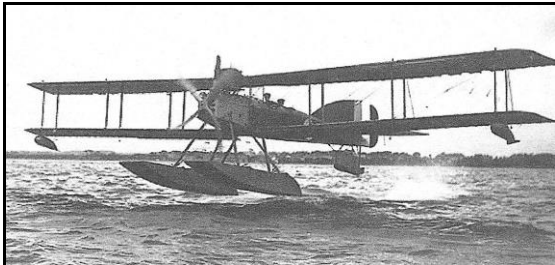


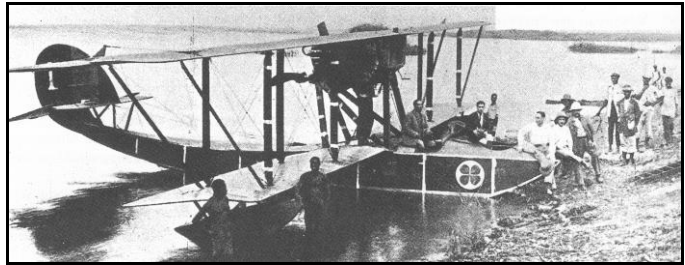
Les débuts de l'aviation privée au Congo belge

par

Julien Koninckx



Type Short 184



Type George Levy

Les premiers hydravions utilisés au Congo en 1916 furent des hydravions militaires Short 184 (moteur Sunbeam anglais) amenés au lac Tanganyika pendant la première guerre mondiale et conduits par trois équipages belges (lieutenants Behaeghe et Collignon) sous le commandement du commandant aviateur de Bueger. Leur objectif était de stopper la maîtrise maritime des Allemands sur le lac Tanganyika en coulant si possible Le Graf von Götzen un bateau de 1200 tonnes armé d'un canon de marine de 105, de plusieurs canons de 47 et de mitrailleuses, ainsi que le Hedwig von Wissman un bateau de 60 tonnes armé de 3 canons de 37. Mission brillamment accomplie le 10 août 1916, le bateau fut immobilisé mais pas coulé. Les Allemands le saborderont.

Les premiers hydravions civils au Congo étaient du type George Levy (français) ; ils étaient équipés d'un moteur Renault de 300 chevaux. La photo de droite montre la préparation d'un vol d'essai à Ndolo (Léopoldville) après la guerre, en préparation de la Ligne aérienne Roi Albert (L.A.R.A.)

L'histoire des débuts de cette ligne que raconte le pionnier tirlemontois Julien Koninckx qui l'a vécue, est reproduite ici telle qu'elle fut écrite à l'époque. On y retrouve des grands noms de la SABENA, on y retrouve également la hargne de réussir.

Cette histoire est celle des pionniers de l'aéropostale belge au Congo, bien plus ancienne que celle de l'aéropostale française d'Antoine de Saint Exupéry ou de Guillaumet, mais beaucoup moins médiatisée.

ABE

Descripteurs. hydravion, histoire, aéropostale, pionnier.

C'est en 1919 que le Roi Albert finança l'expédition qui devait organiser l'aviation congolaise, sous le nom de *Ligne aérienne Roi Albert*. (L.A.R.A.) Les organisateurs achetèrent à la France, en plus d'une dizaine d'hydravions du type 1916-1917, plusieurs moteurs de réserve Renault 300 HP ainsi que dix vieux hangars Bessonneau et quatre canots automobiles. La L.A.R.A était dirigée par le commandant Ch. Michaux assisté des frères Orta, chefs de secteurs.

L'expédition du matériel se fit normalement et l'ensemble arriva en assez bon état à Matadi d'où il devait être emporté par la voie ferrée vers Kinshasa. Or à cette époque, cette ligne avait un écartement des voies très étroit, plus précisément du type Decauville. C'est dire suffisamment que, dès ce moment, les difficultés devaient commencer. Les wagons en effet étaient trop petits pour porter des caisses de deux mètres sur huit. Ainsi, fallut-il sortir les coques pour les charger directement sur les wagons, après quoi on les recouvrit de bâches. Les caisses furent démontées et chargées à leur tour. Bien nous en prit car elles vinrent fort à point plus tard. Enfin, nous voici en route pour Kinshasa par le premier convoi. N'oublions pas de dire que ces « trains » du Bas Congo étaient composés de 3 wagons au plus. Le nôtre comprenait la locomotive, un wagon portant une coque, un second diverses pièces de toutes espèces et un troisième servant aux passagers. Ce voyage de Matadi à Kinshasa fut une véritable aventure ! En effet, la locomotive chargée au bois, ne faisait que du 60 Km à l'heure dans les descentes et du cinq – parfois moins – dans les côtes. De plus, elle était à ce point poussive qu'à tout bout de champ il fallait cinq minutes d'arrêt pour lui permettre de reprendre haleine. Mais ce n'était là qu'un demi mal. D'autres difficultés plus conséquentes nous attendaient. Après quelques heures de route la locomotive entreprit la montée d'une forte rampe crachant une colonne de fumée de plusieurs mètres de haut, dans laquelle scintillaient milles étincelles. À l'allure où nous allions, les charbons de bois incandescents devaient inévitablement retomber sur la coque qui prit feu.

Grand branle-bas, extinction de l'incendie avec des moyens de fortune. Puis nous repartons bien décidés à placer le wagon portant la coque devant la locomotive dès la première gare. Ce qui fut fait. Cependant, un peu plus loin, d'autres

ennuis nous attendaient, d'autres problèmes, sans doute moins graves mais qui demanderaient plus de temps pour être résolus. A cet endroit, la voie ferrée s'engageait dans un passage taillé en remblais dans le roc et juste assez large pour permettre au train de s'y faufiler. Avec des appareils de 7 mètres de long, il devenait impossible de passer les nombreuses courbes que faisait la ligne. Geindre eut été inutile ; on se contenta de tailler et de retailler. Finalement, le premier convoi arriva à Kinshasa ayant parcouru les 394 kilomètres qui séparent cette ville de Matadi, en cinq jours. Les autres suivirent plus rapidement mais il en fallut près d'une vingtaine pour amener tout le matériel à pied d'œuvre.

À Kinshasa tout était prévu pour nous recevoir. Un ancien colonial saura ce que « tout était prévu » signifiait en ce temps là. En fait, ce qui était prévu était l'endroit où nous devions « descendre » avec tout le matériel : quatre hectares de brousse entre le chemin de fer et le Stanley-Pool. Avec une centaine de travailleurs on débroussa le camp. La nuit, on logeait sous la tente.

Notre premier travail fut de nous construire des habitations. Les caisses des avions recouvertes de paille et blanchies à la chaux en tinrent lieu. Un lit – un encadrement de bois recouvert d'une bâche tendue-, une malle bain, une malle cantine, une ou deux caisses vides et l'on se trouvait bien dans ses meubles.



Les caisses de transport des hydravions recouvertes d'un toit de chaume servirent d'habitation aux pilotes et aux mécaniciens.

Suivit alors le montage des trois hangars Bessonneau, montage en charpente boulonnée avec murs et toit de bâche. Si vous tenez compte que ce montage devait se faire par un Blanc qui n'en avait aucune expérience, que les Noirs n'en avaient jamais vu un seul et, ce qui pis est, ne comprenaient pas un traitre mot de ce qu'on leur disait, vous aurez une légère idée des difficultés que nous dûmes surmonter. Ils préféraient d'ailleurs le faire assis.

Voici, pour vous édifier, un échantillon de la collaboration du Noir à cette époque. Après des semaines, nous étions parvenus à assembler et à dresser les charpentes du premier hangar.

Il fallait alors boulonner toutes les pièces les unes aux autres. À un des travailleurs noirs qui me paraissait plus intelligent que les autres, je montrai un boulon et un écrou. Puis je lui expliquai, -du moins je le tentai-, qu'à cheval sur la fâite, je glisserais moi-même les boulons dans les trous et qu'il n'aurait qu'à me suivre pour serrer les écrous. Nous voilà donc tous les deux à califourchon sur les pièces de fâite. Mais arrivés à l'autre bout de la charpente, j'entendis tout à coup un craquement sinistre. Le hangar s'écroulait comme un jeu de cartes, nous entraînant dans sa chute. L'explication ? Bien simple ! Le Noir avançait derrière moi, retirait le boulon que je finissais de placer, y fixait l'écrou puis jetait le tout à terre. Dans ces conditions ...

Bref, après plusieurs mois d'efforts et d'expériences aussi décourageantes, le poste de Kinshasa, tête de ligne, fut installé. Il comprenait trois hangars, un atelier de réparation, un banc d'essai, une menuiserie, un dépôt souterrain pour l'essence, un magasin, un slip pour la mise à l'eau des appareils, un cabestan et même un potager.

La construction des appareils.

Tout ne faisait que commencer. Depuis des mois que nous étions là, on avait beaucoup parlé du « Masua na pepo » mais on n'avait encore rien vu. Quand la première coque fut déballée, quelle ne fut pas notre stupéfaction de constater que, par suite de l'alternance d'humidité et de chaleur excessives, une grande partie du contreplaqué, s'était décollée ou avait pourri. Il fallut dégarnir l'appareil et fixer du nouveau triplex. Ce qui prit plusieurs semaines car nous n'avions parmi nous qu'un seul menuisier blanc et nous ne disposions ni de force motrice ni de machines outils. Cette avarie à la coque nous ayant inspiré de la méfiance, il fut décidé de dégarnir les ailes pour inspecter les boiseries. Bien nous en pris car il s'avéra nécessaire de renforcer les longerons. Après cela il fallut entoiler à nouveau la cellule. Et les semaines passaient ! Sept mois seulement après notre arrivée, nous commençâmes le montage du premier appareil.

À ce moment nous disposions d'une équipe de travailleurs noirs sélectionnés qui, sans avoir une grande valeur professionnelle nous fournissait cependant une aide appréciable. Nos rapports avec eux étaient devenus plus aisés du fait qu'alors nous parlions couramment le bangala. Bien que le bakongo fut la langue indigène de la région, le commandant Michaux et notre chef de secteur Tony Orta avaient préféré nous voir apprendre le bangala qui nous serait plus utile dans la suite puisque c'était la langue des riverains du fleuve Congo jusqu'à Stanleyville.

Pour placer la première coque sur cale au milieu du hangar il nous fallait une quarantaine d'hommes. Au moment de la soulever, les Noirs se lancèrent dans d'interminables palabres suivies de rires bruyants. Comme les indigènes usent d'un autre dialecte quand ils ne désirent pas être compris du Blanc, je demandai à mon boy de me traduire ce qu'ils disaient.

Voici le résumé de leurs réflexions : « le Blanc est fou, que cette machine puisse aller sur l'eau c'est possible, mais emporter une pièce de ce poids en l'air, cela jamais ! ». Nous laissons dire.

Le lendemain nous mîmes le moteur – un 300 HP Renault- en place. Parmi les Noirs de l'équipe qui le glissaient centimètre par centimètre en tirant sur la chaîne du palan, hilarité générale. Nouvelle traduction. « Ce qui pend à la chaîne est la preuve de leur folie totale. Kilo mingi, kilo mingi mo, mo, mo et à chaque mo, un coup à la chaîne. Une fois le moteur fixé et les tuyauteries raccordées, les ailes furent mises en place à leur tour. Dès ce moment, le rire des Noirs se figea en un ébahissement des plus comique. C'est que l'engin commençait à prendre l'allure d'un grand oiseau. Et ils se disaient, le regard plein d'admiration : « Au fond, le Blanc est capable de tout ».

Quelques jours après, l'appareil était prêt pour les premiers essais avec 410 litres d'essence, 20 litres d'huile et 25 litres d'eau. On lance le moteur qui devait faire 1600 tours. Hélas, il n'en faisait que 1500. Inutile de le mettre à l'eau, il ne déjaugera pas. Nouvel examen du moteur. Au nouvel essai il faisait 1525 tours. Comme en Belgique ce nombre eût été suffisant pour faire décoller l'appareil avec une charge légère, nous décidons de faire un essai et l'appareil est mis à l'eau. Tony Orta va piloter l'appareil tandis que l'aviateur Lenoir l'accompagne comme mécanicien. Le moteur est mis en marche et l'appareil est placé face au vent. Mais le pilote a beau donner des gaz, l'avion se contente de faire du canot automobile. Quant à déjauger, rien à faire. Déçus, les pilotes reviennent au petit port où on leur enlève 200 litres d'essence. Nouvel essai, nouvel échec. Ce qui réjouit très fort les Noirs accourus par milliers de tous les coins du Stanley Pool. Quant aux Blancs, venus de Kinshasa en badauds, ils nous accablent de leurs sarcasmes. Chez la poignée d'aviateurs, léger découragement !

Enfin, on décide de retirer l'appareil de l'eau pour une nouvelle vérification. Au moment de démonter les carburateurs, nous constatons que les écrous en aluminium qui les fixent sont soudés aux pièces par une espèce d'oxydation provenant de l'humidité. Il fallut user du burin et commander de nouvelles pièces en bronze aux chantiers navals de Kinshasa. Entretemps, on se mit au montage du deuxième appareil. Lorsque les pièces commandées à Kinshasa arrivèrent, nous fîmes à nouveau des essais avec le premier moteur et nous pûmes atteindre les 1550 tours. Enfin, nous allions pouvoir décoller. On met aussitôt l'appareil à l'eau. À 40 kilomètres à l'heure, il déjauge et glisse sur l'eau. S'il atteint les 90 kilomètres, c'est le décollage, le vol et presque le but. Hélas, il faut déchanter. À ce moment précis le moteur fait entendre des ratés. Rien à faire. La chute de vitesse nous oblige à ramener l'appareil vers le slip. On examine le moteur mais on ne trouve rien. Bien plus, sur place il va jusqu'à 1560 tours. Après un nouvel essai infructueux, il faut se résigner à faire une révision complète du moteur.

Après de longues recherches, nous découvrons que le réchauffeur à eau du tuyau d'admission est obstrué par un produit calcaire se trouvant dans l'eau de source utilisée pour le refroidissement. Nous voilà obligés de construire un alambic pour distiller l'eau du fleuve. Notons en passant que tous ces travaux sont exécutés par les Blancs. Nous sommes six en tout. Les quatre autres sont partis monter les hangars dans les autres postes. Ici, le directeur, le chef, les pilotes, les mécaniciens, tout le monde travaille dans un hangar couvert d'une toile où il n'y a pas la moindre circulation d'air. Et cela sous un soleil de plomb, avec une température de soixante degrés. Enfin le moteur a atteint les 1600 tours et le lendemain, à l'aube, on met l'appareil discrètement à l'eau pour de nouveaux essais. Mais une nouvelle déception nous attend. Cette fois c'est la coque qui empêche l'appareil de décoller. Par suite des diverses mises à l'eau et de la grande chaleur, le fond est pourri à plusieurs endroits. Il faudra démonter tout l'appareil et remplacer tout le fond. Heureusement, l'habitude est prise et ces échecs ne nous découragent plus. Nous voulons réussir et nous réussirons !

En ville cependant, on nous prend pour de fameux farceurs. Aussi préférons-nous rester entre nous le soir pour échapper à toutes les ironies fines et autres. L'appareil remonté et l'on peut dire presque entièrement reconstruit de nos mains, on le remet à l'eau. Tony Orta accompagné de Lenoir prend place, lance l'appareil sur l'eau et nous avons enfin le plaisir de voir celui-ci décoller, prendre de la hauteur et survoler pour la première fois Kinshasa. Il n'y avait plus à ce moment là que quelques Noirs présents. Mais l'étonnement et la joie qu'ils manifestèrent alors, furent pour nous d'un grand réconfort tant ils furent bruyants et admiratifs.

Préparatifs pour le premier raid.

Tandis que nous faisons les premiers essais, les postes relais avaient été montés à Bolobo, distant de 300 Km. et au terminus de la première section à N'Gombe éloigné de 500 Km. Mestdagh organisait le poste de Coquilhatville et les deux derniers membres de notre groupe ceux de Mobeka, Lisala, Basoko et Stanleyville. Chaque poste comprenait un hangar, un slip avec cabestan, un logement pour les équipages et un dépôt d'essence. Comme personnel, une poignée de Noirs commandés par un capita. Lisala et Stanleyville disposaient en outre d'un petit atelier en pisé et d'un canot automobile.

Tout étant prêt entre Kinshasa et N'Gombe, Tony Orta et Lenoir furent désignés pour le premier voyage. Il ne manquera sans doute pas d'intérêt de vous dire dans quelles conditions celui-ci dût se faire. En effet, sur ce tronçon, le fleuve Congo a plusieurs kilomètres de large et est littéralement parsemé d'îles, d'îlots et de bancs de sable. De plus, aucun indice ou repaire ne permettait de distinguer les villages les uns des autres et il n'existait à cette époque aucune carte hydrographique comme en employaient les capitaines de bateaux fluviaux. Cette carte – je ne sais plus à quelle échelle – était un ensemble de pages reliées en un grand album, chacune portant une section de 10 kilomètres. Il était évidemment hors de question de consulter pareil album dans un avion ouvert à tous les vents. Tony Orta consacra alors une série de jours et même de nuits à recopier cet album page par page – il y en avait, je pense, cent soixante – puis à coller celles-ci

ensemble en les ajustant de façon à obtenir un long rouleau. Le navigateur n'avait plus alors qu'à le dérouler d'une bobine à l'autre à la manière d'un rouleau de la Thora.

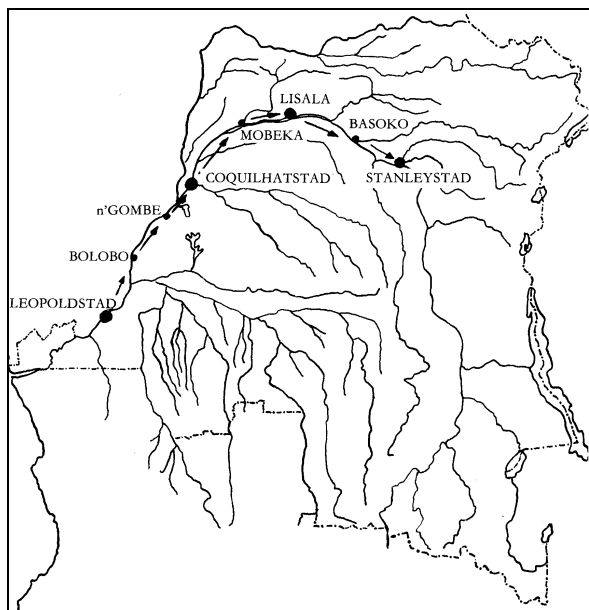
Cette carte fluviale nous était indispensable car, si en Europe, il est relativement aisé de suivre le cours d'un fleuve en avion du fait des nombreux repaires, ponts, villes, tours etc. il n'en est pas de même au Congo où le fleuve parsemé d'innombrables îles, traverse la brousse dans laquelle tous les villages indigènes se ressemblent. Par ailleurs, les instruments de bord n'étaient pas plus perfectionnés qu'ils n'étaient nombreux. Qu'on en juge ! Nous avions en tout et pour tout, un altimètre, un compte-tours, un indicateur de vitesse auquel il fallait concéder une marge d'erreur de 30% et une boussole qui, de temps à autre, s'affolait. Comme météorologie, nous disposions d'un service télégraphique à fil unique reliant Kinshasa à Coquilhatville. Tout ce qu'il nous était loisible de savoir, c'était la direction du vent, car nous finîmes, après expérience, à ne plus nous fier aux appréciations de notre interlocuteur sur le temps qu'il faisait à Bolobo ou à Coquilhatville.

La tornade était notre plus grand ennemi. Tout colonial sait d'ailleurs très bien que ce serait un suicide que de vouloir en affronter une au Congo. Et comme il existe une saison des tornades d'environ six mois, il fut décidé de voler à une altitude constante de deux ou trois cents mètres, de façon à pouvoir amerrir à la première alerte. Il n'était évidemment pas question de les survoler avec les « bacs » dont nous disposions. Si j'ai un bon souvenir, notre record d'altitude avec ces appareils fut de l'ordre de 700 mètres. Avec les maigres renseignements obtenus, beaucoup d'optimisme et de chance, un peu de divination aussi, nous dressions la carte de vol et nous partions « au petit bonheur la chance ».

Vers le mois de mai 1920, tout fut enfin prêt pour le premier raid sur la première section du parcours.

Premier raid

Le premier départ fut fixé à l'arrivée du premier bateau venant d'Europe. Une fois l'appareil mis à l'eau, Orta et Lenoir s'équipèrent. Comme équipement, nous disposions d'une veste-flotteur qui n'avait pas peu de ressemblance avec le costume du « Bibendum » de Michelin. Quant au casque, il avait l'air d'un colback sans poil mais il avait ceci de pratique, qu'il nous garantissait très bien contre les chocs, le soleil et le vent et qu'au besoin, on pouvait l'utiliser comme seau. Nous attendions donc l'arrivée du courrier pour lequel une cale d'un mètre carré avait été réservée au fond de la coque. Impatients, nous épiions tous les bruits venant de Kinshasa pour surprendre celui de la camionnette amenant le sac postal, quand nous vîmes arriver au trot un facteur indigène. Il nous remis avec un sourire sceptique un seul et unique pli. Ce fut là le premier courrier aérien d'Afrique.

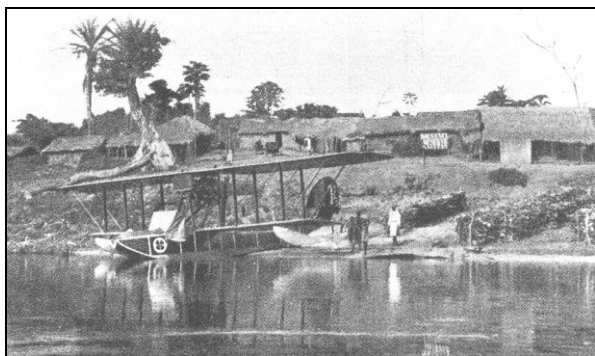


*Première ligne aéropostale au Congo belge,
Léopoldville-Stanleyville*

Le voyage se passa normalement jusqu'à Bolobo. Après y avoir déposé le fameux pli, les aviateurs continuèrent jusqu'à N'Gombe où ils arrivèrent cinq heures après. Le retour devait s'effectuer le lendemain, mais par suite de multiples ennuis mécaniques ou autres – je ne sais, je n'y étais pas – l'appareil ne rentra à la base de départ que trois semaines après.

Les deuxième, troisième et quatrième vols jusqu'à N'Gombe et même jusqu'à Coquilhatville s'effectuèrent sans accroc et avec une parfaite régularité. Comme tout allait bien, il fut décidé de tenter le premier voyage Kinshasa-Stanleyville – soit 1640 Km. – en trois étapes. L'équipe Bastin et Mangal fut désignée pour piloter le second appareil au cours de ce grand raid. L'Hydravion fut soigneusement monté et examiné puis les deux aviateurs firent presque journalièrement des vols d'essais en attendant le premier bateau venant d'Europe. Le dernier vol eut lieu la veille du départ et devait se situer autour du Stanley Pool.

Vers 6 heures trente du matin, l'équipage accompagné de notre directeur le commandant Michaux, prit place à bord de l'appareil et s'envola en direction de Kinshasa. Arrivé au-dessus de la ville, l'hydravion – on ne sut jamais pour quelle raison – glissa sur l'aile et s'écrasa dans les chantiers des « Huileries du Congo belge ». Les trois hommes furent tués sur le coup. À ce moment je me trouvais encore près de l'embarcadère quand les travailleurs noirs vinrent m'annoncer que l'appareil était tombé en ville.



Je sautai aussitôt dans le canot automobile et mis en hâte le cap sur Kinshasa. Quand j'arrivai sur les lieux de l'accident, les Noirs avaient déjà dégagé les trois corps qu'on transportait vers la clinique toute proche. Suivant la coutume congolaise, l'enterrement eut lieu le même jour au milieu de la consternation générale. Mais s'il est permis à l'homme de s'arrêter un instant devant la mort pour méditer et saluer la mémoire de ces héros pionniers d'une grande œuvre, il ne peut oublier que l'œuvre, elle, doit être poursuivie.

Arrêt inopiné dans un village à une cinquantaine de kilomètres au nord de Bolobo

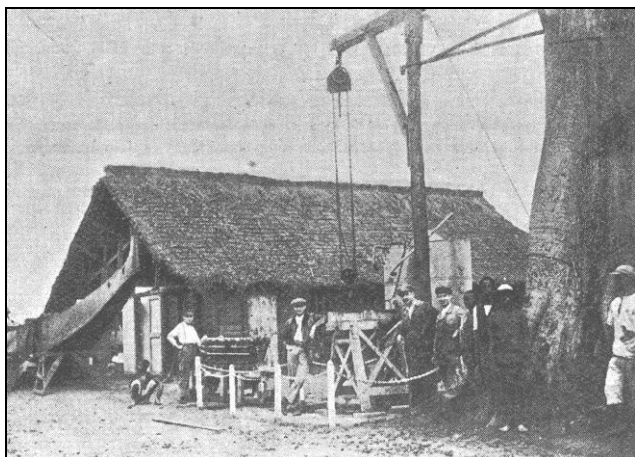
Auraient-ils pu le dire avant de mourir qu'ils en auraient certes exprimé le désir. Quelques jours après l'accident, Tony Orta fut nommé directeur de la ligne et chargé d'en prendre toutes les responsabilités. Il devait sans tarder en sentir tout le poids ... En effet, quelques jours plus tard, l'aviateur Mestdagh coulait son appareil en amerrissant à Coquilhatville. Etant resté assez longtemps dans l'eau avant d'être dégagé, il décéda le lendemain soir. Le personnel se trouva ainsi réduit de quatre unités et il ne restait qu'une seule équipe navigante, le pilote Clerc et moi-même. D'arrache pied, nous nous mîmes à l'achèvement de l'appareil qui se trouvait au montage. Notre directeur avait en effet décidé que le raid de Stanleyville se ferait sans tarder. Au bout de quelques jours, l'appareil étant monté et essayé, nous reçûmes environ cent dix kilos de courrier à emporter.

Le grand voyage

Enfin, nous allions pouvoir traverser un ciel inviolé à ce jour. Le pays que nous allions survoler était sauvage. Jamais encore ses habitants n'avaient vu le moindre avion et la plupart en ignoraient même l'existence. Tout est donc soigneusement préparé. Des vivres pour plusieurs jours – du lait et des biscuits- un costume de rechange, deux fusils Mauser, un fusil de calibre 12, deux pistolets automatiques, des cartouches, des pièces de rechange de toutes espèces, du triplex de réserve, de la toile, de la colle, des outils, etc. Bref, nous sommes tellement chargés, que pour décoller, il nous faudra lancer l'appareil sur une longueur de près de deux kilomètres. Lentement, très lentement, nous prenons de l'altitude en direction de Léopoldville ou prudemment nous amorçons notre premier virage au dessus des chutes du Congo. En repassant près de notre chantier à 80 mètres de hauteur, nous saluons du bras le personnel resté à terre et nous voilà en route vers le Haut Congo.

Laissant la grande mare du Stanley Pool derrière nous, nous entrons dans le chenal. A cet endroit, en effet, le fleuve resserré entre les hautes falaises charrie des flots tumultueux et comme nous n'avons guère pris de hauteur encore, nous volons comme entre deux murs. Le vent y est extrêmement violent. Aussi quel coup de tabac ! Mais voici déjà la première alerte ! A mi-chemin dans le chenal, le moteur a un raté et tombe à 1500 tours pour remonter aussitôt à 1600. Nous soupirons ! Mais l'oreille tendue, nous écoutons le rythme du moteur. Ne savons-nous pas que nos vies dépendent de sa musique régulière ? Aussi au deuxième raté, nos cœurs se serrent. Nouvelle chute, nouvelle reprise. Mais cette fois, plus rien à espérer. Les ratés, les chutes et leurs reprises se succèdent à une cadence de plus en plus accélérée. Il faut amerrir ! Seulement nous volons toujours entre deux falaises distantes de quelques centaines de mètres. Le mauvais fonctionnement du moteur et la charge exagérée de l'appareil nous empêchent de prendre de l'altitude. Inutile de songer à amerrir dans le sens du vol car le vent en poupe nous pousse à une vitesse de 170 kilomètres heure et pour bien faire nous ne devons pas dépasser les 80. Quant à virer dans un espace aussi étroit, il n'en est évidemment pas question. Il ne nous reste dès lors qu'une seule solution : continuer en un léger piqué pour ne pas nous mettre en perte de vitesse et essayer d'atteindre le bout du chenal où le vent est moins fort et où un virage plat et très large pourra être tenté. Notre moteur n'a pas cessé ses ratés et je pense à une soupape calée. Tandis que je déroule ma carte au fur et à mesure que nous avançons, nous sommes arrivés près de « Black river ». C'est la fin du chenal ! Ouf !

Dans la brousse, le long du fleuve, la fumée d'un feu de camp indigène monte toute droite vers le ciel. Donc vent très faible. Nous décidons en conséquence d'amerrir dans le sens de notre marche. Cela nous évitera le virage toujours dangereux à une aussi basse altitude. Et tout se fait normalement. Les gaz coupés, nous jetons l'ancre. Quand nous avons tout réglé, il est déjà midi. Le soleil est exactement au-dessus de nos têtes. Il fait une telle chaleur – au moins 50 °C. – que tout le métal est brûlant. Reste à lancer le moteur. Oh, c'est très simple direz-vous. Mais ce ne le paraîtra plus autant quand vous songerez qu'il fallait le faire à la manivelle, par une température d'enfer et avec comme point d'appui, une portion de l'appareil tout juste suffisante pour y caler nos deux pieds. Ajoutez-y le mouvement du roulis et les gueules béantes des crocodiles et vous soupçonneriez peut être alors l'état de nos nerfs quand, après avoir à tour de rôle, tourné la manivelle durant deux pleines heures, le moteur fut enfin mis en marche.



(Léopoldville) Banc d'essai pour les moteurs des hydravions à Ndolo

Pendant que l'avion glisse lentement sur l'eau nous relevons l'ancre puis, ayant remis nos vestons-flotteurs, nous réintégréons la carlingue. Le décollage s'effectue normalement et après deux heures de vol, nous atteignons Bolobo pour y déposer une paire de lettres. Là, le moteur ayant besoin d'être révisé, nous constatons que nous ne pourrions jamais atteindre N'Gombe avant la nuit. Nous décidons de repartir le lendemain. Ce soir là, je vous garantis qu'il ne fallut aucune berceuse pour que Morphée nous emportât dans ses bras.

Dès le lever du jour nous sommes en route pour N'Gombe. D'une altitude de 200 mètres nous distinguons aisément les troupeaux de buffles non loin de la rive, les éléphants ; bref jusqu'au terme de notre voyage, nous ne sommes pas quelques instants sans voir de gros gibier. Mais voici une nouvelle alerte. Notre compte-tours fonctionne très irrégulièrement et nous remarquons que cette fois cela ne provient plus du moteur mais de l'appareil lui-même. A N'Gombe où nous ne devons normalement ne rester qu'une nuit, nous passons la journée du lendemain à réviser l'avion et, entre autre, nous modifions la commande du tachomètre. Notre petit séjour chez Franz Orta, le chef de la première section, est une excellente détente avant l'étape du lendemain, la plus grande, et qui comporte deux escales, Coquilhatville et Mobeka. Départ au petit jour car nous avons remarqué que le moteur démarre mieux quand la température est fraîche. Au bout de quarante minutes, nous sommes à Coquilhatville où nous échangeons le courrier. Nous voici maintenant en route vers Lisala. Nous survolons des contrées où jamais un avion n'est passé. Quelles têtes vont tirer les Noirs quand ils nous verront passer à une vitesse que le léopard lui-même n'atteint pas. Pour pouvoir mieux les observer, vous volons à 50 mètres. Il est heureux que l'indigène ne puisse utiliser que le fusil à silex car il pourrait fort bien nous tirer dedans.

Cependant, cette manœuvre nous a égaré. En effet, en dessous de nous, les rives se rapprochent et nous volons maintenant dans une espèce d'entonnoir dont nous n'apercevons pas le goulot caché par les arbres. Nous amerrissons pour constater une fois sur l'eau que nous avons suivi le cours d'un affluent. Nous virons sur l'eau et reprenons de l'altitude jusqu'à Coquilhatville où nous rattrapons la bonne route. Cette fois, nous gardons de la hauteur et c'est d'une altitude de trois cents mètres que nous survolons un bateau fluvial. Au panache de fumée qui brusquement monte vers nous, nous devinons qu'on nous salue à coups de sirène classiques. Nous répondons par de larges signes du bras. Comme devant nous le fleuve est très large et que les îles ne sont guère boisées, nous apercevons au loin un village indigène. Lentement nous piquons vers lui et le dépassons à 50 mètres de la rive et à 15 ou 20 mètres d'altitude.

Dieu, quelle panique. Les hommes font d'énormes bonds pour se précipiter vers les cases, les femmes s'écroulent avec des gestes de désespoir, les poules battent de l'aile en tournant en rond tandis que les chèvres fuient vers la forêt. Est-ce la vue de l'oiseau inconnu ou sa vitesse qui les a effrayés ? Peut-être, mais le bruit assourdissant du moteur y est certainement pour beaucoup. Le soleil se fût-il obscurci que c'eût été pour nous un spectacle de fin du monde. Après avoir rendu « visite » ainsi à quelques villages, nous grimpons à 400 mètres pour nous orienter. Nous ne devons plus être loin de Mobeka qui trempe ses pieds à l'embouchure de la Mongala. On la reconnaît d'ailleurs aisément à ses fortifications datant de la campagne arabe. Effectivement, le ciel étant très clair, nous voyons déjà à 25 kilomètres devant nous, la Mongala et ses marais briller sous le soleil. En dix minutes nous y sommes. Le hangar se trouve à 500 mètres environ de l'embouchure. Pour bien faire, la rivière étant relativement étroite, il faudrait amerrir sur le fleuve puis faire le taxi pour rentrer dans la rivière jusqu'à l'embarcadère. Mais les conditions du voyage nous ont tellement mis de bonne humeur que Clerc, le pilote, décide de faire une performance pour épater la galerie. Il vire de bord et pique vers la rivière qui fait cuve, s'engouffrant dans le chenal comme un peloton de coureurs dans un vélodrome. L'appareil est à peine redressé que nous touchons l'eau. Ciel ! Quelle affluence. Toute la population blanche et noire est là qui entoure nos techniciens. Mais nous ne nous attardons pas. Ayant fait le plein d'essence, nous repartons aussitôt pour Lisala, tête de la seconde section. Voyage par ailleurs sans histoire.

Le lendemain, le 21 juillet 1921, nous quittons Lisala en direction de Stanleyville notre terminus. Ce jour de fête nationale nous porte-t-il bonheur ? Sans doute car la chance nous sourit encore et dans l'après-midi nous arrivons au-dessus de la ville que nous survolons durant quelques minutes. Pendant ce temps, toute la ville s'était hâtée vers le débarcadère. Au moment où nous sortons de la carlingue, Monseigneur Grison, l'archevêque de Stanleyville arrivait en bicyclette de la mission toute proche ; c'était la première fois de sa vie qu'il voyait un avion. C'était d'ailleurs le cas de bien des Blancs à cette époque, qui en étaient au même point que lui.

La population blanche nous réserva ce jour-là une réception inoubliable. Tandis que nous montions vers la ville, les Noirs nous observaient avec respect, n'osant s'approcher de nous et restant même à bonne distance. Et comme aucun des travailleurs n'osait approcher et encore moins toucher notre appareil, nous avons dû le laisser à l'eau jusqu'au lendemain. Il fallut requérir la troupe pour remorquer l'avion dans le hangar. Nous fûmes reçus par le Gouverneur, Monsieur de Meulemeester. Quant aux festivités organisées en notre honneur, elles durèrent toute une semaine. Au retour, nous avons délesté l'appareil de tout ce qui ne nous était pas absolument nécessaire et nous avons regagné Kinshasa en deux jours. Pour l'époque, c'était un fameux record !