan, waarbij ongeveer 47 parastatale, waaronder Air Zaïre, worden geliquideerd of gereorganiseerd om op commerciële basis te werken. De regering kondigt aan dat het personeelsbestand van de luchtvaartmaatschappij van 6.500 tot 2.500 zal worden ingekrompen en dat een aandeel van 40% in de luchtvaartmaatschappij aan potentiële kopers wordt aangeboden. Een poging tot overeenkomst met de Israëlische Tamman-groep loopt uit op een misser.

Le 7 avril 1974, un DC-4 d'Air Zaïre est impliqué dans un accident à Gemena, et le 9 janvier 1975, un Fokker 27 crashe à Boende, tuant une personne au sol. Le 3 mars 1976, un Fokker 27 est à nouveau impliqué dans un accident en Angola. Les trois Boeing 737-200 commandés en 1973 sont entrés en service au cours des années 1970 pour remplacer une partie des Fokker et Caravelle. L'ajout du biréacteur Boeing a permis d'étendre le réseau avec des liaisons vers Madrid, Abidjan, Bangui, Bujumbura, Conakry, Dakar, Libreville, Lomé et Luanda.

En janvier 1981, Air Zaïre commande quatre turbopropulseurs Fokker F 27-500. Mais la compagnie va connaître des difficultés financières au début des années 1980 ce qui va l'obliger pour alléger la pression sur ses ressources financières de retirer un DC-8, un 737-200 et deux F 27 de la circulation. En raison de la crise financière, la compagnie suspend également tous ses vols internationaux, à l'exception de ceux de la ligne Kinshasa-Lagos-Bruxelles.

En septembre 1983, Mobutu annonce un programme d'austérité dans le cadre duquel quelque 47 parastatales, dont Air Zaïre, sont liquidées ou réorganisées en vue de fonctionner sur une base commerciale. Le gouvernement annonce que les effectifs de la compagnie vont passer de 6.500 à 2.500 personnes et qu'une participation de 40 % dans la compagnie sera proposée aux acheteurs potentiels. Une tentative d'accord avec le groupe israélien Tamman se solde par un échec.



Aviation in Congo

Air Zaïre verliest meer en meer geloofwaardigheid en tegen 1985 heeft de maatschappij zodanig veel passagiers verloren dat de privé maatschappij Scibe Airlift het grootste deel van de binnenlandse markt verovert. De Zaïrese regering contracteert de Franse maatschappij UTA om de luchtvaartmaatschappij gedurende zes jaar te beheren. In juni 1985 wordt een van de DC-10's te koop aangeboden en uiteindelijk gekocht door British Caledonian.

Toen in 1990 de onderhandelingen over de beëindiging van de apartheid in Zuid-Afrika begonnen, hervatten een aantal luchtvaartmaatschappijen die voorheen op Zuid-Afrika vlogen hun vluchten naar de Zuid-Afrikaanse hoofdstad; in april 1991 begint ook Air Zaïre met vluchten naar Johannesburg.

Air Zaïre wordt op 12 juni 1995 door een Brusselse rechtbank failliet verklaard wegens schulden ten bedrage van 1 (één) miljard BF, waarvan Sabena een belangrijke schuldeiser is. De uitspraak wordt betwist door President Mobutu, die beweert dat een Belgische rechtbank niet het recht heeft een Zaïrees bedrijf failliet te verklaren en als vergelding dreigt hij het kantoor van Sabena in Kinshasa te sluiten. Als antwoord biedt de Belgische regering de landingsrechten

Air Zaïre perd de plus en plus de crédibilité et, en 1985, la compagnie a perdu tellement de passagers que la compagnie privée Scibe Airlift s'empare de la majeure partie du marché intérieur. Le gouvernement zaïrois confie à la compagnie française UTA la gestion de la compagnie aérienne pendant six ans. En juin 1985, un des DC-10 est mis en vente et finalement acheté par British Caledonian.

Lorsque les négociations ont commencé en 1990 pour mettre fin à l'apartheid en Afrique du Sud, un certain nombre de compagnies aériennes qui avaient auparavant desservi l'Afrique du Sud reprennent leurs vols vers la capitale sud-africaine ; en avril 1991, Air Zaïre commence également à desservir Johannesburg.

Air Zaïre est déclarée en faillite le 12 juin 1995 par un tribunal de Bruxelles pour des dettes de 1 milliard de FB, dont la Sabena était un créancier important. Cette décision est contestée par le Président Mobutu, qui affirme qu'un tribunal belge n'a pas le droit de déclarer une société zaïroise en faillite et, en représailles, menace de fermer le bureau de la Sabena à Kinshasa. En réponse, le gouvernement belge a offert les droits d'atterrissage de la compagnie aérienne en

McDonnell Douglas DC-10-30 "F-GFOI" operated by Scibe Airlift, an important competitor of Air Zaïre.



Scibe Airlift begon zijn activiteiten in november 1976 als SBZ Cargo met één enkele Vickers Viscount. Vanwege problemen met Air Zaïre werd Scibe Airlift de eerste passagiers-luchtvaartmaatschappij in het land. Aanvankelijk waren de activiteiten beperkt tot interne vluchten maar einde jaren '80, kocht het een Boeing 707, waardoor Europa kon worden bediend. In het begin van de jaren negentig was de Scibe Airlift op zijn hoogtepunt, met een groot aantal bestemmingen en verhuurde zijn vliegtuigen aan Europese luchtvaartmaatschappijen. In 1992 exploiteerde het een DC-10 op zijn Kinshasa-Brussel route. Na de val van Mobutu in 1997 is Scibe Airlift in 2002 failliet gegaan.

Scibe Airlift a commencé ses activités en novembre 1976 sous le nom de SBZ Cargo avec un seul Vickers Viscount. En raison de problèmes avec Air Zaïre, Scibe Airlift est devenue la première compagnie aérienne de passagers du pays. Au départ, les opérations se limitaient aux vols intérieurs, mais à la fin des années 1980, la compagnie achète un Boeing 707, ce qui lui permet de desservir l'Europe. Au début des années 1990, Scibe Airlift est à son apogée, desservant un grand nombre de destinations et louant ses appareils à des compagnies aériennes européennes. À partir de 1992, elle va également exploiter un DC-10 sur la ligne Kinshasa-Bruxelles. Après la chute de Mobutu en 1997, Scibe Airlift fait faillite en 2002.

Aviation in Congo

van de failliete luchtvaartmaatschappij aan Scibe Airlift aan. Deze maatschappij is eigendom van Jeannot Bemba, een vriend van Mobutu.

In 1998 wordt gemeld dat Air Zaïre een totale schuld van 1,5 miljard BF heeft, waarvan 700 miljoen voor sociale verplichtingen.

New Air Zaïre

Na de ineenstorting van Air Zaïre gaat Sabena een partnerschap aan met de Zaïrese regering om een nieuwe luchtvaartmaatschappij op te richten: New Air Zaïre. De nieuwe luchtvaartmaatschappij zou binnenlandse diensten aanbieden, terwijl Sabena haar verkeersrechten zou gebruiken en internationale vluchten zou verzorgen. Sabena, die samenwerkte met Swissair en Zuid-Afrikaanse investeerders, en aanvankelijk een meerderheidsbelang van 51% aangeboden kreeg, kocht een belang van 49,5% voor naar verluidt 100 miljoen frank; de Zaïrese regering zal het meerderheidsbelang van 50,5% behouden.

LAC

New Air Zaïre wordt gereorganiseerd tot Lignes Aériennes Congolaises (LAC), die in 1997 met haar vluchten begon. De onderneming heeft haar hoofdkantoor in Kinshasa en is gevestigd op de luchthaven van N'Djili.

Na de faillietverklaring van Air Zaïre werd met de Belgische curator een akkoord bereikt over de vereffening. Deze heeft veel goeden gerealiseerd die werden geherinvesteerd in LAC.

In 2009 koopt LAC een Boeing 737-200 ADV in Zuid-Afrika en neemt het binnenlandse netwerk over. Er wordt een plan opgezet om alle netwerken over te nemen via een strategisch partnerschap.

Gedurende bijna 10 jaar zonder eigen vliegtuigen, opereert LAC in commercieel partnerschap met CityBird, Sunna Aviation, Air Zimbabwe en Air Tanzania. De maatschappij slaagt erin om via commerciële overeenkomsten haar verkeersrechten te laten renderen en royalty's te incasseren voor de exploitatie van routes naar Nairobi (Kenya Airways), Addis Abeba (Ethiopian Airlines), Brussel (Brussels Airlines) en Lusaka (Zambezi Airlines).

LAC wordt in december 2010 omgevormd tot een naamloze vennootschap. Zij bereikt een akkoord met de vakbonden om het probleem van de sociale schuld (120 miljoen dollar) op te lossen, dat haar belette goede partnerschappen aan te gaan. De vakbonden hebben een loonsvermindering van 85% aanvaard. Er volgde een personeelsherstructurering met het oog op een levensvatbare, rendabele en duurzame doorstart van de exploitatie van de drie onderling verbonden netwerken - binnenlands, Afrikaans en intercontinentaal.

faillite à Scibe Airlift, une compagnie aérienne appartenant à un proche de Mobutu.

En 1998, il est rapporté qu' Air Zaïre a une dette totale de 1,5 milliard de FB, dont 700 millions pour les obligations sociales.

New Air Zaïre

Après l'effondrement d' Air Zaïre, la Sabena conclut un partenariat avec le gouvernement zaïrois pour créer une nouvelle compagnie aérienne : New Air Zaïre. La nouvelle compagnie aérienne exploiterait des services intérieurs, tandis que la Sabena utiliserait ses droits de trafic et exploiterait des vols internationaux. La Sabena, en collaboration avec Swissair et des investisseurs sud-africains, à qui l'on avait initialement proposé une participation majoritaire de 51 %, achète une participation de 49,5 % pour un montant annoncé de 100 millions de francs ; le gouvernement zaïrois conservant la participation majoritaire de 50,5 %.

LAC

New Air Zaïre, réorganisée en Lignes Aériennes Congolaises (LAC), débute ses opérations en 1997. La société a son siège à Kinshasa et est basée à l'aéroport de N'Djili.

Suite à la déclaration de faillite d' Air Zaïre, un accord a été conclu avec le curateur belge sur la liquidation. Il a réalisé de nombreux actifs qui sont réinvestis dans LAC.

En 2009, LAC achète un Boeing 737-200 ADV en Afrique du Sud et prend la charge du réseau domestique. Un plan est mis en place pour reprendre tous les réseaux par le biais d'un partenariat stratégique.

Pendant près de dix ans, sans ses propres avions, LAC va opérer en partenariat commercial avec City Bird, Sunna Aviation, Air Zimbabwe et Air Tanzania. Grâce à des accords commerciaux, la compagnie réussira à monétiser ses droits de trafic et à percevoir des redevances pour l'exploitation des liaisons vers Nairobi (Kenya Airways), Addis-Abeba (Ethiopian Airlines), Bruxelles (Brussels Airlines) et Lusaka (Zambezi Airlines).

LAC est transformé en société anonyme en décembre 2010. Un accord est signé avec les syndicats pour résoudre le problème de la dette sociale (120 millions USD) qui l'empêchait de conclure de bons partenariats. Les syndicats acceptent une réduction de salaire de 85 %. Une restructuration du personnel s'en est suivie en vue d'une relance viable, rentable et durable de l'exploitation des trois réseaux interconnectés - domestique, africain et intercontinental.

Les activités de LAC se limitent à l'assistance en escale et à la location de ses droits de trafic accordés par l'État

Aviation in Congo

De LAC activiteiten worden bepekt tot grondaafhandeling en de lease van haar verkeersrechten die verleend werden door de Congolese staat. Om het verbod op vluchten in de Europese Unie te omzeilen, worden de rechten van LAC op Brussel gebruikt door Brussels Airlines. De maatschappij wordt opgedoekt in 2013.

CONGO AIRWAYS

Tijd om opnieuw van naam te veranderen. Op 15 augustus 2014 wordt de nationale luchtvaartmaatschappij Congo Airways opgericht maar slechts op 20 oktober 2015 wordt de eerste vlucht uitgevoerd. De wens van het staatshoofd was “de veiligheid en de democratisering van het luchtvervoer in Congo te bevorderen”. Aandeelhouders zijn: de regering, het Office de Gestion de Fret Multimodal (OGEFREM), de Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), de Générale des Carrières et des Mines (Gécamines), de Société Congolaise des Transports et des Ports (SCTP), het Fonds de Promotion de l'Industrie (FPI), en de Régie des Voies Aériennes (RVA).

Met het oog op haar positionering als leider in de Congolese luchtvaartsector heeft Congo Airways voor haar lancering een beroep gedaan op de meest gediversifieerde internationale deskundigheid op het gebied van luchtvaartactiviteiten.

Congo Airways is gevestigd in Kinshasa op de internationale luchthaven N'djili en is aanvankelijk actief op het binnenlandse netwerk met zeven bestemmingen, alvorens uit te breiden naar nog eens vijftien bestemmingen, met het uiteindelijke doel om uit te breiden naar het internationale netwerk.

De technische bijstand voor de lancering wordt toevertrouwd aan Air France Consulting. Het onderhoud wordt hoofdzakelijk uitbesteed aan Air France Industrie. De nieuwe luchtvaartmaatschappij beschikt over een kapitaal

congolais. Pour contourner l'interdiction des vols vers l'Union européenne, les droits de LAC sur Bruxelles sont utilisés par Brussels Airlines. La société est liquidée en 2013.

CONGO AIRWAYS

Il est temps une fois de plus de changer de nom. Le 15 août 2014, la compagnie aérienne nationale Congo Airways est créée, mais ce n'est que le 20 octobre 2015 qu'elle effectue son premier vol. Le chef de l'État ambitionne de « promouvoir la sécurité et la démocratisation du transport aérien au Congo ». Les actionnaires sont : le gouvernement, l'Office de Gestion de Fret Multimodal (OGEFREM), la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), la Générale des Carrières et des Mines (Gécamines), la Société Congolaise des Transports et des Ports (SCTP), le Fonds de Promotion de l'Industrie (FPI) et la Régie des Voies Aériennes (RVA).

En vue de se positionner comme un leader dans le secteur de l'aviation congolaise, Congo Airways fait appel pour son lancement à l'expertise internationale la plus diversifiée en matière d'activités aériennes.

Basée à Kinshasa, à l'aéroport international de Ndjili, Congo Airways opère initialement sur le réseau domestique avec sept destinations, avant de s'étendre à quinze autres, avec pour objectif ultime de s'étendre au réseau international.

L'assistance technique pour le lancement a été confiée à Air France Consulting. La maintenance est principalement sous-traitée à Air France Industrie. La nouvelle compagnie aérienne dispose d'un capital de 65 millions de dollars pour assurer son lancement.

Le 30 juillet 2015, la compagnie prend livraison de son premier Airbus A320, baptisé Patrice-Emery Lumumba. En

Airbus A320-216 "9S-AKD" in the colours of Congo Airways



Aviation in Congo

van 65 miljoen dollar om haar lancering te waarborgen.

Op 30 juli 2015 neemt de maatschappij haar eerste Airbus A320 in ontvangst, genaamd de Patrice-Emery Lumumba. Vervolgens koopt Congo Airways twee tweedehands Airbus A320's (MSN 3362 & MSN 3412) van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Alitalia voor ongeveer 50 miljoen dollar.

De tweede A320 zou op 20 augustus 2015 worden geleverd, maar strandde om geopolitieke redenen in Dublin, waardoor de openingsvlucht van de luchtvaartmaatschappij vertraging opliep. De Amerikaanse mijnbouwonderneming Miminco LLC eiste van de Congolese staat de terugbetaling van een schuld van 12 miljoen dollar die de Congolese staat in 2007 had toegezegd te betalen, maar nog niet was nagekomen. Miminco LLC legde de zaak voor aan de Ierse rechter, die de bevrozing van het vliegtuig gelastte, ter waarde van 25 miljoen dollar. Het vliegtuig werd uiteindelijk vrijgegeven op 23 september 2015 nadat de zaak was onderzocht door een rechter van het Ierse hooggerechtshof. Deze verwierp de eis van Miminco LLC op grond van het feit dat de schuld was aangegaan door de Congolese staat, en niet door Congo Airways.

Maar de problemen zijn niet opgelost. Congo Airways heeft haar rekeningen niet gepubliceerd. Ook waren er in een audit van 28 mei 2021 gedetailleerde beschuldigingen dat er de afgelopen jaren verduistering en over-facturering van in totaal enkele miljoenen dollars hadden plaatsgevonden.

De huidige vloot bestaat uit twee Airbus 320, twee Bombardier Q 400. Er zijn nog twee Embraer 190-E2 en twee Embraer 195-E2 in bestelling. De meeste bestemmingen zijn binnenlandse vliegvelden in de DRC, maar er zijn ook vluchten naar Douala in Kameroen en Johannesburg in Zuid-Afrika

effet, Congo Airways a acheté deux Airbus A320 d'occasion (MSN 3362 & MSN 3412) à Alitalia pour environ 50 millions de dollars.

Le deuxième A320 devait être livré le 20 août 2015, mais a échoué à Dublin pour des raisons géopolitiques, retardant ainsi le vol inaugural de la compagnie. La société minière américaine Miminco LLC exige de l'État congolais le remboursement d'une dette de 12 millions de dollars que la République démocratique du Congo a accepté de payer en 2007, mais qu'elle n'a pas encore honorée. Miminco LLC a porté l'affaire devant les tribunaux irlandais, qui ont ordonné le gel de l'appareil de 25 millions de dollars acheté par l'État congolais. L'avion sera finalement libéré le 23 septembre 2015 après que l'affaire ait été examinée par un juge de la Haute Cour irlandaise. Celui-ci a rejeté la plainte de Miminco au motif que la dette a été contractée par l'État congolais, et non par Congo Airways, la compagnie ayant son propre statut juridique avec des actionnaires différents.

Mais les problèmes n'en sont pas résolus pour autant. Congo Airways ne semble pas avoir publié ses comptes. En outre, dans un audit daté du 28 mai 2021, des allégations détaillées de détournement de fonds et de surfacturation au cours des dernières années ont été formulées pour un montant total de plusieurs millions de dollars.

La flotte actuelle se compose de deux Airbus 320, deux Bombardier Q 400, deux Embraer 190-E2 et deux Embraer 195-E2 en commande. La plupart des destinations sont des aéroports internes de la RDC, mais des vols sont également effectués vers Douala au Cameroun et Johannesburg en Afrique du Sud



Picture taken on 01 Feb 2022.
Our VTB-member Valerie Dereymaeker, alias Lady Bush Pilot, in the cockpit of a Congo Airways Airbus 320. She is on her way to Kisangani after a stopover during her flight from Antwerp to Bukavu with a Cessna 180.