

# Afrique 1960 : quelques souvenirs personnels de la 2<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais

## Remarques préliminaires

Les noms de lieu et les grades sont d'époque.

### Anciens noms de lieu

KITEGA  
LEOPOLDVILLE  
MUHINGA  
Ruanda  
SHANGUGU  
STANLEYVILLE  
Tanganyika Territory  
Urundi  
USUMBURA

### Noms actuels

GITEGA  
KINSHASA  
MUYINGA  
Rwanda  
CYANGUGU  
KISANGANI  
Tanzanie  
Burundi  
BUJUMBURA

## INTRODUCTION

Le 18 mai 1960, une première compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais est envoyée à la base de KITONA (BAKI) suite à la décision du gouvernement belge de renforcer par trois compagnies d'infanterie, les unités para-commandos déjà au Congo, au Ruanda et en Urundi.

Dès le début de l'année, cette compagnie de Chasseurs ardennais avait eu le temps de préparer soigneusement sa mission. Le cadre et les hommes sont choisis parmi les meilleurs éléments du bataillon et plus particulièrement de la 3<sup>ème</sup> compagnie (Cdt VOS) qui avait complètement terminé son instruction. L'armement est soigneusement sélectionné et l'équipement tropical largement fourni par les services logistiques du plus haut échelon de l'armée. Tout le temps nécessaire est pris pour les examens médicaux du personnel ainsi que pour les vaccinations et la préparation antipaludéenne.

Tous les militaires sont volontaires pour cette mission et les miliciens mineurs – l'âge de la majorité étant encore de 21 ans à cette époque – ont reçu l'autorisation de leurs parents. Il faut préciser que le nombre de volontaires dépasse largement les besoins du contingent ce qui permet une sélection encore plus poussée.

Cette première compagnie de marche interviendra avec brio et sans victimes le 11 juillet dans un débarquement et une attaque du plus pur style classique, avec appui d'artillerie de marine (Algérines) et d'aviation (Harvards) pour la prise de MATADI. Ce haut fait d'armes sera très contesté par la suite, mais nos Ardennais n'avaient rien à se reprocher, n'ayant fait qu'exécuter les ordres de l'échelon supérieur. Il faut noter aussi qu'après avoir reçu l'ordre de repli sur les algérines, la compagnie débarquera le lendemain sur les quais de BOMA pour protéger le départ d'une compagnie du 6<sup>ème</sup> bataillon commandos.

La compagnie est commandée par le commandant VOS avec comme cadre principal les lieutenants Stéphane DELVOSAL, Fernand MARCHAL, Hubert DELOGE, Jacques CAUFFAMNN et le 1<sup>er</sup> sergent-major KADDON comme adjudant de compagnie.

Nos valeureux Chasseurs ardennais rentrent finalement à la base de KITONA le 13 en début d'après-midi.

Ces exploits ont été relatés en détail par le Cdt VOS dans le TAM-TAM OMMEGANG (Bulletin trimestriel de l'Association belge des Vétérans et Compagnons de l'OMMEGANG) N° 127 du 3<sup>ème</sup> trimestre 2005.

Le 19 juillet, la compagnie fait mouvement vers USUMBURA d'où elle rejoindra KITEGA. A partir de ce moment-là, étant donné la présence de deux compagnies du 1<sup>er</sup> bataillon au Ruanda-Urundi, un état-major réduit sous commandement du Lt-Col LALIERE fonctionnera dans la capitale de l'Urundi.

Une compagnie de marche du 3<sup>ème</sup> bataillon de Chasseurs ardennais opérera à KISENYI au Ruanda (Nord du lac Kivu) à partir du 17 juillet<sup>1</sup> et une 3<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon sera encore envoyée au Ruanda-Urundi en 1961.

### **La 2<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais**

Au bataillon, à SIEGEN (RFA), les volontaires restants avaient été répertoriés afin de pouvoir constituer une autre compagnie de marche en cas de nécessité.

Après la déclaration d'indépendance de l'ex-Congo belge le 30 juin, l'euphorie des Congolais l'emporte sur l'excitation et les revendications pendant les cinq premiers jours. Mais à partir du 5 juillet, suite à la gouvernance plus que chaotique du Premier Ministre LUMUMBA et de son gouvernement, c'est la Force publique (FP) qui, la première, se mutine. D'abord dans le Bas-Congo, puis ce mouvement se répand comme une traînée de poudre dans tout le pays et, excepté dans quelques rares garnisons restées fidèles, des exactions graves sont commises vis-à-vis des Européens – principalement le cadre de la FP – par la soldatesque noire. Il s'en suit un exode rapide de la population blanche. Ce sera l'occasion pour nos défunttes SABENA et Compagnie maritime belge de se couvrir à nouveau de gloire.

Les troupes belges déjà présentes au Congo sont débordées par les appels au secours et BRUXELLES décide d'envoyer sur place de nouvelles unités de l'armée belge.

C'est ainsi que le 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais est sollicité pour former dans l'urgence une 2<sup>ème</sup> compagnie de marche.

C'est la période des congés annuels et des ordres de rejoindre sont lancés un peu partout pour rameuter tout le personnel, volontaires ou non, dans ses casernes.

Cette compagnie parvient à se former le 12 juillet avec les volontaires qui n'avaient pas été sélectionnés en mai. Elle est constituée d'éléments disparates provenant des différentes sous-unités du bataillon et, parmi eux, des miliciens et jeunes volontaires de

---

<sup>1</sup> Les exploits de cette compagnie ont été racontés par R. WAVREIL dans les TTO N° 131 du 3<sup>ème</sup> trimestre 2006 et suivants.

carrière (VC) n'ayant pas encore terminé leur instruction. Les non-volontaires continueront à assurer le service minimum en garnison.

Le cadre comporte trois officiers d'active (Commandant BONTEMPS, Capitaine BOTTON et sous-lieutenant HENCKAERTS) et deux adjudants candidats officiers de réserve (COR) (Adjt VIN et Adjt GOFFIN) ainsi que le lieutenant médecin JANSSEGERS détaché d'une autre unité. Le capitaine BOTTON vient seulement d'arriver au bataillon et n'y connaît pratiquement personne. L'adjudant de compagnie est le sergent Guy ORIGER (seul sous-officier d'active, tous les autres étant de jeunes sergents volontaires de carrière OTAN) et l'adjudant de ravitaillement, le sergent Jean LIEBEN-STEIN.

*A partir de maintenant, comme ce sont mes souvenirs personnels en tant que chef du 1<sup>er</sup> peloton, et au risque d'être taxé de nombrilisme, j'emploierai la première personne du pluriel ou du singulier pour faciliter la compréhension du récit*

Nous quittons SIEGEN pour BRUXELLES en autobus le 12 juillet tard dans la soirée. La nuit de ces longues journées d'été est déjà tombée.

La journée du 13 et la matinée du 14 sont consacrées aux vaccinations et à la réception de l'équipement tropical, dont le fameux chapeau de type australien. N'ayant rejoint SIEGEN que le 12 au soir (j'étais en congé d'urgence pour essayer de récupérer ma mère, frère et sœurs évacués de notre ex-colonie suite aux événements), je fais finalement connaissance de mon peloton et de son cadre sous-officier (sergent ZADVORNY, adjoint de peloton, et les chefs de sections, sergents GERSON, COLBRANT et DECOENE). J'étais le seul de la compagnie ayant une certaine expérience de l'Afrique y étant né et y ayant vécu comme fils de fonctionnaire colonial pendant huit ans.

## Départ



*Embarquement à l'aéroport national de la 2<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais le 14/07/1960 vers 14 heures.*

Nous décollons avec armes, munitions et bagages de l'aéroport de ZAVENTEM par Boeing 707 de la SABENA le 14 juillet vers 14 heures à destination de LEOPOLDVILLE où nous arrivons pendant la nuit après huit heures de vol direct. Le personnel de notre compagnie aérienne nationale est aux petits soins pour nous malgré les prestations harassantes exigées depuis le début des événements.

A l'aéroport de N'DJILI (LEOPOLDVILLE), nous sommes parqués dans un hangar pour y passer le restant de la nuit.

Pour la petite histoire, c'est là que, faisant un petit tour d'inspection des lieux, je reçois une formidable tape dans le dos accompagnée d'une grosse voix : « Salut Eric, qu'est-ce que tu fous ici ? ». C'était mon vieux copain Gaston BEBRONNE, qui, chef de peloton au 4<sup>ème</sup> bataillon commando, était de garde ce jour-là à la plaine d'aviation.

Le jour même, 15 juillet, on nous embarque dans un autre Boeing à destination d'USUMBURA via KAMINA.

A USUMBURA, nous sommes logés au collège du St Esprit où nous avons le temps, les 16 et 17, de reprendre nos esprits. En réalité nous sommes en stand by avant d'être désignés pour effectuer une opération de sauvetage.

L'ordre arrive enfin le 17 au soir.

### **L'opération « TEMPLOUX »**



*La 2<sup>ème</sup> compagnie du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais prête au départ pour BUNIA le matin du 18/07/1960.*

*En bas au centre, le chef de corps, Lt-Col LALIERE, en chemise claire, à côté du Capt BOTTON (lunettes), commandant en second de la compagnie.*

L'opération "TEMPLOUX" du 18 juillet 60 consiste pour la 1<sup>ère</sup> compagnie du 4<sup>ème</sup> bataillon de Commandos et la 2<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais, à s'emparer de l'aérodrome de BUNIA (capitale du district de l'Ituri), de le tenir et de libérer et protéger les étrangers.

Cette mission est achevée le jour même vers 17 heures sans aucune perte du côté belge.

Entre-temps, le Commissaire de District fait part au commandant BONTEMPS, commandant de la compagnie des Ardennais et de l'ensemble de l'opération, de son inquiétude concernant le sort des Européens dans la région de MONGBWALU et de KASENYI. En accord avec le commandant de la compagnie des Commandos, le capitaine COUCHARRIERE, deux opérations simultanées sont décidées pour le lendemain 19.



L'Ituri





*Vue aérienne de la plaine d'aviation de BUNIA (Google earth)*

Cette journée du 19 juillet sera la plus meurtrière de toutes les opérations de sauvetage menées par l'armée belge en 1960.

En effet, le peloton commando<sup>2</sup> envoyé vers MONGBWALU et accompagné du Cdt BONTEMPS en personne, a trois tués, les Commandos HOSSELET, SOSNOWSKI et DELAHAUT, tandis que le C-119 Flying Boxcar transportant le peloton UDA (Unité de Défense d'Aérodrome) destiné à défendre l'aérodrome de BUNIA, s'écrase dans les environs de MASISI à l'ouest de GOMA (Nord du lac Kivu). Cet accident fait 25 victimes et 15 blessés graves parmi les UDA. Tous les membres de l'équipage périssent sauf un.

Le chef de peloton des UDA, un jeune adjudant COR (candidat officier de réserve), m'accompagnait depuis la veille avec la première vague d'assaut afin de déjà procéder à la reconnaissance des abords de la plaine pour en assurer la défense. Il est évidemment effondré. Il n'existe à cette époque aucune cellule psychologique pour soutenir le moral dans de pareilles circonstances. Comme il est sympathique et de très bonne volonté je l'intègre d'initiative dans mon peloton comme commandant en second (2 IC), fonction qui avait été supprimée à l'armée belge.

<sup>2</sup> Ce peloton était commandé par le lieutenant TUMELAIRE avec comme adjoint le sous-officier Jo FERNET.

Ces événements tragiques éclipsèrent totalement l'action menée par 15 hommes du 1<sup>er</sup> peloton des Chasseurs ardennais sur KASENYI et ses environs. A notre connaissance elle ne fut jamais mentionnée nulle part.

Cette omission se devait d'être réparée.

Mon peloton, le 1<sup>er</sup>, après avoir fait un atterrissage d'assaut avec le premier avion (un Dakota C-47) une demi-heure après le parachutage des Commandos, reçoit successivement les missions suivantes pour la journée du 18 :

1. participer à la défense de la plaine d'aviation ;
2. établir un poste de contrôle sur la route menant de BUNIA à l'aérodrome ;
3. établir un bouchon routier sur la route quittant BUNIA vers le nord à hauteur d'un pont enjambant une petite rivière à proximité de la ville.

Pour la journée du 19 : envoyer une patrouille d'un demi-peloton à KASENYI, sur le lac Albert, afin d'y libérer les ressortissants étrangers et les ramener à BUNIA en vue de les évacuer.

Le bouchon routier sur la route nord ayant été levé, c'est le demi-peloton ayant assuré cette mission qui est désigné pour l'action sur KASENYI.

Ces hommes et moi avons passé une nuit épouvantable au milieu des moustiques et du vacarme infernal de la nuit équatoriale en forêt galerie. C'était pour eux leur première expérience de terrain au Congo

Je confie la partie du peloton restée sur place à mon commandant en second de fortune.

Une camionnette fermée de la poste est réquisitionnée pour cette opération. Le départ a lieu dans la matinée après avoir fait le plein d'essence et de boissons à la seule station-service fonctionnant encore. Ce détail aura son importance par la suite.

Tout se déroule sans incidents jusqu'à hauteur de BOGORO<sup>3</sup> à 24 Km de BUNIA, à mi-chemin de KASENYI.

Cet endroit se trouve au sommet d'un escarpement d'où l'on a une vue magnifique sur la plaine du lac ALBERT, avec au loin sur la gauche de très belles chutes. Mais nos Chasseurs ardennais n'ont pas beaucoup le temps d'admirer le paysage. Le gardien de l'accès supérieur de l'escarpement à voie unique leur signalant qu'un véhicule monte et qu'il faut attendre son passage pour s'engager dans la descente. Je connaissais ce système des "gungulu"<sup>4</sup> servant de liaison sonore de fortune entre le gardien du haut et celui du bas. Il n'obtient cependant aucune précision concernant l'identité des gens qui montent. Je fais donc prendre rapidement position de part et d'autre de la route afin de parer à toute éventualité. Bien m'en prend, car quelques instants plus tard, on entend le bruit caractéristique d'un camion ou d'une camionnette qui grimpe péniblement la côte, et finalement apparaît un pick-up bourré de policiers qui, surpris à la vue des bérets verts, s'éparpillent dans la brousse à droite de la route (la gauche étant un précipice) en criant "Bakamina, bakamina !" (Ceux de KAMINA, ceux de KAMINA !).

---

<sup>3</sup> C'est des environs de BOGORO (à l'époque KAVALLI) que STANLEY fut le premier Européen à voir le sommet enneigé du RUWENZORI, lors d'une éclaircie dans les nuages, en mai 1888.

<sup>4</sup> Fût métallique de 200 litres, vide, servant de tam-tam de communication pour le passage des escarpements à voie unique dans les régions montagneuses du Congo.

Mais à droite, le terrain monte en pente douce vers le sommet d'une colline. Voulant éviter que ces policiers (apparemment mutins) ne prennent à leur tour position sur cette hauteur, je leur crie en kiswahili l'ordre de se rendre. Il y a un moment d'hésitation parmi les révoltés. Les plus proches déposent leurs armes et lèvent les bras, tandis que les plus éloignés continuent à courir vers les couverts de la crête. Quelques coups de feu de dissuasion doivent être tirés afin de ramener ces derniers à la raison.

Le groupe de mutins (une quinzaine d'hommes) est rassemblé et désarmé. L'un d'entre eux, légèrement blessé, est soigné par le brancardier du peloton, VANCAELENBERG.

Les Chasseurs ardennais n'ont ni les moyens ni le temps de s'encombrer de prisonniers. Le chef est gardé en otage et les autres, après avoir été débarrassés de leurs armes, équipement et tenue, sont parqués sous un arbre à proximité de la case du gardien. L'armement, l'équipement, les tenues et le chef, soigneusement ligoté, sont embarqués dans la camionnette fermée de la poste sous la garde de deux bérets verts. Le pick-up devient véhicule de combat et prend la tête de la descente vers KASENYI.

Arrivés aux abords de l'agglomération, tout le monde débarque sauf les deux chauffeurs et le brancardier. Je mets mon petit monde en ligne de part et d'autre de l'unique route entrant dans le village. Je progresse au centre, bien en vue, avec mon TS (littéralement "transmetteur - signaleur", en pratique, opérateur radio) encadrant le prisonnier. A l'approche des premières maisons du patelin, un groupe de femmes et de jeunes indigènes se forme à distance respectueuse de la ligne des fantassins. Les deux véhicules suivent lentement. Le rassemblement de villageois gesticulant et criant recule au fur et à mesure de notre progression. Nous ignorons si les gestes de menace et les vociférations s'adressent à nous ou au policier prisonnier.

Au centre de la bourgade, les noirs se dispersent et le policier, interrogé fermement, désigne une grande maison préfabriquée verte où, d'après lui, se trouvent rassemblés les Européens du poste.

Portes, fenêtres et volets sont clos et aucun signe de vie n'apparaît. Après avoir pris les mesures de sécurité qui s'imposent vis-à-vis du prisonnier et pour la protection du groupe, je m'approche de la bâtisse, assez inquiet de ce que je vais découvrir. Je frappe à la porte et aux volets sans résultat, mais je me rends quand même compte qu'il y a de la vie à l'intérieur. J'appelle et signale la présence des militaires belge. Rien ! Ce n'est finalement qu'après avoir recommencé en wallon et en flamand qu'on voit un volet s'ouvrir et un blanc apparaître, puis plusieurs. Les premiers instants de surprise passés, c'est l'allégresse, les embrassades, les questions et le brouhaha général. Ils sont tous heureusement en bonne santé quoique choqués psychologiquement.

Après le retour à un calme relatif, on me signale la présence d'un Français isolé à quelques kilomètres au nord, au bord du lac. Je confie l'organisation d'un début d'évacuation à mon adjoint et pars avec quelques Européens libérés et une équipe armée jusqu'aux dents vers l'endroit indiqué.

Quelle n'est pas notre surprise en arrivant en vue de la villa du Français, de voir celui-ci confortablement installé sur sa véranda en train de siroter un whisky. On fait les présentations :

- Gillet, ancien colonel parachutiste français<sup>5</sup>.
- Henckaerts, sous-lieutenant des Chasseurs ardennais belges ! Eh bien, mon colonel, vous allez pouvoir nous donner un solide coup de main pour l'évacuation des Européens de la région !

Aussitôt dit, aussitôt fait.

L'intéressé s'occupait de safaris photos et de chasses pour "pèlerins de la saison sèche". Il possède une magnifique Chevrolet Impala jaune et décapotable qu'il met à la disposition des Ardennais, et une Citroën 2 CV qu'il se réserve.

Après avoir offert à boire à ses "libérateurs", il charge ses bagages dans la 2 CV, fait des adieux déchirants à une superbe beauté soudanaise et se met à la disposition des militaires belges. Le pare-brise de l'impala est éliminé et un fusil-mitrailleur placé sur le capot.

Ainsi renforcés, les Ardennais sont encore sollicités pour l'évacuation d'une poignée d'Européens dans les environs de BOGORO.

Là, la situation a été maîtrisée d'une façon exemplaire et la section de la Force Publique de l'endroit se montre très compréhensive et même coopérante.

Rentrés et finalement rassemblés à KASENYI, les Chasseurs ardennais trouvent la colonne "Gillet" prête.

Entre-temps l'obscurité est tombée depuis longtemps et personne ne voit d'un bon oeil un mouvement de nuit vers BUNIA.

Comme pour le peloton commando, les essais de contacts radio avec BUNIA ont été vains pendant toute la journée. En général, à partir de 20 heures, les liaisons radio s'améliorent en Afrique, mais une quarantaine de kilomètres à vol d'oiseau est quand même beaucoup pour les postes AN/PRC-10 dont les Belges sont pourvus. Après plusieurs tentatives, un contact très faible est difficilement établi, et vers 23 heures la patrouille reçoit l'ordre formel de rentrer immédiatement avec la colonne de réfugiés.

Elle ignore que vers 11 heures du matin, le commandant en second de la compagnie (le capitaine BOTTON) a reçu un message de COMRU (Commandement Ruanda - Urundi) signalant qu'aucune opération de sauvetage ne peut être exécutée sans son autorisation. Etant donné le problème des transmissions, ni la patrouille "MONGBWALU" ni celle de KASENYI n'ont pu être averties.

En outre, le commandant de l'opération TEMPLoux, rentré à BUNIA dans les circonstances malheureuses que l'on connaît, reçoit vers 21.45 heure l'ordre de regrouper toutes ses unités à l'aérodrome.

---

<sup>5</sup> C'est ce même colonel, Jean GILLET, qui fera parler de lui plus tard comme conseiller militaire du Mulopwe Albert KALONDJI lors de la sécession du Sud-Kasai. Venu du Tchad en 1957, il était indésirable au Congo Belge en 1959. Il était à BAKWANGA au début août 60 et engagé fin septembre par KALONDJI. Feu le colonel Noël DEDEKEN en parlera dans son livre « **CHIMERES BALUBA - Le Sud-Kasaï 1960 - 1962 à feu et à sang** (à compte d'auteur, BRUXELLES 1978) ». Il y relate le récit tout à fait rocambolesque que lui fit l'intéressé de sa libération par les Chasseurs ardennais.

Malgré les risques d'un déplacement de nuit, la colonne composée d'une vingtaine de véhicules, quitte KASENYI vers minuit récupérant cinq voitures supplémentaires au carrefour de BOGORO et rentre sans incident à BUNIA bien tard dans la nuit.

Le chef des policiers mutins est remis à l'état-major, les autres, laissés au-dessus de l'escarpement à l'aller, avaient bien sûr disparu.

Le 20 juillet vers 14 heures, une compagnie de militaires éthiopiens de l'ONU débarque de quatre avions. Le détachement est commandé par un colonel. Les Ardennais et les Commandos se trouvent dès lors sous haute surveillance, mais sont autorisés à garder leurs armes.

On frise l'incident, lorsqu'au cours de la prise d'armes organisée par les Belges pour l'évacuation des dépouilles mortelles des trois Commandos tués au combat, les Ethiopiens présents, quel que soit leur grade, restent affalés sur le sol, la plupart débraillés et cuvant déjà le whisky qu'ils ont trouvé au cours du pillage des magasins de la ville.

Le 22 juillet, la compagnie des Chasseurs ardennais fait mouvement par gros avions cargos de l'USAF (Globemasters si mes souvenirs sont bons) pour USUMBURA où d'autres missions l'attendent dans le cadre du maintien de l'ordre en URUNDI.

La 2<sup>ème</sup> compagnie de marche du 1<sup>er</sup> Chasseurs ardennais rentrera à BRUXELLES le 18 octobre 1960.

Bien longtemps après à SPICH (RFA), dans le courant de l'année 1961, je reçois une note émanant du Ministère de la Défense Nationale me réclamant le prix du plein d'essence et des boissons pris au départ de l'opération de sauvetage vers le lac Albert.

Comme je suis à ce moment-là le seul officier présent au 1<sup>er</sup> bataillon de Chasseurs ardennais, ayant participé à l'opération TEMPLoux, je renvoie note et facture à l'expéditeur, par la voie hiérarchique, avec une réponse qui n'est pas piquée des vers et dont, malheureusement, il est impossible de retrouver une copie. Dommage, ce serait un document supplémentaire à verser au dossier des savoureuses anecdotes de style courtelinesque !

L'affaire tombera sans doute dans les oubliettes ou plutôt dans la corbeille à papiers d'un bureaucrate ayant enfin un peu de bon sens.

### **Retour à USUMBURA**

A USUMBURA, on nous attribue cette fois du logement à l'athénée, sur les hauteurs de la ville. Les réfugiés arrivent de tout l'est du Congo pour être évacués vers la Belgique. Ce rapatriement sera réalisé par la SABENA qui effectuera ainsi le pont aérien le plus important de sa déjà longue existence.

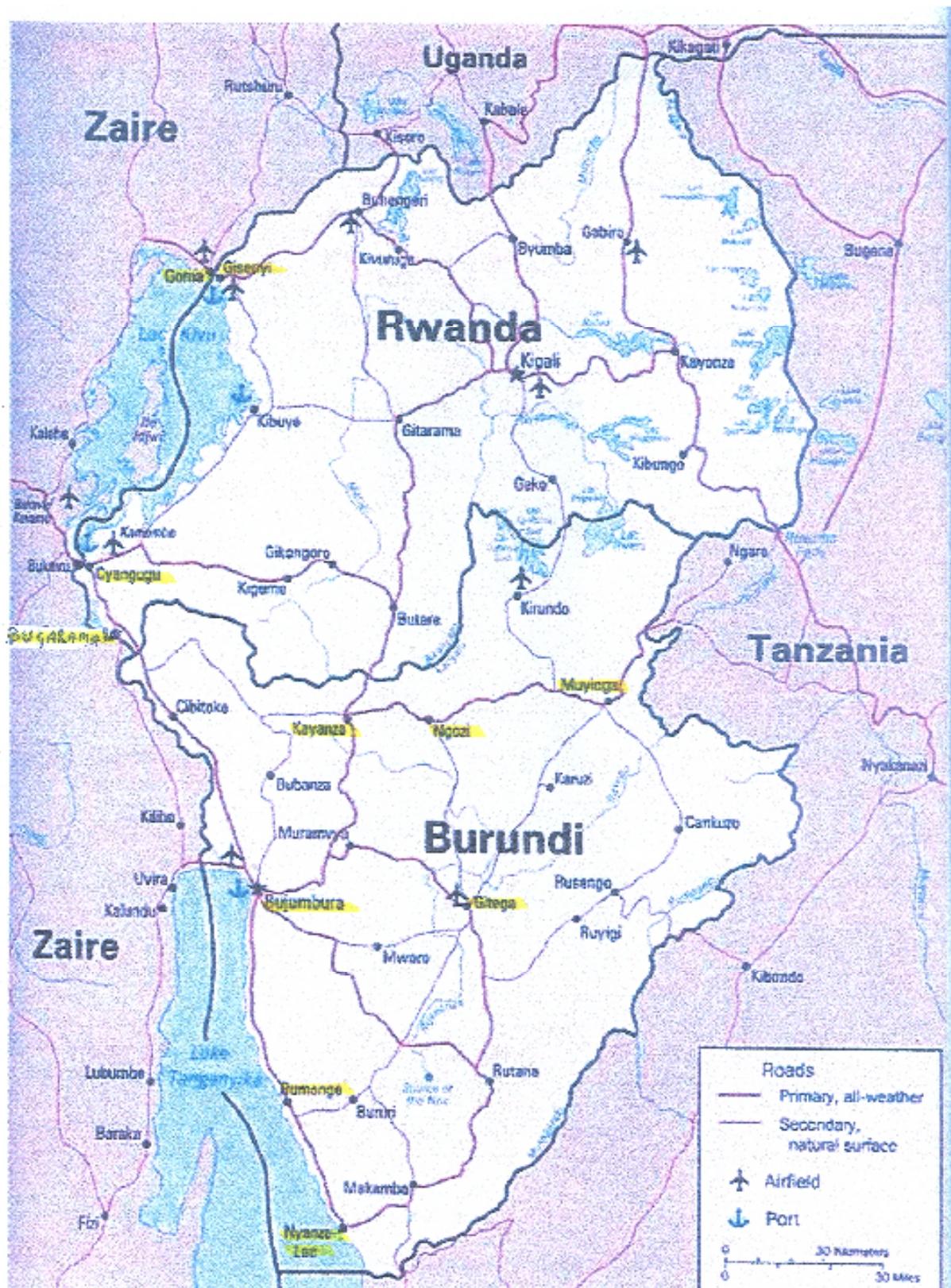
Nous participons au retour des gradés et soldats de la Force publique du 3<sup>ème</sup> Groupement (STANLEYVILLE) qui, jusqu'à présent, participaient au maintien de l'ordre dans les deux territoires belges sous mandat de l'ONU. Les troupes belges reprennent cette mission en attendant la formation d'une garde territoriale locale.

Puis nous attendons la mission suivante. Celle-ci ne tardera pas.



*La mascotte du peloton à défaut d'un phacochère.*

Ce petit singe nous sera confié par une petite réfugiée belge en pleurs, suite à l'interdiction de le reprendre avec elle en Belgique.

**BUGARAMA**

## 1. Ordre de mission

En effet, le 27 juillet vers 21 heures je suis convoqué chez le commandant de compagnie qui me communique l'ordre suivant :

Mettre mon peloton (le 1er) sous préavis de 30 minutes à partir du lendemain 28 à 6 heures afin de faire mouvement jusqu'à BUGARAMA, en direction de SHANGUGU, à une centaine de kilomètres au nord d'USUMBURA. La mission consiste à relever le peloton de la 15<sup>ème</sup> compagnie de Para-Commandos (constituée de rappelés) au poste frontière de BUGARAMA, entre le Ruanda, l'Urundi et le Congo ex-belge.

Les moyens pour ce faire se composent de mon peloton au complet avec ses armes organiques (plus une mitrailleuse .30), sa dotation de base de munitions plus une réserve de grenades, deux camions BEDFORD (conduits par deux chauffeurs indigènes) et une remorque à eau.

Comme je dois être trouvable immédiatement pendant la nuit du 27 au 28, je propose d'assurer la permanence jusqu'au lendemain matin puisque je devais tout de même rester sur place. Je prends en outre les dispositions nécessaires pour que le peloton soit rassemblé avec armes, munitions et bagages dès 0530 heure et prêt pour le départ à partir de 6 heures.

## 2. Départ

Le départ est fixé par COMRU (Commandement des Opérations Militaires au Ruanda-Urundi) à 8 heures. Un avatar de dernière minute ne nous permet de démarrer qu'à 08.45 heure. En effet, nous ne recevons les SOI-Tr (instructions pour les transmissions) de COMRU qu'à 08.40 heure.

Pour des raisons politiques évidentes nous ne pouvons pas emprunter la magnifique route macadamisée rejoignant BUGARAMA par UVIRA sur le territoire congolais, à l'ouest de la Ruzizi. Nous prenons donc la piste en assez mauvais état passant par l'Urundi, encore sous tutelle belge. L'entretien de cet itinéraire a été négligé étant donné qu'avant le 30 juin, date de l'accession du Congo à l'Indépendance, le trafic passait majoritairement par la route macadamisée de l'ex-Congo belge (voir carte).

En 1961, une section du 1er Bataillon de Carabiniers se trompera de route, passera par le côté congolais et fera l'amère expérience d'une période de détention aux mains de la soldatesque d'Antoine GIZENGA à STANLEYVILLE.

Conclusion : le mauvais état de la route passant par l'Urundi ne nous permet d'arriver à BUGARAMA que vers midi.



*Le 1<sup>er</sup> peloton en route pour BUGARAMA*



*Un pont en Urundi*



B U

Les utilisateurs de la carte qui constateraient des erreurs ou omissions sont priés de bien vouloir les signaler au Service de Cartographie à Kigali.

### 3. Sur place

BUGARAMA est le poste frontière situé à l'intersection des limites entre le Ruanda, l'Urundi et le Congo. C'est à cet endroit que la Ruzizi se transforme de torrent en rivière plus ou moins paisible dans la plaine du même nom vers le lac Tanganyika, à une centaine de kilomètres plus au sud. C'est là que se trouve le pont-frontière (36 mètres de long, 6 mètres de large) qui l'enjambe et permet à la belle route macadamisée de rejoindre SHANGUGU et BUKAVU par le Ruanda (voir carte).

KAMANYOLA se trouve 6 Km plus loin, au Congo, et a donné son nom au dangereux escarpement qui rejoint BUKAVU par la province congolaise du Kivu. Du temps des Belges, cet escarpement n'était plus guère emprunté suite à la construction de la route asphaltée passant par le Ruanda.

KAMANYOLA a également donné son nom à la fameuse "division KAMANYOLA" du maréchal-président-guide-fondateur Sese Seko MOBUTU, en souvenir du haut fait d'armes de ce dernier en août 1964 en ce lieu. C'est là qu'il arrêta un assaut des rebelles simba en ordonnant de tirer dans le tas avec des canons de 75 mm sans recul. Cette division KAMANYOLA sera formée et entraînée (?) par de l'assistance technique militaire nord-coréenne à KITONA en 1975. Mais cela est une autre histoire.

Le poste frontière est installé du côté ruandais du pont et est gardé par une section du peloton Para de la 15<sup>ème</sup> compagnie. Nous prenons un rapide contact avec eux avant de monter vers GITI, sous la conduite d'un délégué des Paras qui nous attend à BUGARAMA.

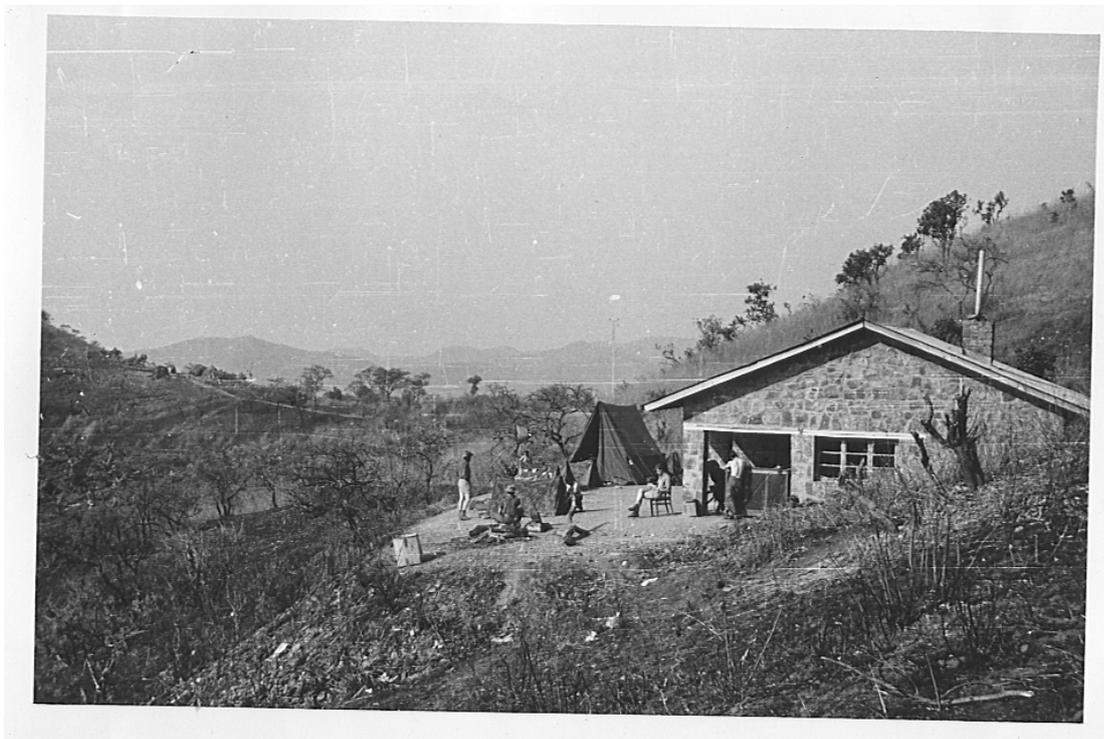


*Vue aérienne de ce qui reste actuellement du pont de BUGARAMA (Google earth)*

#### 4. GITI (vraisemblablement une déformation autochtone du mot « gîte »)

C'est là que se trouve le poste de commandement (PC) et le logement du peloton qui fournit la garde au pont.

GITI se trouve à 13 Km au nord de BUGARAMA, à quelque 100 ou 200 mètres à gauche de la route vers SHANGUGU, sur un promontoire à 1.630 m d'altitude. De là on domine vers la gauche une grande partie de la route qui descend en lacets vers le poste frontière à seulement 960 m au dessus du niveau de la mer (dénivellation de 670 mètres en 13 Km). Vers la droite, une savane légèrement arborée descend vers la forêt galerie de la vallée encaissée de la Ruzizi. Etant donné l'altitude, la saison sèche et le climat continental, les nuits (de 18 à 06 heures) sont assez froides, je dirais même glaciales.



*Le PC et logement du peloton à GITI*

## 5. Reprise de la mission au peloton Para

A partir de 12.30 heure, l'après-midi est consacré à la reprise de la mission et des installations du peloton Para que nous devons relever, en présence du lieutenant Christian VAN MELLE, commandant de la compagnie Para-Commando.

Nous sommes mis aux ordres de cette compagnie dont le PC se trouve à SHANGUGU, à une vingtaine de kilomètres plus au nord sur la rive sud-est du lac Kivu, en face de BUKAVU, du côté ruandais de la Ruzizi. Cette compagnie, la 2<sup>ème</sup> du 4<sup>ème</sup> bataillon de Commandos, est composée de six pelotons chargés de la défense et du contrôle des ponts sur la Ruzizi à SHANGUGU, MURORU et BUGARAMA.

Nous ne dépendons plus de la 2<sup>ème</sup> compagnie de marche des Chasseurs ardennais qu'au point de vue administratif.

A 14 heures, la section du sergent GERSON est la première à relever la section Para au pont de BUGARAMA.

Vers 15.30 heure, le lieutenant VAN MELLE et moi descendons au poste frontière afin de nous assurer que les consignes ont été bien comprises et que la reprise de la mission s'est passée dans de bonnes conditions.

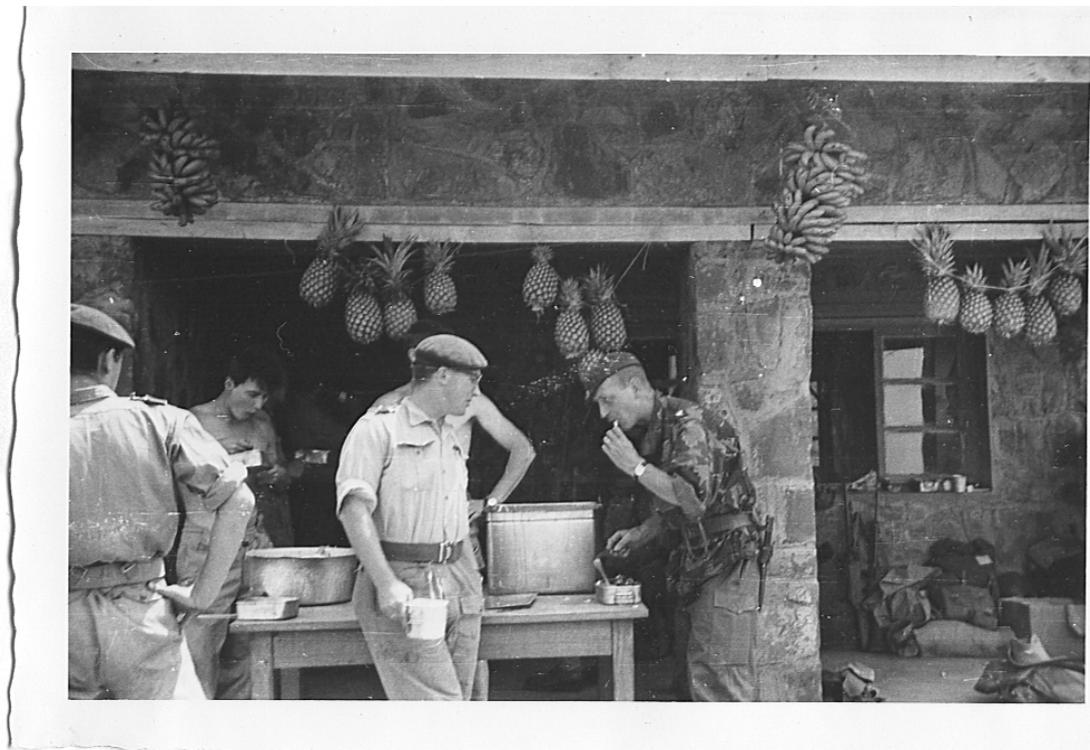
Il est décidé que les premiers tours de garde au pont ne dureraient que huit heures par section de façon à ce que les hommes retrouvent un rythme de garde et de repos normal et aient le temps de s'accoutumer au terrain et aux différents aspects de la mission. Cela nous amène au lendemain 29 juillet à 14 heures, moment à partir duquel la tournante se fera toutes les 24 heures.

Une deuxième section est de piquet au PC du peloton et fournit trois hommes pour sa garde. La troisième est au repos.

La liaison entre la section de garde et le PC peloton se fait par poste AN/PRC-10, ce qui

n'est pas tellement évident. En effet, une ligne à haute tension passe au-dessus de cette région. La liaison avec l'échelon supérieur est réalisée par un poste AN/GRC-9.

L'approvisionnement en nourriture de la section de garde est assuré par le peloton qui lui-même est ravitaillé en vivres frais et rations de combat par la compagnie Para-Commando. Nos deux camions et la remorque à eau servent au transport des hommes vers le poste de garde à la frontière et au ravitaillement.



*Aspect du PC au moment de la reprise aux Paras*

## 6. Incident grave

Dès le lendemain, nous recevons 20 kilos de pommes de terre et achetons une chèvre à un indigène pour la somme de 250 francs congolais. L'échange monétaire au Ruanda-Urundi n'aura lieu que vers la fin du mois de septembre. En attendant, c'est toujours la monnaie congolaise qui a cours et elle a encore approximativement la même valeur que l'argent belge.

Nous avons de sérieux problèmes de liaison radio entre la garde au pont et le PC peloton. Il est impensable de tirer une ligne téléphonique entre les deux.

Vers 15.30 heure, lors du contact que nous avons décidé d'établir toutes les 30 minutes entre le poste frontière et le PC, malgré une liaison presque inaudible, je me rends compte qu'il se passe quelque chose d'anormal. Je prends immédiatement la décision de me rendre à la frontière.

Un des deux camions se trouve au poste de garde.

Je ne veux pas monopoliser le second pour descendre seul au pont. Comme il y a assez bien de trafic sur la grand-route, je trouve rapidement une voiture qui m'amène au pont où j'arrive vers 15.50 heure.

La situation y est fort confuse. Les soldats HAYOT et NICODEME me racontent que le soldat LEMAL a été touché à la joue et à l'épaule droites par une balle tirée du côté congolais.

Le Sergent GERSON revenant d'avoir mis sa section en défensive m'annonce que le blessé, accompagné du soldat D'HOOGHE a été évacué vers GITI par un véhicule civil (ANGLIA jaune N° N4581). Je les ai donc croisés sans m'en rendre compte.

Au moment du coup de feu, trois indigènes se trouvaient sur le pont et ont pris la fuite.

La section de piquet arrive à 16 heures avec le second camion, envoyée d'initiative par mon adjoint, le sergent ZADVORNY, dès que D'HOOGHE et son blessé ont débarqué au PC.

Après m'être assuré que les deux sections suffisent pour défendre et contrôler le pont, je remonte au PC où, grâce à l'action rapide de ZADVORNY, un hélicoptère a déjà embarqué LEMAL pour l'hôpital d'USUMBURA. Je n'ai donc pas revu ce malheureux après son accident.

Après avoir fait rapport par AN/GRC-9 au Lt VAN MELLE et au commandant BONTEMPS (commandant la 2<sup>ème</sup> compagnie de Marche des Ardennais), je redescends au pont pour commander moi-même le dispositif de défense pendant la nuit. Entre-temps, je reçois l'ordre de faire rapport verbal au PC de la compagnie le lendemain 30 juillet à 7 heures. Je m'y rends donc à l'heure dite et en profite pour ramener des vivres et une carte du territoire de SHANGUGU.

## 7. Enquête

Rentré à GITI, il fallait sérieusement penser à commencer une enquête avec interrogatoire des témoins, croquis des lieux, etc.

Vers midi, voilà que s'amène le capitaine Joseph BOTTON, commandant en second de la compagnie des Ardennais. Il doit avoir le nez fin, car il a l'art d'arriver le plus souvent à l'heure des repas ; cela se vérifiera encore par la suite.

Après avoir savouré un morceau de la chèvre que nous avons achetée la veille, il part pour SHANGUGU.

Il revient vers 14 heures et nous descendons, lui et moi, au pont pour continuer l'enquête ensemble.

A 15 heures, un hélicoptère de type ALOUETTE atterrit à proximité et en descendent un substitut de l'auditeur militaire, un greffier et un capitaine de la Force Publique.

Cette dernière a en effet continué à fonctionner au Ruanda-Urundi pendant les premiers temps après l'accession du Congo à l'indépendance (30 juin).

Ces messieurs me donnent alors l'ordre de rassembler tout le peloton en armes au pont.

Comme, de ce fait, il n'y a plus personne pour assurer un minimum de sécurité au PC du peloton, je suis bien obligé de confier cette mission au second chauffeur indigène.

Ces deux chauffeurs se sont d'ailleurs avérés bien utiles comme interprètes en Kinyarwanda avec les villageois des environs.

On procède ensuite à l'inspection des armes et des munitions ce qui permet de constater que le fusil-mitrailleur de la section GERSON porte des traces de tir récent. Or personne ne m'a parlé d'une quelconque riposte en direction du Congo. C'est à ce moment-là qu'un des soldats de cette section fond en larmes et avoue avoir commis une erreur de manipulation du

FM qui a provoqué le malencontreux coup de feu.

## 8. Explications

Il faut préciser ici que nous sommes équipés de fusils FAL et de FM modèle 1936 (si mes souvenirs sont bons) reconditionnés de façon à pouvoir tirer les mêmes cartouches de 7,62 mm que les FAL. Or le FAL est une arme qui fonctionne à culasse fermée, tandis que le FM fonctionne à culasse ouverte, ce qui implique une manipulation de tir différente de celle du FAL.

Notre brave soldat en question a voulu refermer la culasse du FM pour protéger le mécanisme de la poussière, mais comme il y avait un chargeur rempli sur l'arme, la culasse entraîna une cartouche dans la chambre, il y eut percussion et départ de la balle. Celle-ci alla traverser l'épaule du pauvre LEMAL qui se trouvait par malchance dans la trajectoire.

Il faut reconnaître à la décharge du fautif, que notre compagnie est composée de recrues ayant à peine ou pas terminé leur instruction primaire quand elle a été appelée à intervenir en Afrique le 14 juillet. Les plus anciens du bataillon étaient partis avec la 1ère compagnie de marche au mois de mai et étaient presque tous issus de la compagnie du commandant VOS. Ce dernier commandait cette compagnie de marche dont le cadre connaissait donc bien son personnel.

La 2<sup>ème</sup> compagnie de marche, par contre, a été formée à la hâte avec des éléments disparates du bataillon et des recrues à peine instruites. Elle ne comporte que trois officiers d'active et les sous-officiers sont tous de jeunes sergents à peine sortis des écoles, excepté le sergent ORIGER qui remplit les fonctions d'adjudant de compagnie. En outre nous n'avons pratiquement pas eu de période d'adaptation à l'Afrique. Ce manque d'entraînement, ajouté à la fatigue et à l'inexpérience du jeune cadre est sans doute la cause profonde de cet accident, sans oublier le fait que l'armement n'est pas standardisé.

## 9. Récit du pilote d'hélicoptère, Xavier VANBEVER<sup>6</sup>

*« Le 29 juillet fut un jour particulier ! Rien fait de toute la journée ! Mais peu après 17 heures arrive un message selon lequel un soldat belge aurait été touché par une balle tirée du territoire congolais. L'incident s'était produit dans le sud du lac Kivu, près de BUGARAMA, non loin de la frontière avec l'Urundi. Le blessé devait être évacué d'urgence vers USUMBURA.*

*Ce message occasionna presque une révolution de palais ! Nous étions trois pilotes présents sur l'aérodrome (NDLR : de KIGALI). Pour ne pas devoir faire cette mission, le premier argua qu'il avait rendez-vous ce soir-là avec des blancs habitant KIGALI. Le deuxième ne savait pas non plus, car il avait promis à une dame de réparer sa voiture ce soir-là. Personnellement je n'avais rien contre si on m'envoyait en mission, puisque étant sans engagement. J'ai alors pris ma carte et y ai tiré deux lignes : une de KIGALI vers un point légèrement au nord de BUGARAMA et une seconde de BUGARAMA vers USUMBURA. Mesuré ensuite au rapporteur le cap que j'aurais à tenir durant ces deux vols. Ainsi se*

---

<sup>6</sup> Le colonel aviateur (lieutenant à l'époque) Xavier VANBEVER a publié dans la revue « Radio Trottoir » N° 58 de mars 2007, le récit de son intervention comme pilote d'hélicoptère pour l'évacuation du blessé et le transport de la commission d'enquête.

*terminait presque la préparation de mon vol. Pendant que les mécaniciens installaient les brancards et faisaient le plein, j'allai chercher mon nécessaire de toilette.*

*Comme la journée était déjà bien avancée, je devais faire la plus grande partie du vol dans l'obscurité. Pour cela je demandai au détachement d'envoyer un message à l'unité du blessé pour qu'ils allument un feu dès qu'ils entendraient l'héli. Ils devraient aussi, si possible, être à l'écoute sur une fréquence que je communiquai. De cette façon il serait plus facile de les localiser. De plus ils auraient à former un T avec des lanternes pour indiquer la direction et l'endroit de l'atterrissage. Je pris encore le temps de mesurer la distance et de calculer le temps de vol entre les points.*

*Par après, j'ai encore pensé à ma désignation pour cette mission. Pas que j'aie pensé que les autres n'osaient pas la faire, mais bien pourquoi on me prit, moi le plus jeune.. Même plus tard, je n'ai jamais compris pourquoi des pilotes en mission en Afrique avaient refusé une telle mission pour aller à des rendez-vous qui n'avaient rien à voir avec le service !*

*Dès que les mécaniciens furent prêts, je m'envolai. D'abord s'éloigner un peu en direction opposée avant de repasser au-dessus de la piste avec le bon cap sur la boussole et démarrer le chrono. Il était alors 17h50'. En l'air, il faisait déjà frais. Heureusement, j'avais mis ma veste de vol. La visibilité était bonne, avec quelques nuages à haute altitude. Les hauts sommets restaient visibles, même après la tombée de la nuit.*

*Mon timing était : 1 heure de vol après le franchissement de l'aérodrome de KIGALI et l'arrivée à destination. Mon seul souci était de maintenir le cap à la boussole et après 55' de vol, commencer à chercher le signal convenu au sol. Mon point d'atterrissage devait se trouver le long de la route BUGARAMA à KAMEMBE, pas loin de la frontière congolaise. Il n'y avait pas de lune et, au sol, il faisait relativement sombre. Seuls les plus hauts sommets (1800m) se distinguaient bien. Au sol même, on ne voyait rien. Le bruit de la turbine était régulier avec son diapason aigu familier. Comme tout se passait bien, je fus envahi par une sensation de contentement. Un coup d'œil au chrono me dit que je volais depuis 50 minutes ! Les cinq dernières minutes commençaient et je sentis la tension monter. Réussirai-je ?*

*J'allumai mon phare d'atterrissage ; une lumière mouvante dans l'obscurité de la nuit devait attirer l'attention, tout au moins si j'avais réussi à garder le cap et si les coordonnées avaient été transmises correctement. J'appelai une première fois l'équipe au sol par radio. Pas de réponse !*

*Avec les brancards, ma vitesse était réduite à 145 Km/H. D'après mes calculs, la distance à parcourir était de 150 Km. Donc à chaque instant, je devais pouvoir avoir avec eux un contact visuel (feu) ou radio. Je continuai régulièrement à appeler l'équipe au sol par radio.*

*L'heure était presque passée lorsque j'eus un premier contact. La tension devint détente et soulagement !*

*''Héli, ici l'équipe au sol, over !''*

*''Equipe au sol, ici l'héli. Entendez-vous déjà l'héli, j'approche avec mon phare allumé ''*

*Peu après, nouveau message d'en bas :*

*''Héli, ici l'équipe au sol, nous vous entendons et voyons aussi le projecteur''*

*''Héli à l'équipe au sol. Le feu est-il déjà allumé ?'' Pas de réponse.*

*Peu après, je vois une flamme scintiller, un peu sur le côté, droit devant.*

*Un instant plus tard, j'entends une voix essoufflée dire à la radio que le feu est allumé. J'étais reconnaissant à cet opérateur de faire son possible pour que tout se passe au mieux. Je le remercie et demande si on avait prévu quelque chose pour indiquer la direction et l'endroit d'atterrissage. Je tins le feu à ma droite pour garder une bonne vue.*

*En approchant, je vis trois faibles points lumineux disposés en V. L'équipe au sol me donna l'explication : "Héli, ici l'équipe au sol. Approchez dans la direction du V. La pointe est dans le vent, point d'atterrissage devant le V. Le vent était donc dans ma direction de vol. En virant largement à droite, je commençai à descendre lentement et, dans l'alignement vers le V, je laissai la vitesse descendre jusqu'à 90 Km/h.*

*Mon phare d'atterrissage était toujours allumé et était fort utile pour garder le contrôle de l'angle de descente.*

*Durant la courte approche, je pus voir dans la lumière du phare que le terrain était nu... donc atterrir sans l'habituel vol en stationnaire à 1,5 m du sol, afin d'éviter un nuage de poussière.*

*Malgré cela la poussière monta quand même durant l'atterrissage, mais le feu et le V restèrent visibles.*

*Dès que le moteur fut coupé, les rotors arrêtés et les feux éteints, je dus m'habituer aux environs. En débarquant, j'entendis des voix et vis, un peu plus haut, un véhicule approcher.*

*J'allai en direction du feu et on me dit que le blessé se trouvait dans le véhicule, avec un médecin chargé de l'accompagner jusqu'à l'hôpital. La victime était touchée à la tête par un coup de feu. Le médecin souhaitait continuer à l'observer durant le vol vers USUMBURA.*

*Les civières étaient donc superflues ! Je demandai au personnel présent s'ils avaient des clés pour dévisser les boulons. Il y eut d'abord un silence, suivi de quelques grognements avant qu'un esprit éclairé ne se manifeste avec la solution. Nous avons un vélo avec une trousse de dépannage dans laquelle se trouvait une clé avec plusieurs ouvertures de chaque côté. On me la tendit et, avant que le blessé n'ait été mené du véhicule au siège arrière de l'héli, les civières étaient démontées. Nous pourrions ainsi voler plus vite.*

*Le docteur avait installé un baxter et cherchait, de façon un peu malhabile, un endroit où l'attacher.*

*Je lui montrai les crochets au longeron central, au plafond du cockpit, là où l'on accroche d'habitude les écouteurs. Le problème était ainsi résolu. Cinq minutes plus tard, nous décollions à destination de l'aérodrome d'USUMBURA. En route j'admirai le dévouement du docteur. Il veillait le blessé de façon vraiment permanente. Le plafonnier était allumé afin de lui faciliter le travail.*

*Après quarante minutes de vol, le champ d'aviation d'USUMBURA était en vue juste devant nous et brillamment éclairé. Pour des raisons évidentes de sécurité, n'ayant pas de liaison radio, j'étais resté à bonne distance de l'axe de la piste. Je fis mon approche sur un tronçon de taxitrack pour me diriger de là vers le parking. Celui-ci était plein d'avions, principalement des Dakotas. Je me suis installé entre deux Dakotas sur le parking baignant de lumière. Les rotors n'étaient pas encore bien arrêtés que l'ambulance arrivait déjà. Quelques minutes plus tard, le médecin et son patient étaient à l'hôpital.*

*Il y avait encore foule sur l'aéroport, en majorité des réfugiés blancs venus du Congo. Les avions au parking avaient été repeints et pourvus de marques distinctives ! Je n'avais jamais vu une telle animation à USUMBURA. Il me restait à déplacer mon héli avant de terminer ma*

*journee de travail. Une jeep me conduisit à l'hôtel du Grec. On commençait à m'y connaître : le client d'une nuit, avec pour tout bagage un petit sac contenant une brosse à dents et un blaireau. Le repas du soir fut plutôt sobre, mais je n'avais pas grand-faim à la vue de toute cette misère. Je terminai la journée avec une fraîche pinte, mes pensées fixées sur ce soldat que j'avais ramené à USUMBURA. Je me souviens avoir prié pour lui avant de m'endormir. J'espère qu'il s'en est sorti, mais je n'ai plus jamais entendu parler de lui.*

*Le lendemain, je fus tôt debout. Je devais encore faire le plein de l'héli pour une mission vers BUGARAMA avec une commission d'enquête. Sur place j'appris que mes civières avaient été emmenées en camion à l'aérodrome de KAMEMBE. J'ai ramené la commission à USUMBURA en fin d'après-midi.*

*Le lendemain, fin du mois, j'étais à nouveau en route vers KAMEMBE avec la commission. J'y ai récupéré mes civières. Le midi, le vol m'amena à KIGALI. Mission terminée ! »*

Merci encore à ce vaillant pilote et à mon adjoint, le sergent ZADVORNY, qui ont fait preuve d'un professionnalisme et d'une initiative exemplaires pendant qu'à la frontière, j'essayais de faire face à la situation tactique.

Je n'ai plus eu de nouvelles de ce malheureux LEMAL. Nous pouvons supposer qu'il s'en est sorti sans trop de mal, car sinon, nous aurions été mis au courant.

Une fois rentrés en Belgique, j'aurais voulu aller lui rendre visite, mais le déménagement, entre temps, du bataillon de SIEGEN à SPICH et les missions qui nous attendront jusqu'à la fin de l'année, ne nous laisseront aucun répit.

## 10. Retour à une situation normale

Etant donné les résultats de l'enquête, la section de piquet peut être retirée du système de défense du pont et les rotations du service de garde reprendre leur cadence normale. Par mesure psychologique, le soldat fautif est permuté avec un autre au sein de la compagnie.

Le lendemain étant un dimanche, la section de repos est envoyée à SHANGUGU pour y assister à la messe de 11 heures et faire un plongeon dans le lac Kivu. Même s'ils ne sont pas tous de fervents pratiquants, ils partent comme un seul homme pour se changer les idées. Je peux aussi, enfin, organiser un entraînement intensif de manipulation de l'armement.

La rigueur du climat et l'état de fatigue de la troupe et de son cadre rendent la sieste obligatoire pour la section au repos.

Le lendemain, la section COLBRANT est désignée pour une patrouille motorisée vers KIRANGA et MUSHAKA. Là, les liaisons radio s'avèrent de nouveau défectueuses. Nous sommes décidément dans une région peu favorable à la propagation des ondes hertziennes.

La vie du peloton prend tout doucement son rythme de croisière. La mitrailleuse .30 que nous avons reçue en renfort est installée à l'extrémité du promontoire d'où elle peut tenir une partie importante de la route montant de la frontière. Elle ne devra heureusement jamais intervenir.

Je descends régulièrement à la frontière pour vérifier que tout s'y déroule normalement.

J'en profite pour effectuer de temps en temps une patrouille soit en aval soit en amont du pont.

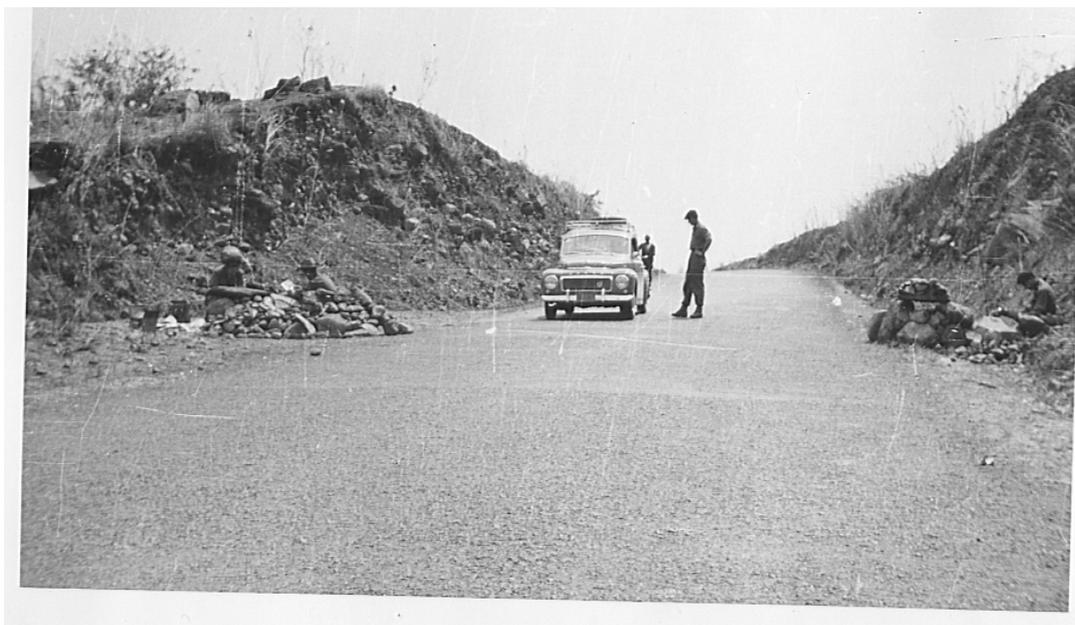
C'est au cours d'une de ces patrouilles que j'ai l'occasion de tuer un magnifique crocodile. C'est en amont du pont, là où la Ruzizi commence à perdre de son impétuosité. Nous avons atteint, mes deux patrouilleurs et moi, un éperon rocheux qui surplombe le cours d'eau d'une cinquantaine de mètres en pleine forêt galerie. En jetant un coup d'oeil vers le bas, nous voyons un crocodile de bonne taille qui se prélassait au soleil sur un banc de sable au milieu du torrent. Ce grand reptile est encore considéré, à l'époque, comme un animal dangereux et nuisible.

Etant tireur au fusil de l'équipe du Challenge Albert (concours entre les bataillons d'infanterie de l'armée) du bataillon je trouve que c'est l'occasion de faire un beau carton.

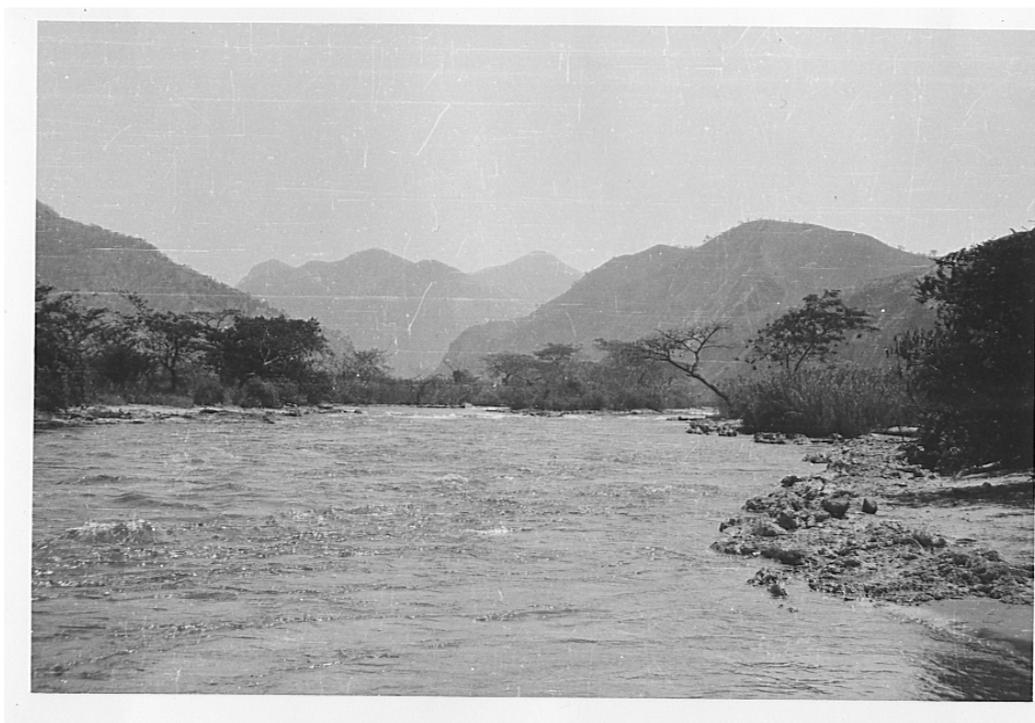
A cette distance, et presque à la verticale, je ne peux pas le rater. Je vise le sommet du crâne, un peu plus haut que les yeux et tire. L'animal fait un bond prodigieux, retombe dans l'eau et est emporté, ventre en l'air, par le courant pendant que l'écho du coup de feu se répercute de loin en loin dans la vallée fort encaissée en cet endroit.

Le 2 août, nous avons le plaisir d'avoir la visite du Lieutenant médecin JANSSEGERS avec son chauffeur DELAIDE. Ils nous apportent enfin du courrier et une réserve de médicaments.

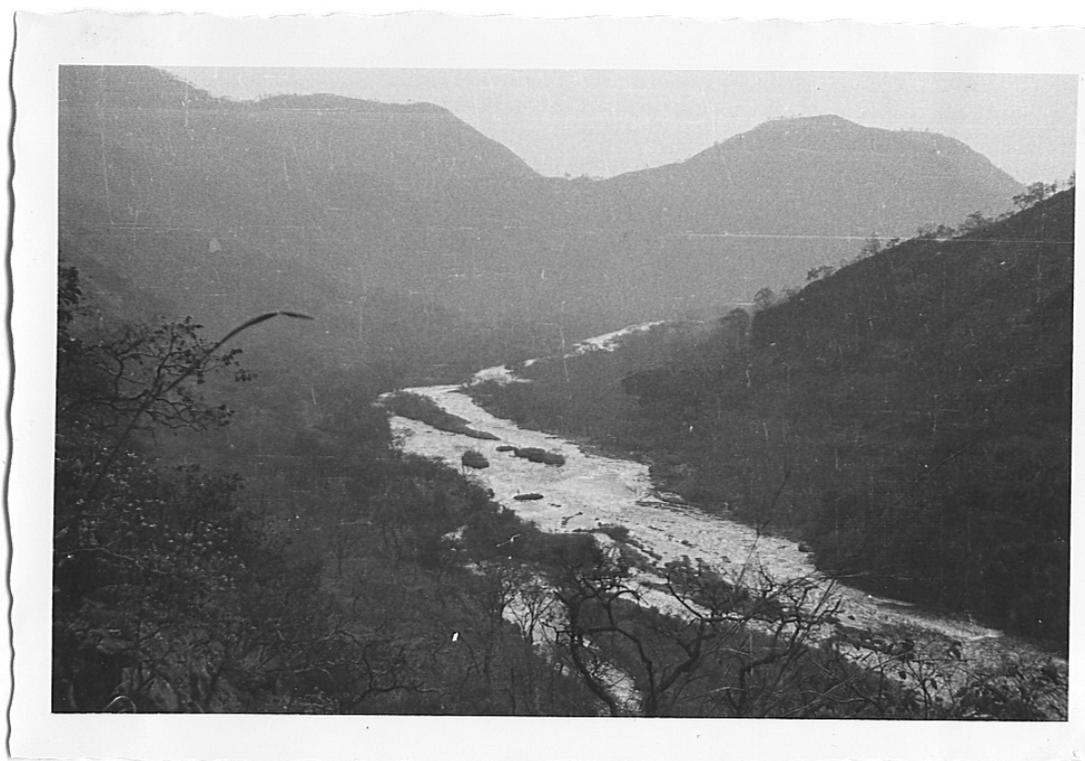
Il y a aussi de temps en temps une séance de cinéma ou de natation à SHANGUGU pour la section de repos. Un programme d'instruction est prévu pour la section de piquet qui est également chargée d'effectuer des patrouilles.



*Contrôle routier au pont de BUGARAMA.*



*La rivière Ruzizi en amont du pont de BUGARAMA vers KAMANIOLA*



*La Ruzizi à hauteur du village de KAMANIOLA au Congo*



*Observation de la frontière congolaise*

Le 3 août, nous apprenons par un civil européen revenant du Congo, que des troubles provoqués par des travailleurs indigènes, ont éclaté dans la plantation de KIMPI avec pillages et menaces au moyen de machettes et de lances. Ces renseignements proviennent de la section INEAC (Institut National pour l'Etude Agronomique du Congo) de LUBARIKA dans la partie congolaise de la plaine de la Ruzizi. L'information est transmise aux échelons supérieurs.

Le 7 août nous recevons la visite d'Européens venant de BUKAVU.

#### 11. Et si c'était vrai ?

Question régime alimentaire, nous sommes soumis quotidiennement à ne pouvoir nous mettre sous la dent que les rations C parfois agrémentées de pommes de terre et d'oignons reçus de SHANGUGU.

Nous avons pu acheter une chèvre indigène au début de notre séjour, mais pour un gros peloton de 40 hommes, c'était juste assez pour donner un peu le goût de la viande fraîche à notre ordinaire et ce uniquement le premier jour, sans compter que le capitaine BOTTON en a bien profité lors de sa visite. La région a l'air assez pauvre et plus personne ne se présente pour nous vendre quoi que ce soit.

Nous avons heureusement dans le peloton le soldat JAMART qui, avant son incorporation, a fréquenté une école hôtelière. Avec l'aide du soldat PIERSON, cuisinier en titre fourni par l'état-major de la compagnie, ils parviennent à eux deux à agrémenter avec plus ou moins de bonheur la ration journalière.

J'ai toujours été un adversaire de la chasse pour le plaisir. Mais dans notre cas nécessité fait loi.

Je me souviens avoir lu dans ma jeunesse un récit de chasse africaine où il était question d'attirer à la fine pointe de l'aube une antilope à découvert en bordure de forêt, en imitant l'appel du mâle (ou de la femelle). Il fallait, d'après l'auteur, émettre une espèce de couinement tout en se pinçant le nez.

Or il y a une forêt galerie longeant un affluent de la Ruzizi à plus ou moins 500 mètres en contrebas du PC. Je me dis que nous ne risquons rien en allant le lendemain, avant le lever du soleil, essayer ce truc en lisière de ce bois et peut-être avoir la chance de voir apparaître la possibilité d'améliorer notre ordinaire.

Le lendemain, avant l'aube, accompagné de trois volontaires et de mon FAL (fusil automatique léger), je me dirige donc vers un point de la lisière repéré la veille. Nous y arrivons au moment où les premières lueurs du jour pointent à l'est. En essayant de ne pas rire du comique de la situation je me transforme donc par le son en antilope amoureuse. Croyez-le ou ne le croyez pas, mais une belle antilope apparaît à une cinquantaine de mètres à notre droite.

C'est un jeu d'enfant d'épauler mon fusil et de lui envoyer une balle dans le creux de l'épaule, comme je l'ai toujours lu et entendu dire par les tartarins que j'ai connus. Elle s'affaisse immédiatement et nous courons la rejoindre pour lui administrer le coup de grâce.

C'est une belle bête de taille moyenne. Comme de vrais pros nous la lions par les pattes à une perche et la ramenons triomphalement au peloton qui n'en croit pas ses yeux. Pour le prix d'une balle de fusil cela promet un festin bien meilleur marché que la chèvre à 250 Frs des premiers jours.

JAMART, avec l'aide de quelques copains issus du milieu fermier, la dépèce, la nettoie et se charge de nous en fristouiller un festin.

Etant donné le nombre de convives, ce n'est pas gargantuesque, mais grâce au talent de JAMART, le goût de ce succulent gibier aromatise agréablement le restant de notre pitance.

Au moment où nous faisons bombance, arrive celui que l'on n'attend pas : le capitaine BOTTON qui par l'odeur alléché s'invite d'autorité. Du coup il ne nous reste qu'à nous serrer un peu plus la ceinture.

## NGOZI



*Vue aérienne de NGOZI au Burundi (Google earth)*

A l'issue de notre mission à BUGARAMA, nous rentrons à USUMBURA le 10 août après avoir remis le cantonnement et son matériel à une section de Commandos qui prend notre relève.

A USUMBURA, nous sommes de nouveau hébergés dans les bâtiments de l'athénée sur les hauteurs de la ville.

Cela ne durera pas car la compagnie reçoit l'ordre d'aller relever la compagnie de marche du 1<sup>er</sup> bataillon de cyclistes (commandée par le commandant BROHE) à NGOZI.

### Installation

Le peloton VIN ira très rapidement s'installer à MUHINGA, à l'est de NGOZI, près de la frontière avec le Tanganyika Territory (actuelle Tanzanie).

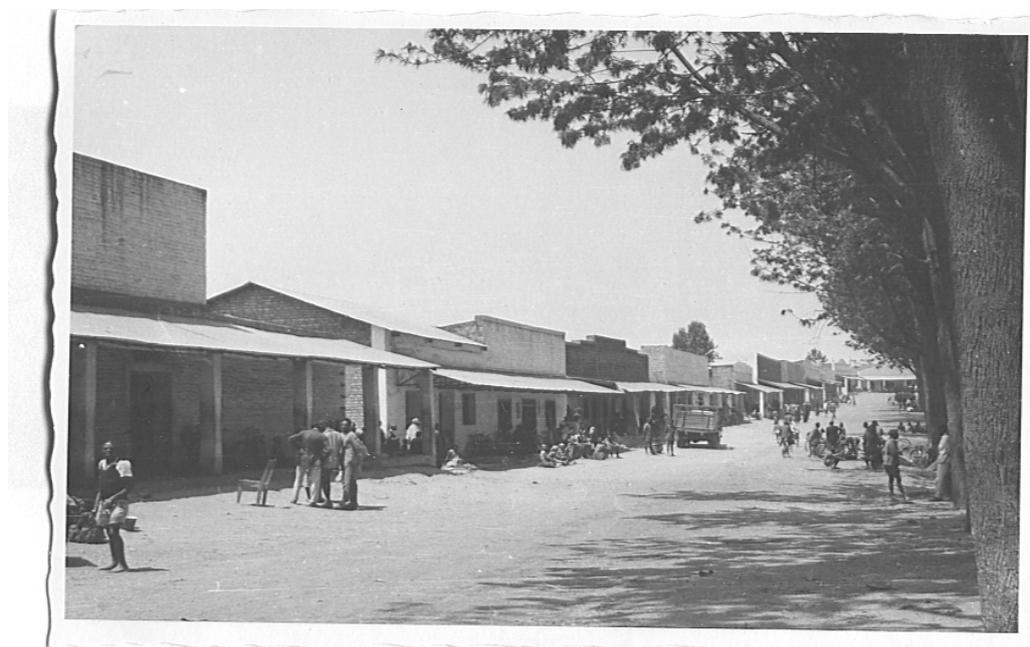
Les deux pelotons restants et l'état-major de la compagnie prennent leurs quartiers à NGOZI même.

Le commandant BROHE ne s'était pas compliqué la vie en ce qui concerne la nourriture : il s'était arrangé avec Monsieur DOIGT, qui tenait le seul restaurant du patelin, pour, contre paiement évidemment, faire distribuer à toute la compagnie les trois repas journaliers.

BONTEMPS et BOTTON ne l'entendent pas de cette oreille et tiennent à ce que l'adjudant « ravitaillement » et les cuisiniers de l'unité de Chasseurs ardennais fassent leur boulot. Ils sont donc chargés de prospecter le marché local pour suppléer à l'approvisionnement « normal » venant de l'EM bataillon et d'essayer de nous fristouiller quotidiennement une pitance plus ou moins mangeable. Ceci, bien sûr au grand dam du sieur DOIGT qui comptait continuer à faire de bonnes affaires sur le dos des militaires belges. Sa taverne n'en aura pas moins de succès, car au prorata de nos moyens financiers, la plupart d'entre nous ira se taper de temps en temps un petit gueuleton bien arrosé chez notre gargotier.

Jusqu'au 22 septembre, date du début de l'opération de change monétaire (opération MONDOR) les activités de la compagnie consisteront principalement en patrouilles de maintien de l'ordre dans le territoire de NGOZI par les pelotons HENCKAERTS et GOFFIN, et dans le territoire de MUHINGA par le peloton VIN.

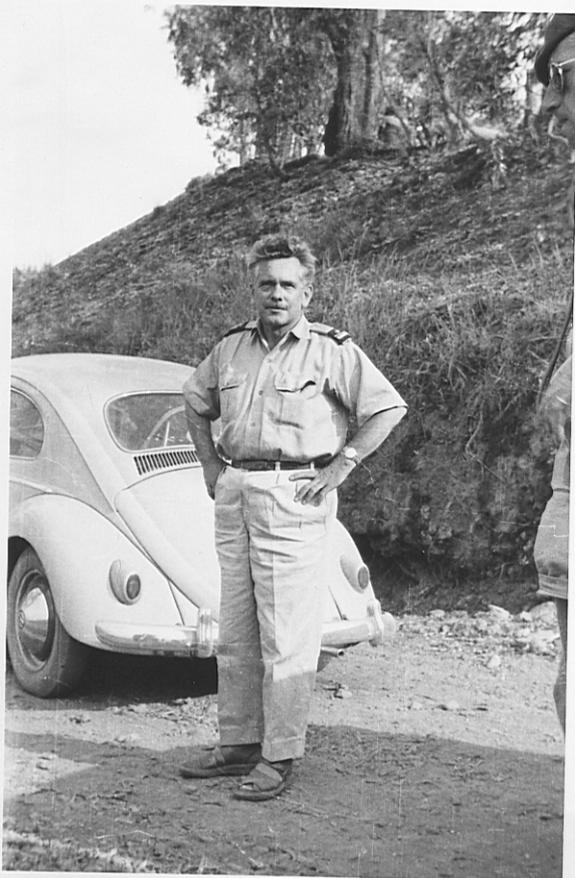
Cela nous permet d'aller à la découverte des coins les plus reculés de la région et d'admirer les magnifiques paysages montagneux et pastoraux de l'Urundi, ainsi que de prendre des contacts instructifs avec la population locale



*Avenue principale de NGOZI.*

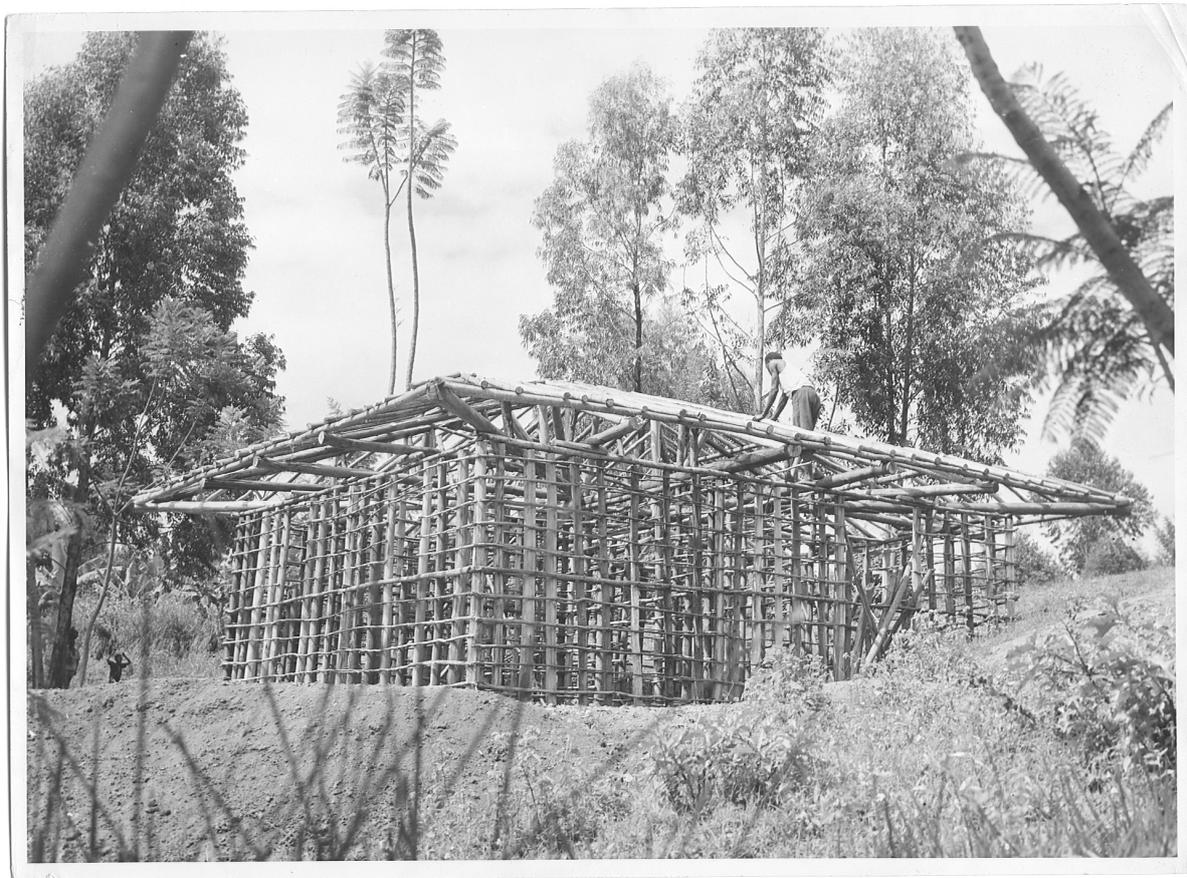


*Concours de tir à NGOZI*



*Monsieur LEONARD, administrateur territorial de NGOZI*

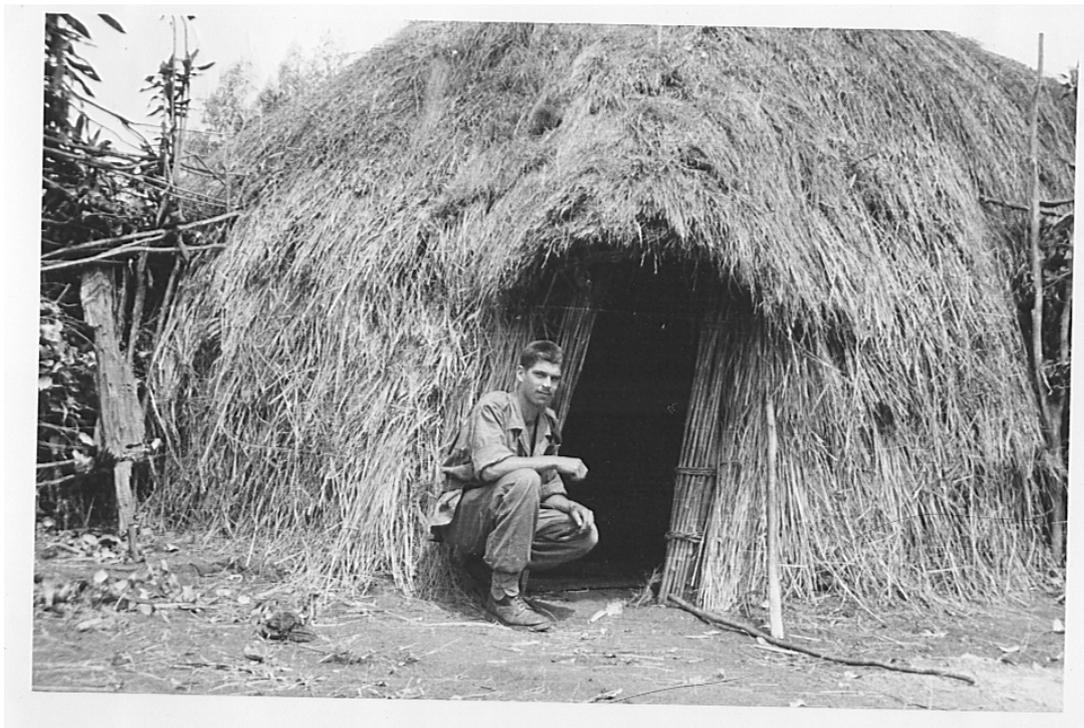
Au cours de nos patrouilles, nous avons l'occasion d'admirer ce magnifique pays qu'est l'Urundi. Les photos qui suivent en donnent un aperçu.



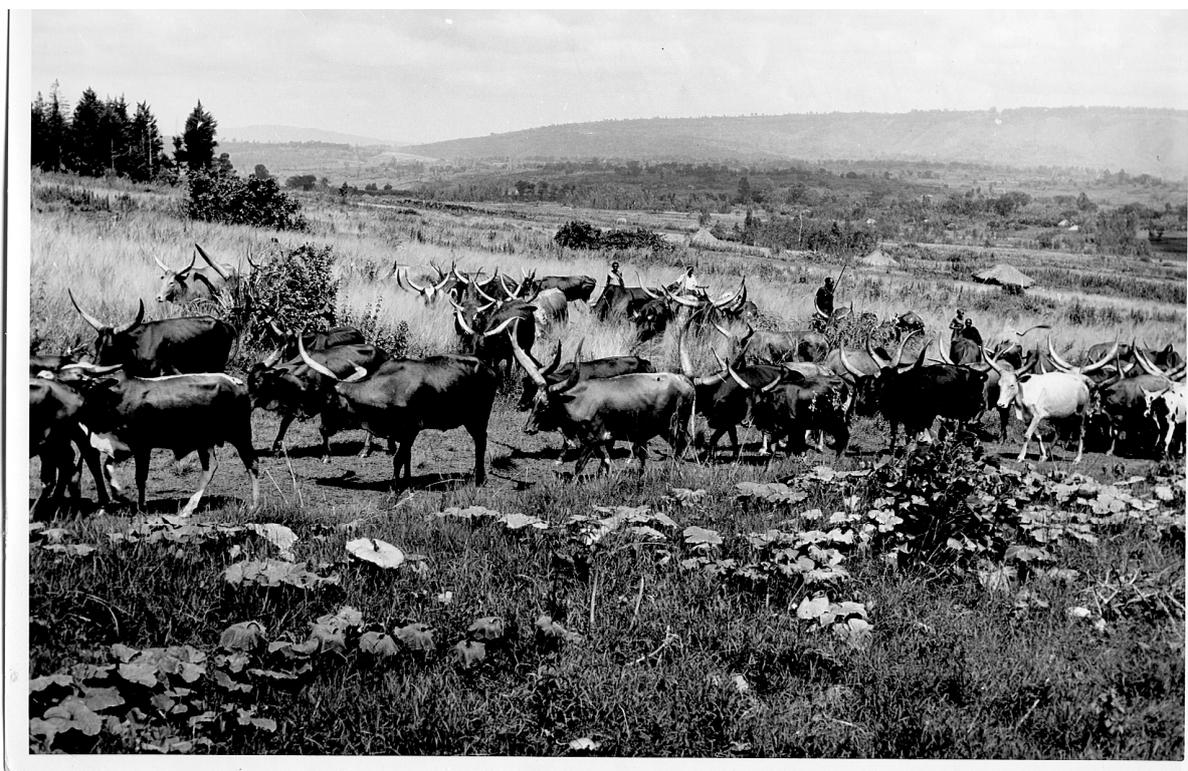
*Construction d'une maison traditionnelle sur une colline de l'Urundi.*



*Défrichage pour la construction d'un nouveau village.*



*Le caporal TANCRE à l'entrée d'une hutte twa.*



*Les vaches de l'Urundi.*



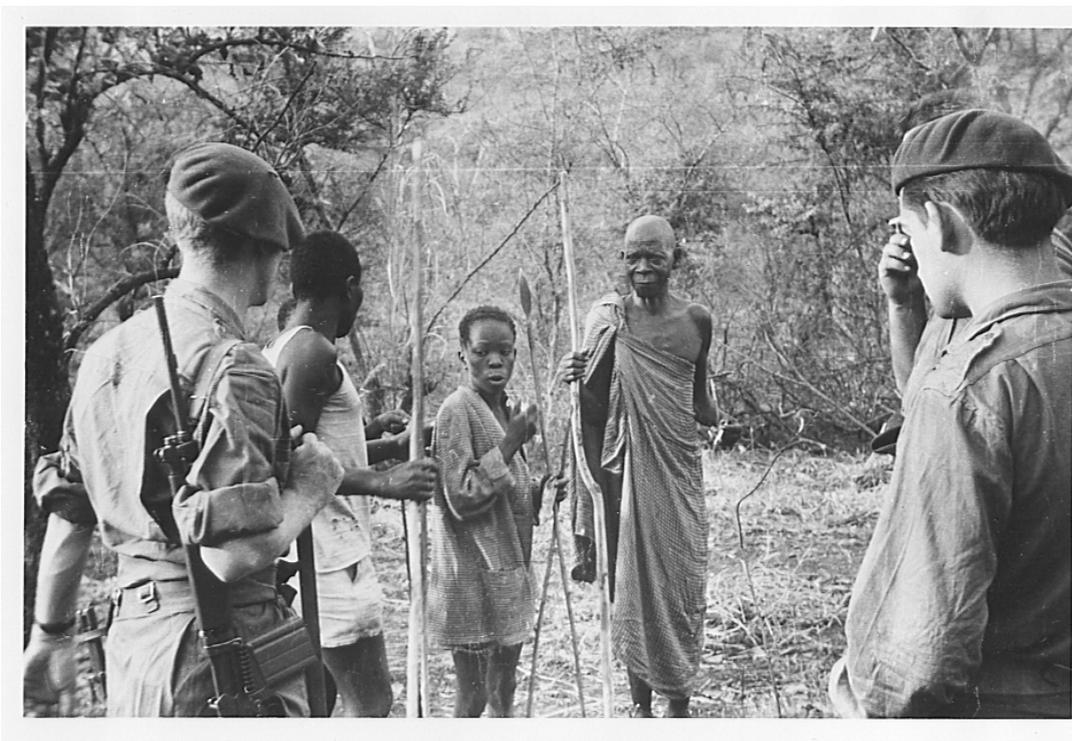
*En patrouille en Urundi : de gauche à droite, le sergent BURON (debout), le Dr JANSSEGERS, le soldat DELAIDE (à l'arrière de la jeep) et le sous-lieutenant HENCKAERTS (au volant)*



*Patrouille dans le territoire de NGOZI en Urundi.*



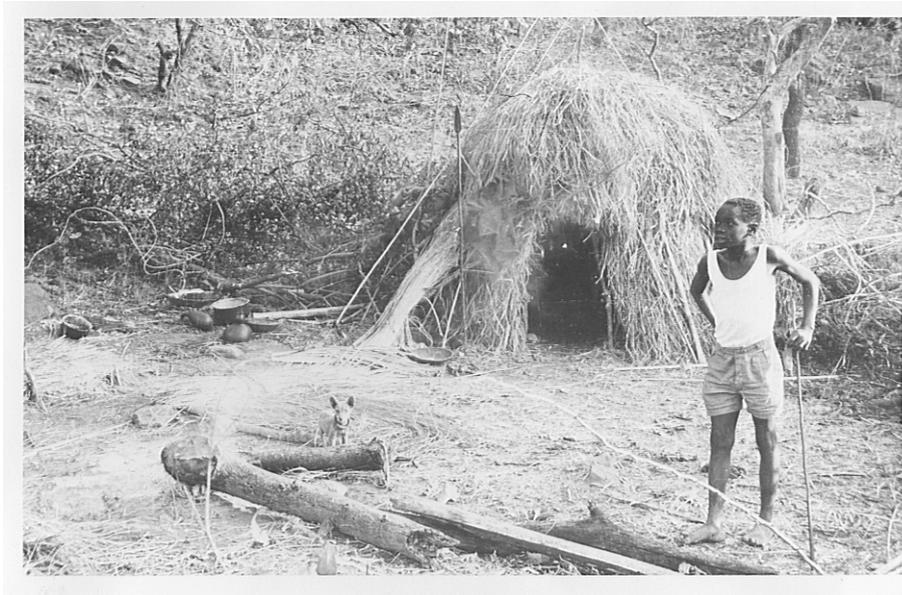
*Paysage typique de l'Urundi.*



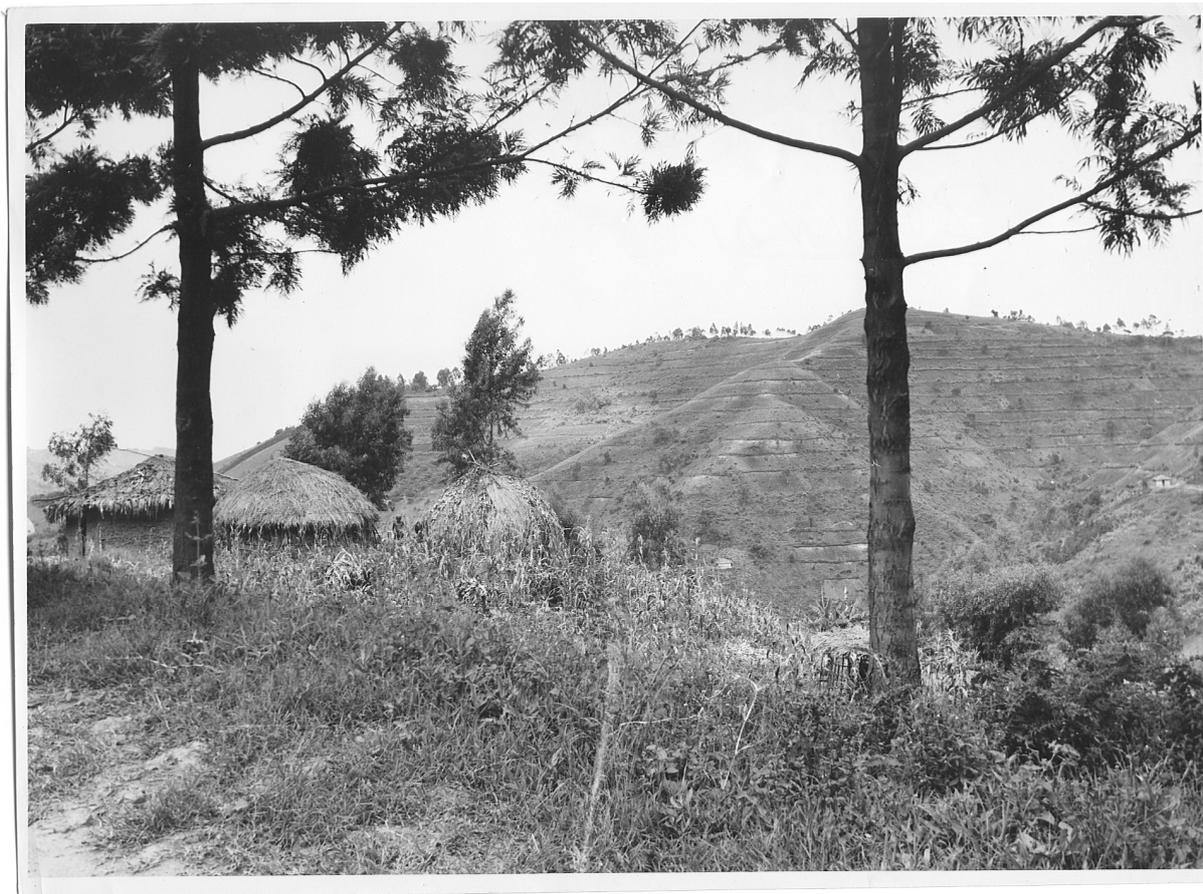
*Rencontre avec des Batwa.*



*Village de Bahutu en Urundi.*



*Un pygmée twa devant sa hutte*



*Autre paysage de l'Urundi.*

Nous effectuons un jour une patrouille de liaison avec le peloton VIN à MUHINGA. Cette sortie, bien plus excursion que mission de surveillance, nous permet de parcourir la plaine à hippopotames de la Ruvubu (rivière frontière entre le Burundi et le Tanganika Territory et aussi une des nombreuses sources du Nil) et même, à la nage ou en pirogue, d'aller mettre un pied symbolique sur le territoire du pays voisin sous mandat de la haute autorité britannique.

Nous n'apercevons cependant aucun représentant de sa gracieuse Majesté pour nous demander ce que nous faisons là en tenue militaire belge.



*La Ruvubu près de MUHINGA*



*Passage de la Ruvubu par l'infirmier VANCAELENBERG et le Sgt COLBRANT*

### **Opération MONDOR**

Le 22 septembre débute simultanément au Ruanda et en Urundi une opération d'échange monétaire destinée à remplacer l'argent congolais, qui avait encore cours dans ces deux territoires sous mandat belge, par une monnaie locale. Toutes les troupes belges présentes dans les deux pays sont bien sûr réquisitionnées pour assurer la protection des énormes sommes de numéraires qui circuleront de villages en villages pour les échanger auprès de la population contre les anciennes espèces.

Pour la petite histoire, il faut signaler que ce jour-là, un tremblement de terre d'une magnitude de 4 à 5 sur l'échelle de Richter, secoue toute la région des Grands Lacs sans faire, heureusement, ni victimes ni trop de dégâts. Il y aura encore de légères répliques les nuits suivantes.

Cela n'est évidemment pas de tellement bon augure pour le succès de la démarche, mais la peur d'être lésée incitera quand même la population locale à se présenter massivement aux différents postes de change.

Autre anecdote, tout à fait personnelle celle-là, j'apprends le même jour la naissance de mon premier fils en Belgique.

### KAYANZA

Dans le cadre de cette opération, je suis envoyé avec mon peloton à KAYANZA (31 Km à l'ouest de NGOZI).

Nous y arrivons le 24 septembre et nous nous installons dans le gîte d'étape et dans la salle de cinéma appartenant à un certain Monsieur WINKEL qui nous fera payer 100 Frs par jour et par homme, nourriture comprise.

KAYANZA est le fief de la famille du grand chef **BARANYANKA**, bien connu dans les milieux politiques du pays. Il nous fait l'honneur de nous inviter à une démonstration des talents de ses danseurs et batteurs de tambours, en présence du Résident général **Jean-Paul HARROY**.

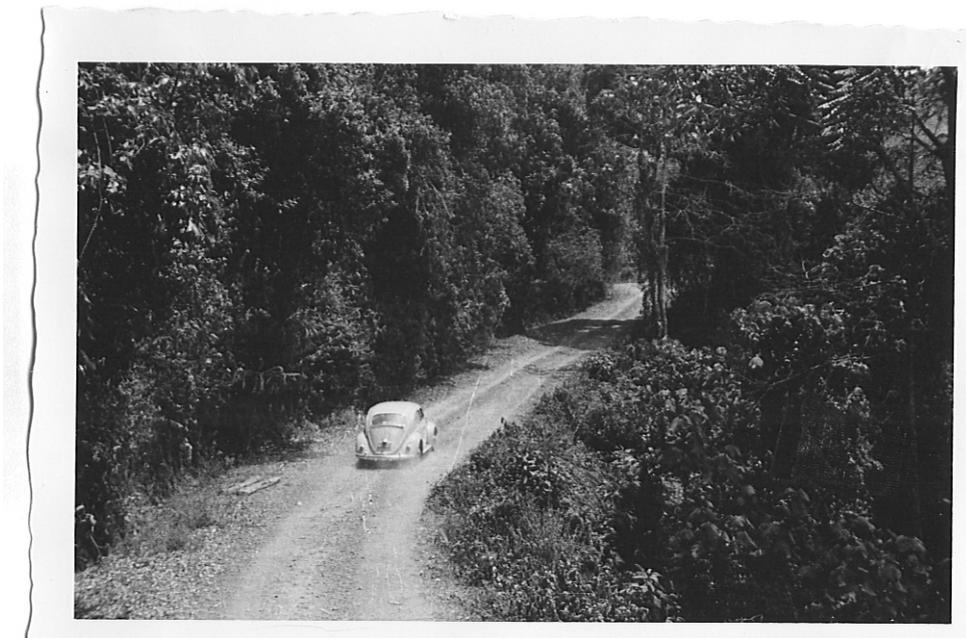


*Chefs tutsis à KAYANZA*



*Les tambours du chef BARANYANKA*

Mais le boulot ne manque pas et nous accompagnons par petits groupes les transports de fonds jusque dans les coins les plus reculés du territoire et, entre autres, dans des villages perdus au fin fond de la forêt primaire d'altitude située à l'ouest de KAYANZA dans le prolongement de la forêt naturelle rwandaise de Nyungwe. C'est d'une des crêtes de ces montagnes que nous aurons la chance, par temps clair, d'apercevoir le sommet enneigé du Ruwenzori à 350 Km à vol d'oiseau plus au nord.



*Route dans la forêt primaire de Nyungwe (Urundi)*



*La forêt primaire en Urundi*

Monsieur LEONARD et son adjoint, Monsieur CABRIS (Chef du secteur de KAYANZA) nous briefent au sujet de la mission qui nous attend. Nous formons dix équipes de trois hommes chacune dont deux de réserve, sans oublier une garde minimale pour surveiller le cantonnement. Elle est assurée par PIERSON et le cuisinier JAMART qui est chargé de nous préparer collations et boissons chaudes pour le retour des patrouilles transies de froid à cette altitude et parfois sous une pluie diluvienne.

Entre-temps Monsieur LEONARD nous demande de l'accompagner pour procéder à l'arrestation d'un individu sur la route d'ASTRIDA. Je me fais accompagner par les deux malabars du peloton, le Sgt GERSON et le Sdt RIXHON.

Nos équipes sont envoyées journallement dans les villages de KATARA, BARAMIRUNDI, MATONGO, SHINIA, KABARORE, BURIZA, KABUYE et GAHETA.

La situation étant calme, la sécurité de la majorité des postes de change est assurée par un minimum de Chasseurs ardennais, les autres étant appelés en renfort auprès des changeurs débordés par l'afflux des indigènes attendant en files interminables depuis l'aube, l'ouverture des bureaux de change.

Les scènes cocasses ne manquent pas et cela accompagné d'une odeur peu ragoûtante. De vieilles *mama*, toutes courbées sous le poids des ans et du dur labeur aux champs en montagne, nous sortent de dessous leurs seins en forme de chaussette, des rouleaux de vieux et poisseux billets de banque en dentelles, qu'il faut manipuler avec précaution afin qu'ils ne tombent pas en poussière. D'autres caquètent joyeusement en allaitant leur marmaille. De riches petits chefs contestent la régularité de nos calculs, etc. Tout cela dans une pagaille que nous essayons de maîtriser tant bien que mal. Et que dire quand un orage tropical de début de saison des pluies s'abat sur tout ce monde et sur nos abris précaires ? Indescriptible !

Le 8 octobre, nous rentrons à NGOZI, mission terminée et une intéressante expérience africaine à notre actif.

### **Excursion à KITEGA**

Nous aurons encore l'occasion de passer une belle journée à KITEGA, à l'époque capitale de l'Urundi, USUMBURA étant la capitale de l'ensemble Ruanda-Urundi et siège du Résident général pour les deux territoires.

Nous y rencontrerons nos amis de la 1<sup>ère</sup> compagnie de marche, répartis dans le sud du pays, et de l'EM réduit du bataillon installé en ce lieu.

Ce jour-là également, le Mwami MWAMBUTSA organise une fête avec prestations de ses fameux Ntore, danseurs de la cour, et de ses non moins réputés batteurs de tambours.

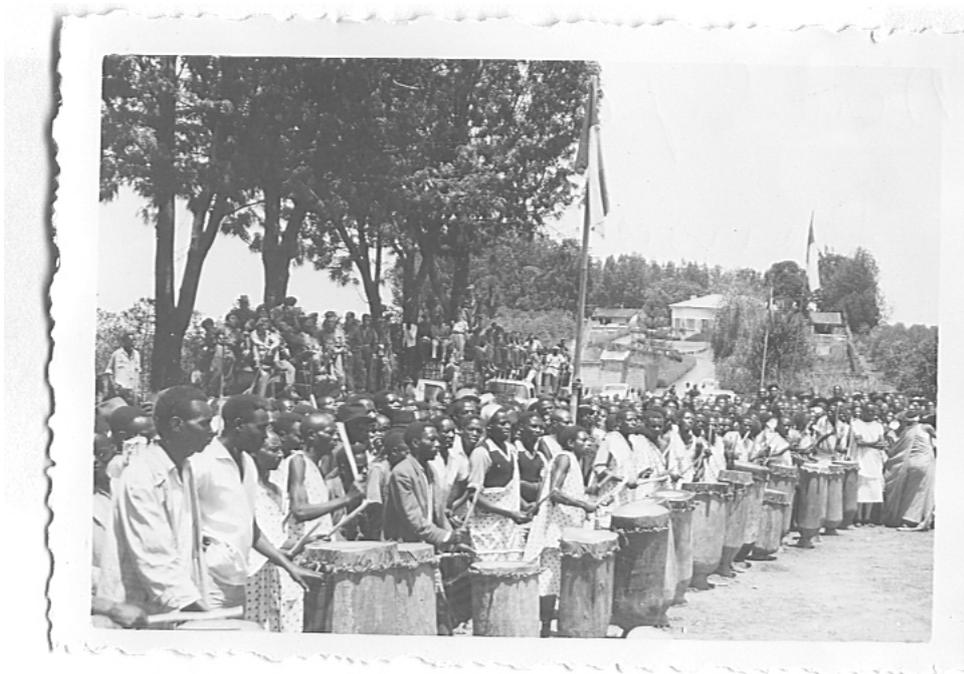
C'est très réussi et nous parviendrons à rentrer à NGOZI sains et saufs, malgré une route de montagne très sinueuse et escarpée, mais garantie sans contrôle d'alcoolémie au volant.



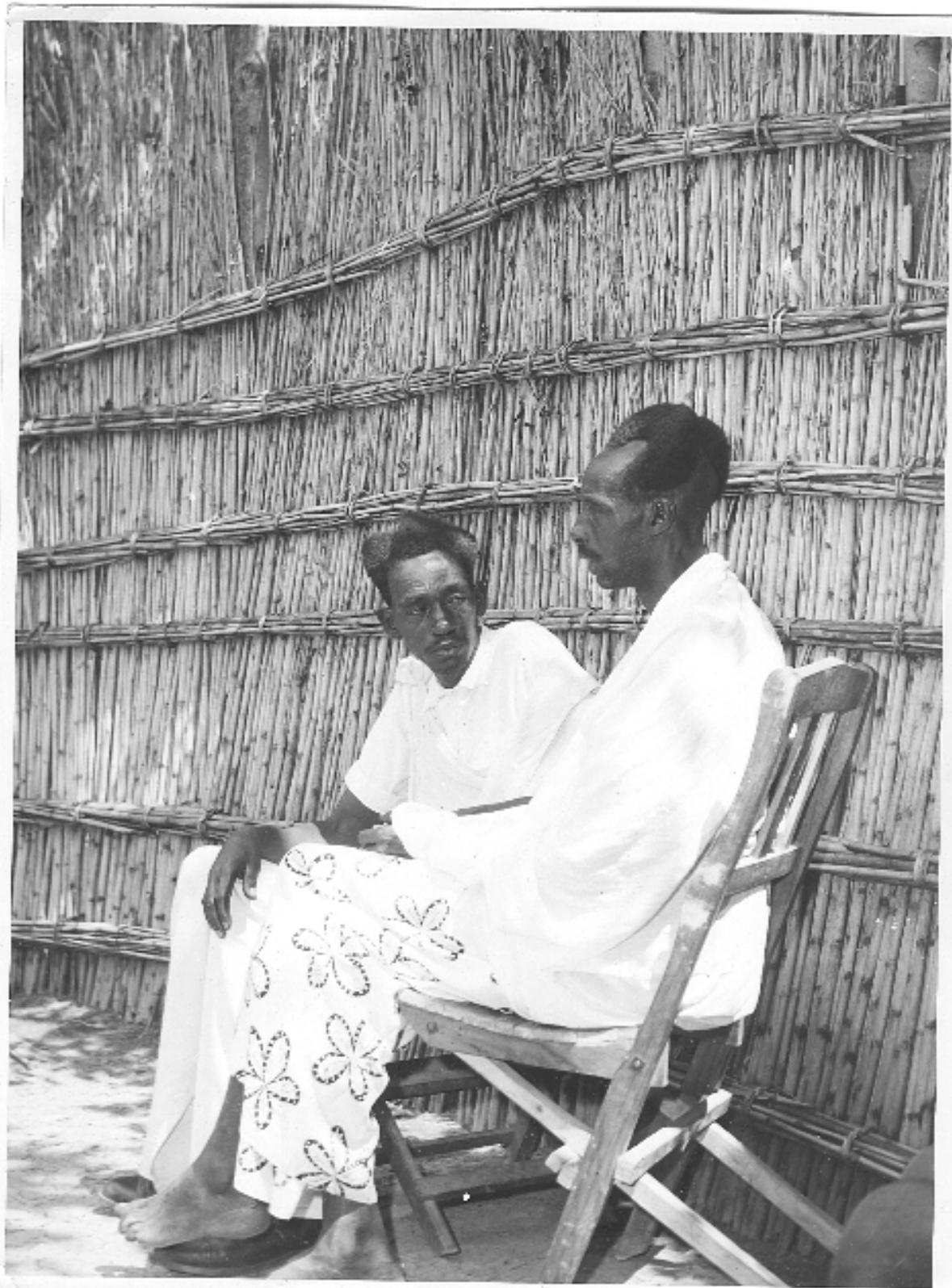
*Danseurs Ntore à KITEGA*



*Arrivée des tambours royaux à KITEGA*



*Les tambours royaux à KITEGA*



*Watutsi de l'Urundi*

## Retour en Belgique

La 1<sup>ère</sup> compagnie de marche du bataillon rentre en Belgique le 16 octobre après un séjour ininterrompu de cinq mois en Afrique centrale.

La 2<sup>ème</sup>, quant à elle rentrera le 18 par DC-6 de la Force aérienne avec une partie de l'EM du bataillon.

Nous sommes accueillis à MELS BROECK par une brochette de généraux qui nous prodiguent les félicitations d'usage.

Mais il fait froid et nous sommes en tenue d'Afrique ! Nous n'avons qu'une hâte : remettre nos armes et nos équipements à qui de droit, retrouver nos familles que nous avons quittées il y a plus de trois mois et leur raconter nos aventures.

Nous serons gratifiés d'un bref congé de douze jours avant de retrouver notre nouvelle caserne, car pendant notre absence, le bataillon a déménagé de SIEGEN à SPICH en République fédérale allemande.

Le temps de nous adapter à ce nouvel environnement et nous sommes de nouveau réquisitionnés, d'abord pour le mariage royal le 15 décembre, puis pour assurer le maintien de l'ordre lors des grèves de fin d'année.

Année qui aura été fertile en événements !



*Le DC-6 militaire du retour*



*L'intérieur du DC-6 de la Force aérienne*

**Fin**

Eric HENCKAERTS,  
Benissa (Espagne), mars 2009.