



L'emblème de la FATAAC représente une brouette volante transportant de tout.



# La Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAAC)

En août 1962, l'Armée Nationale Congolaise déclenche l'offensive du 6e parallèle. Elle a pour objectif de chasser les gendarmes katangais de la province du Nord Katanga rattachée à la république du Congo. Malgré l'ampleur des moyens mis en œuvre par le général Mobutu, la Gendarmerie Katangaise tient bon. Le général Lundula, commandant les opérations au Nord-Katanga, n'atteint aucun de ses objectifs. Il demande un pont aérien pour amener des renforts et du ravitaillement. Le manque d'aviation de transport tactique se fait cruellement sentir.

# La Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC)

En août 1962, l'Armée Nationale Congolaise déclenche l'offensive du 6e parallèle. Elle a pour objectif de chasser les gendarmes katangais de la province du Nord Katanga rattachée à la république du Congo. Malgré l'ampleur des moyens mis en œuvre par le général Mobutu, la Gendarmerie Katangaise tient bon. Le général Lundula, commandant les opérations au Nord-Katanga, n'atteint aucun de ses objectifs. Il demande un pont aérien pour amener des renforts et du ravitaillement. Le manque d'aviation de transport tactique se fait cruellement sentir.

La Direction des Transports du QG/ANC est contrainte de réquisitionner les appareils d'Air Congo et de faire appel aux compagnies Aerovias Panama et Transair. Les Etats-Unis sont conscients du problème de mobilité de l'ANC et le 10 novembre 1962, le Département d'Etat américain donne son accord à la livraison d'avions de transport militaires au Congo. Il rejette cependant la demande d'avions de combat présentée par Justin Bomboko au nom du gouvernement congolais, car la CIA s'en occupe depuis plusieurs mois. La sécession du Katanga est réduite par l'ONUC en janvier 1963. Trois mois plus tard, le général Mobutu dévoile à la presse le plan de réorganisation de l'ANC. Il annonce que les Etats-Unis sont d'accord de fournir une assistance militaire du même ordre que celle fournie à la Force des Nations Unies en juillet 1960. La mission d'assistance américaine COMISH s'installe à Léopoldville et la livraison

de matériel militaire débute sous le contrôle du colonel Williams. Son adjoint est le colonel Torpey de l'US Air Force. Il est chargé de superviser la livraison de vingt-quatre appareils par le COMISH à la Force Aérienne Congolaise. Douze bimoteurs Douglas C-47, version cargo du DC-3, dont cinq seront livrés avant le 30 juin 1964, et six hélicoptères Vertol-Piaseki H21B sont destinés à former des moyens tactiques de transport aérien. A cette livraison s'ajoutent six avions de combat North American T-28D qui remplaceront les vieux Harvard T-6 de la Force Aérienne Congolaise mis en œuvre par les pilotes cubains de la CIA. Les experts américains exigent des garanties d'utilisation et d'entretien efficace du matériel fourni. Le Département d'Etat est conscient de l'incapacité de la FAC à mettre en œuvre cette flotte d'appareils et le 6 avril 1964, le sous-secrétaire d'Etat Averell Harriman s'engage à discuter avec le ministre des Affaires Etrangères Paul-Henri Spaak d'une assistance aérienne



L'emblème de la FATAC représente une brouette volante transportant de tout. (coll. Sonck)

1964. Deux C-47 à Kamembe - Kivu (Photo Guerieri)



à la FAC. La question revient sur le tapis le 23 mai, huit jours après la chute d'Uvira aux mains des rebelles de Gaston Soumiatlot. La situation au Kivu est critique et les Congolais insistent auprès du gouvernement belge sur l'urgence d'une aide aérienne. Le ministre des Affaires Etrangères Spaak accepte et un accord d'assistance est signé pour une durée de trois ans.

La formation de la Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC) nécessite des équipages, des techniciens, du personnel de contrôle aérien et des transmissions, du personnel d'administration, un service médical et une Unité de Défense UDef/FATAC. L'Etat-major de la Force Aérienne Belge lance un appel aux volontaires pour servir en République Démocratique du Congo pendant une période de trois mois. Le lieutenant-colonel aviateur BEM De Cock quitte Melsbroek le 1er juin 1964 à bord d'un DC-6A du 15e Wing de Transport Aérien à destination de Kamina base. Il est à la tête d'un groupe de huit militaires chargés de préparer l'installation du premier détachement de la Force aérienne dont il assurera le commandement. En quittant la base, les troupes de l'ONUC ont littéralement vidé les mess et les moyens de logement. Les aviateurs suédois ont même saboté les antennes de la radio et du Homer.

Le 7 juin, le premier détachement comprenant six équipages de C-47, des techniciens, des spécialistes en installation aérienne, des

cuisiniers et du personnel administratif, quitte Melsbroek à bord d'un quadrimoteur du 15e Wing à destination de Baka, via Léopoldville. Le médecin est fourni par le régiment Para-Commando. Grâce à la liaison radio établie entre Baka et Bruxelles, le LtCol De Cock peut annoncer une bonne nouvelle à l'Etat-Major de la place Dailly : la base de Kamina est prête à accueillir les appareils cédés au Congo par la 322e Air Division de l'US Air Force basée à Châteauroux. Les Américains effectuent les livraisons de manière progressive et trois C-47 se posent à l'aérodrome de Ndjili le 14 juin 1964. Ils portent une immatriculation de l'US Air Force. Le premier C-47 de la Force Aérienne Tactique Congolaise est réceptionné à Ndjili par le capitaine Léon Hadermann. Le commandant de bord et son équipage effectuent un Air Test et rejoignent l'aérodrome de Kamina Base le 15 juin via Luluabourg. Cet appareil codé 0-15661 reçoit l'immatriculation congolaise 9TPKA et les cocardes de la Force Aérienne Congolaise. Le 19 juin, le capitaine Hadermann survole la base aérienne de Kamina pour permettre à l'adjutant navigateur Robert Feuillen d'effectuer le calibrage du Homer de l'aérodrome de Lumwe. Ce Homer permet à un avion de recevoir des caps qui le dirigent vers l'aérodrome. Le général Mobutu déclare le 20 juin à la Presse que les pilotes belges présents au Congo ne participeront jamais à une mission de guerre, mais la situation au Katanga est alarmante.

Les bimoteurs de transport 9TPKB, PKC, PKD et PKE sont réceptionnés les jours suivants. Le 22 juin, le détachement de la Force Aérienne Belge compte 120 militaires, y compris les UDef/FATAC du capitaine Servais qui assurent la protection des installations de Lumwe et les pilotes et mécaniciens venant de la 40ème Escadrille de Koksijde. Deux Vertol-Piaseki H-21B destinés à la FATAC sont réceptionnés à Ndjili par des officiers du COMISH. Ils sont confiés à des équipages du flight d'hélicoptères de recherche et de sauvetage (SAR) de la 40ème Escadrille placés sous les ordres du capitaine Malmedy. Les hélicoptères

**Le 19 juin, le capitaine Hadermann survole la base aérienne de Kamina pour permettre à l'adjutant navigateur Robert Feuillen d'effectuer le calibrage du Homer de l'aérodrome de Lumwe. Ce Homer permet à un avion de recevoir des caps qui le dirigent vers l'aérodrome.**

1964. Atterrissage d'un C-47 à Kamipini Nord Katanga (Photo Feuillen)

à double voilure sont différents des Sikorsky S58 et ces équipages belges, composés d'un pilote et d'un mécanicien, reçoivent un cours de pilotage donné par des moniteurs de l'US Air Force. Les aviateurs de Koksijde effectuent des vols de familiarisation sur Vertol-Piaseki H-21B et rejoignent ensuite Baka via Kikwit et Luluabourg. Les copilotes des H-21B n'appartiennent pas à la 40ème Escadrille. Ce sont des pilotes de Chasse qui assurent des fonctions au Bureau Ops de Baka et se portent volontaires pour voler sur Hélicoptère. Ils reçoivent une sorte de " cockpit Drill " sur place avant de prendre place dans le siège de copilote des H-21B.

La Force Aérienne Tactique Congolaise est opérationnelle le 3 juillet et commence les missions de transport pour l'ANC. Le 9TPKA basé à Ndjili effectue plusieurs missions de support logistique dans le Bas-Congo, le Kwilu, l'Equateur et le Kasai. Les autres bimoteurs exécutent leurs missions principalement dans le Nord Katanga et le Kivu à partir de Kamina Base. Le mois de juillet 1964 est particulièrement critique pour le général-major Louis de Gonzague Bobozo, commandant du 4e Groupement ANC chargé du Katanga. Les rebelles du Comité National de Libération se sont emparés d'Albertville et menacent le Nord Katanga. L'évacuation des Européens des localités menacées débute le 10 juillet à la demande du Consul de Belgique Guillot à Elisabethville. Les troupes du 4e Groupement ANC sont démoralisées et la " ligne de

défense Bobozo " mise en place pour arrêter l'ennemi est enfoncée en plusieurs endroits. Moïse Tshombe fait son retour au Congo et est nommé Premier Ministre et ministre de la Défense. Il propose de remplacer les soldats de l'ANC par des anciens gendarmes katangais, leurs ennemis d'hier. La débandade de l'ANC se poursuit et les rebelles Simba menacent Kongolo, Manono et Baudouinville. Le 14 juillet, deux Douglas C-47 ramènent à Baka 135 femmes et enfants congolais de Kongolo qui fuient les rebelles. Normalement, ces bimoteurs ne peuvent emporter que 25 passagers. Trois bimoteurs C-47 amènent des policiers katangais et une Jeep en renfort à Kamipini, une piste d'aviation privée construite par le gentleman farmer De Maeght. Cet aérodrome rudimentaire devient une escale importante pour le ravitaillement de Baka en vivres frais. Gaston Soumialot nommé Nicolas Olenka responsable des opérations de guerre sur le terrain et lui confie la mission d'étendre la rébellion au Maniéma. Après la prise de Kindu le 24 juillet, il est promu lieutenant-général et reçoit un nouvel objectif, s'emparer de Stanleyville. Le C-47 de la FATAC basé à Kamembe et un DC3 d'Air Congo ramènent 77 réfugiés de Kalima et de Punia.

Les Simba menacent également la base de Kamina. Un coup de téléphone des rebelles avertit l'ANC de leur arrivée à Kabongo et les soldats abandonnent cette localité le 25 juillet. L'Etat-major de la place Dailly à Bruxelles est



mis au courant de la situation et l'évacuation de la base est envisagée. Les Américains de la CIA mettent en œuvre les T28D pilotés par les Cubains et la colonne ennemie est détruite. Cette défaite des rebelles évite d'ordonner l'abandon de la base. La Presse congolaise annonce que Kamina sera le " Stalingrad " des Simba. Les rebelles du général Olenga s'emparent de Stanleyville le 4 août. Le colonel BEM Vandewalle est nommé conseiller militaire de Moïse Tshombe et le 28 août, il est chargé par le Premier Ministre et par le général Mobutu de la coordination des opérations terrestres et aériennes dans la zone d'opérations militaires couvrant les territoires en rébellion. La situation au Katanga s'améliore de jour en jour, mais il n'en est pas de même dans l'est du Congo. Le lieutenant-général Mobutu informe le général-major Bobozo que le colonel Vandewalle est chargé d'organiser une nouvelle unité à la base de Kamina et qu'une équipe d'installation sera envoyée le 8 septembre à

Baka. Elle doit préparer l'arrivée d'officiers et de sous-officiers belges de la Force Terrestre. Le major Lembalemba et le LtCol De Cock, commandant de la FATAAC, en sont également avisés. L'unité constituée sur le papier par Frédéric Vandewalle est baptisée 5e Brigade Mécanisée. Elle se compose des colonnes Lima I, Lima II et Papa et reprendront Kindu et Stanleyville en deux étapes. L'offensive débute le 1er novembre et Lima I quitte Kongolo vers Kindu. A Baka, le LtCol Vandepoel, remplaçant le LtCol De Cock à la tête de la Force Aérienne Tactique Congolaise, diffuse l'ordre d'opération n°1. Il a été conçu par le major Blume, Wing Ops/FATAAC, avec le concours du capitaine Jacquemart, officier Logistique du QG/Air à Léopoldville. Cet ordre d'opération règle le support aérien de la FATAAC à la Brigade du colonel Vandewalle. Des exemplaires sont remis à l'EM/Air du QG/ANC et au QG 5e Brigade. Les missions de l'aviation de transport sont dirigées par la section opération du capi-

taine Schepers en liaison avec le capitaine Closset de la 5e Brigade Mécanisée " Ommegang ". Les bimoteurs C-47 fournissent le ravitaillement nécessaire. Les hélicoptères FG-697 et FG 869 suivent la colonne de l'Ommegang dès le départ de Kongolo vers Stanleyville. Ces Bananes volantes assurent les reconnaissances aériennes et les évacuations médicales pendant la progression. Dès la prise de Kindu le 5 novembre, les hélicoptères effectuent des opérations de sauvetage autour du chef-lieu du Maniéma. L'aérodrome de Punia est occupé par Lima I le 20 novembre et l'adjudant Marc Carlier assure la sécurité avec un peloton d'UDef, car il servira d'escale à la FATAAC.

Les colonnes Lima I et Lima II de l'Ommegang se regroupent à Lubutu et le 24 novembre à l'aube, elles foncent vers Stanleyville via Wanie Rukula. Au même moment, deux hélicoptères Vertol-Piaseki H-21B et deux C-47 de la FATAAC chargés d'UDef décollent de Punia en direction de l'aérodrome de Stanleyville occupé par les para-commandos belges. Les Bananes volantes FG-697 et FG 869 sont basées à Stanleyville dès le 24 novembre et l'une d'elle se rend à Wanie Rukula avec des commandos sud-africains pour récupérer les corps du journaliste de la NBC Georges Clay et du Lt Freddy Basson, abandonnés dans un bus en panne lors de l'assaut de l'Ommegang sur la capitale rebelle. Cette opération s'effectue sous la protection d'une escorte de trois T-28D du WIGMO, officine de la CIA. Les para-commandos belges regagnent la Belgique, laissant le soin à la 5e Brigade d'occuper la ville et l'aérodrome et de poursuivre le sauvetage des otages dans les localités isolées. Les hélicoptères participent également aux opérations de sauvetage, notamment à celle organisée le 9 décembre par le major Hoare à la demande de l'ambassadeur de Grande-Bretagne pour retrouver neuf missionnaires anglais prisonniers à Yakusu.

#### Bibliographie :

- "Odyssée et reconquête de Stanleyville 1964" par le Col BEM Vandewalle.
- "Congo Report" par le LtCol US Greene.
- Témoignage de Robert Feuillen, Raymond Coine, Gabriel Christiaen et Marc Charlier, anciens de la Fatac.
- "L'Aviation Katangaise" par J.P. Sonck et D. Despas dans la revue Avions.
- "La Force Aérienne Congolaise" par J.P. Sonck dans la revue Jets.



1964.  
Un C-47 à Kamina base, Katanga (Photo Feuillen)

1964. Atterrissage de l'hélicoptère FG697 à Lenge – Nord Katanga (Photo Feuillen)



■ Jean-Pierre Sonck