

# Une Alouette présidentielle



par Pierre GILLARD

*L'Alouette III 1359 vue à Marignane avant sa livraison à la Force Aérienne Congolaise. L'immatriculation 9T-HPR n'est pas encore peinte sur la porte au contraire de l'insigne à trois étoiles indiquant le grade de général ( Document Aérospatiale ).*

Le mégalomane Roi des Belges, Léopold II, acquiert le Congo à titre personnel et avec l'aide de l'explorateur Stanley à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Ce fait est confirmé officiellement par la conférence de Berlin en 1885 mais, en 1908, le Roi cède sa propriété à la Belgique qui en fait sa colonie. L'indépendance du pays est proclamée en 1960. De nombreux troubles s'en suivent, notamment au Katanga, attisés de manière occulte par certains pays ( dont la Belgique, la France et les Etats-Unis ) souhaitant garder la main mise sur les richesses, principalement souterraines, du Congo. Le Premier Ministre Patrice Lumumba est destitué par le Président Joseph Kasavubu pour être finalement assassiné en 1961. D'un autre côté, Moïse Tshombé prend la tête de la sécession katangaise qui sera matée par une douloureuse intervention de l'ONU en 1963. Néanmoins, de 1964 à 1965, il se retrouve à la tête du gouvernement congolais. En novembre 1965, un certain Joseph Désiré Mobutu (1) provoque un coup d'état et renverse ainsi le Président Kasavubu. Accueilli en libérateur par la population, celle-ci déchantait au cours des années de règne du tyran qui, de son côté, fera danser les Belges, les Français et les Américains à sa guise et au gré de ses besoins colossaux. Mobutu règne sans partage sur le pays, rebaptisé Zaïre en 1971, en accroissant sans cesse ses richesses personnelles au détriment du peuple sombrant dans la pauvreté totale. En 1996, un opposant de toujours, Laurent Désiré Kabila, anime une révolution dans l'Est du pays avec l'aide de terroristes rwandais et de mercenaires issus de pays voisins. Le 17 mai 1997, il se proclame Chef

de l'Etat de la République Démocratique du Congo après la marche de ses troupes vers Kinshasa qui a eu lieu pratiquement sans combats graves et soutenue par une grande majorité de la population. Mobutu se retire dans son luxueux palais de Gbadolite, défait et miné par la maladie, pour finalement prendre la fuite vers le Togo, puis, quelques jours plus tard, vers le Maroc, pays où il mourra peu de temps après son exil forcé.

Nous sommes au début des années soixante et Jacques de Tervuren, comme tout bon citoyen belge en bonne santé, doit effectuer son service militaire. Il est tout d'abord versé au transport à Heverlée, mais se porte volontaire comme employé de bureau pour le détachement COMRU au Ruanda-Urundi (2). Sur place, il se lie d'amitié avec le commandant en charge de l'aviation pour qui il assume la fonction de chauffeur et, grâce à cela, il va pouvoir apprendre à voler en double commande sur T-6 à Usumbura (3) de manière totalement officieuse et durant 18 mois. Mais il est heureux car il peut enfin exercer sa passion après avoir été écarté en tant que candidat pilote à la Force Aérienne et à la SABENA pour des raisons de surnombre. Une fois le service militaire accompli, notre ami décide d'investir personnellement 75 000 francs belges ( 12 500 FF ou 3 000 CD\$ ) car les portes de l'Ecole d'Aviation Civile (4) lui sont toujours fermées. Il obtient un financement et commence sa formation de pilote professionnel restreint sur l'aérodrome de Grimbergen, près de Bruxelles.



*Jacques de Tervuren à bord de l'Alouette 1359  
et entouré de techniciens zairois  
( photo © Jacques de Tervuren ).*

Les 75 000 francs épuisés et toujours sans licence, le moral de Jacques de Tervuren est au plus bas à ce moment. « Un soir, en rentrant de Grimbergen », raconte-t-il, « on repasse par le club-house SABENA à Zaventem pour aller prendre un verre comme souvent. Et là, régulièrement, il y avait des gars du 15<sup>ème</sup> Wing qui assuraient le pont aérien entre Léopoldville (5) et Bruxelles. Un équipage, que je connaissais très bien d'Usumbura, passe boire un coup à cet endroit également. Ils me demandent ce que je deviens et je leur explique ma situation. Sur ce, ils m'informent que Mobutu cherche du personnel pour sa Force Aérienne. Je réponds qu'il doit s'agir certainement de pilotes expérimentés ayant des milliers d'heures de vol mais ils prétendent qu'ils ont entendu dire que le recrutement a accepté un ou deux pilotes avec seulement 250 heures. Moi, j'en avais royalement 130 à ce moment-là ! Mais ils me signalent également que le chef de la Force Aérienne n'est autre que mon ancien commandant à Usumbura pour qui j'étais chauffeur et avec qui j'avais appris à voler. Le soir même, je lui écris en lui disant : mon colonel, j'ai un problème. Voilà la situation, je suis au bout de mon rouleau. Il me répond que 130 heures, ce n'est pas assez, mais que je peux venir le retrouver quand j'aurai 200 heures. Mais un copain connaissait l'officier recruteur à l'ambassade du Congo à Bruxelles. On est donc allé le trouver ensemble et, vu que cette personne n'était pas spécialiste en aviation, j'ai été accepté moyennant une simple déclaration que j'avais une certaine expérience. J'ai donc rempli la fiche et j'ai été incorporé. De cette manière, mon ami le colonel était couvert. Il n'a rien dit de contraire et j'ai donc pu partir. Une fois sur place, il m'a signalé que j'étais sous ma propre responsabilité et qu'il ne me connaissait pas ! Il m'a confié à un instructeur sud-africain pour me faire lâcher sur le T-6. J'avais étudié à fond le manuel de vol d'un copain mais le pilotage ... c'était une autre affaire ! Mais cet instructeur m'a pris sous sa coupe et j'ai eu tout l'entraînement opérationnel voulu y compris le vol en formation, le tir au sol, l'appui feu, etc. Après le T-6, notre escadrille, le 210<sup>ème</sup>, a reçu de la WIGMO (6) des T-28 qui étaient de merveilleuses machines. J'étais prêt à signer des deux mains et des deux pieds pour une carrière complète tellement j'étais heureux là-bas ! »

« Un moment donné », poursuit-il, « on nous signale que Mobutu a acheté des hélicos : des Alouette III. Il en a acheté quatre ou cinq, je ne sais plus exactement. Et ils vont bientôt arriver avec tout ce qu'il faut comme personnel de France. On se dit alors que les Français nous ont encore joué un vilain tour mais, en

réalité, les Alouette III ont été commandées avec des pièces de rechange et deux techniciens juste pour assurer le remontage des appareils sur place. Problème donc, car il n'y a aucun pilote d'hélicoptère là-bas. Alors, on vient demander dans l'escadrille s'il y a des volontaires pour voler sur hélico. Moi, cela me faisait un peu rigoler ces machines que j'assimilais à des mobbyettes volantes et, je refuse. Mon chef d'escadrille me dit alors que j'ai tort, que je suis un jeune pilote finalement et que peut-être, un jour dans ma carrière, je vais être content de pouvoir piloter des hélicoptères. Je me suis dit qu'il avait raison et je me suis inscrit. Au premier vol sur l'Alouette III, j'ai découvert quelque chose d'extraordinaire. Tout simplement, cela a été le coup de foudre pour l'hélico. La formation a directement débuté sur cet appareil car il n'y avait rien d'autre. Ce n'était pas vraiment idéal mais c'est une tellement chouette machine que cela n'a pas été trop difficile ! »

L'entraînement complet des pilotes d'hélicoptères de la Force Aérienne Congolaise a donc eu lieu à Kinshasa même. Il est assuré par un instructeur de Sud-Aviation venu de France. Jacques de Tervuren, à ce moment, fait partie des "vernissés", comme il dit, car il est le seul à voler à la fois sur Alouette et sur T-28.



*L'Alouette HPR vue au Zaïre. « Un poème » selon son pilote ( photo © Jacques de Tervuren ).*

Une des Alouette est destinée à l'usage par Mobutu lui-même. Il s'agit de la 1359 baptisée 9T-HPR pour "Hélicoptère du PRésident" (7). Cet hélicoptère est un peu plus luxueux que les autres avec des sièges en cuir, par exemple. Mais finalement, Mobutu ne vole pas beaucoup à bord de cette Alouette. Il vient juste l'essayer au début et puis, par après, "HPR" devient un hélicoptère comme tous les autres. « Un jour, on a quand même fait un show pour Mobutu avec trois Alouette en formation. Ce type de vol en hélicoptère est un petit peu plus délicat qu'en avion et c'est moins spectaculaire » se souvient Jacques de Tervuren.



*Détail de l'intérieur de l'Alouette 1359. Les sièges sont recouverts de housses en cuir rouge et les vitres latérales sont teintées ( Document Aérospatiale ).*

Les missions effectuées par les quelques Alouette III se limitent à des reconnaissances principalement pour des manœuvres avec les paras et des liaisons au profit du staff de l'Etat Major. Des droppings d'officiers paras, qui voulaient sauter à partir d'un hélicoptère, sont également réalisés. « Ce ne sont pas des missions bien compliquées; on est jamais allé au combat avec les Alouette » ajoute notre ami.

Quand on aborde le sujet de l'Alouette III, il en parle avec conviction : « L'Alouette III est indiscutablement un excellent hélicoptère. Comme tout hélicoptère, il faut acquérir la sensibilité requise pour le piloter, mais, une fois cette étape franchie, c'est un poème ! C'est également une machine puissante et spacieuse qui peut emmener jusqu'à sept personnes ( pilote compris ). La visibilité est impeccable. Pas de problèmes de mise en route du moteur. C'est une très chouette machine. Elle était parfaitement adaptée aux missions et c'est pour cela que l'Etat Major en faisait un usage régulier ».



*L'Alouette HPR est poussée par du personnel zairois probablement après une mission  
( photo © Jacques de Tervuren ).*

Ces Alouette ont continué de voler après que la Force Aérienne Congolaise soit devenue Zairoise en 1971. Mais avant cela, en 1967, les pilotes étrangers ont été priés de rentrer chez eux, Mobutu ayant décidé de se débrouiller tout seul. Des pilotes zairois ont alors commencé à voler sur les T-28 et se sont crashés régulièrement tandis que des pilotes français ont, semblerait-il, été engagés pour voler sur les Alouette. En tout cas, l'Alouette III 9T-HP9 utilisée en 1984 pour le jeu télévisé de "La Chasse aux Trésors" était pilotée par un zairois.

Trente ans plus tard, alors que le Président-Fondateur est déchu, en exil et rongé par la maladie, Jacques de Tervuren se souvient de son illustre passager : « Mobutu était un "Roi Nègre", sans être péjoratif. Il avait toute la prestance du chef Bantou. Il était très intelligent, na parlant pas pour ne rien dire et, finalement, il était très impressionnant. De Mobutu, je ne garde pas un très bon souvenir car il nous doit encore beaucoup de sous (8) mais s'il faut le juger d'une manière neutre, c'était un seigneur et un chef ».

Pour conclure, Jacques de Tervuren nous déclare : « on garde la nostalgie de cette époque-là car j'étais comme un prince à voler à la fois sur T-28 et Alouette III. Ce n'était pas non plus une vie tellement stressante. A part quelques moments plus tendus sur T-28, c'était la belle vie. Il est dommage qu'il y ait eu cette suite politique et que Mobutu n'ait pas payé ses arriérés. Ses souvenirs-là sont indélébiles. Je n'oublierai jamais ».



*Jacques de Tervuren aux commandes de l'Alouette HPR ( photo © Jacques de Tervuren ).*

- (1) Joseph Désiré Mobutu est né à Lisala, Province de l'Equateur en 1930 et décédé à Rabat, au Maroc, en 1997.
- (2) En 1962, ces deux pays deviendront indépendants et séparés sous les noms de Rwanda et de Burundi.
- (3) devenue Bujumbura et capitale du Burundi depuis.
- (4) école d'état formant les pilotes de la SABENA.
- (5) devenue Kinshasa après l'indépendance.
- (6) WIGMO signifie Western International Ground Maintenance Organisation, sous-entendu la CIA.
- (7) Mobutu a toujours voulu identifier les avions et les hélicoptères qui lui étaient réservés. Ainsi, alors que tous les DC-3 et C-47 de la Force Aérienne Congolaise étaient immatriculés en 9T-PKx, son DC-3 portait l'immatriculation 9T-JDM pour Joseph Désiré Mobutu. Plus tard, il immatriculera son Boeing 707 9T-MSS pour Mobutu Sese Seko, son nouveau nom.
- (8) Après avoir volé à la Force Aérienne Congolaise, Jacques de Tervuren, par une seconde chance, est redevenu pilote présidentiel d'abord sur LearJet 23, puis sur LearJet 25 entre 1968 et 1970.

*L'auteur tient à remercier Jacques de Tervuren pour son aide à la réalisation de cette Histoire d'Alouette peu banale. Que la passion qui l'anime puisse durer encore de nombreuses années.*

Pierre GILLARD,  
1997.