

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE**

ASBL



**Mémorial
de l'aviation belge**

**Baudouin CARPENTIER
de CHANGY**

Présenté et parrainé par
le Major-Général Aviateur e.r.

Wilfried De Brouwer

Vice-Président

et par

MM. Danny Cabooter & Jean-Pierre Decock

Administrateurs



Baudouin Carpentier de Changy

1931 – 1960

I. La personnalité



Né à Etterbeek, le 7 avril 1931

Décédé à Inkisi (Congo) le 17 juillet 1960

Lieutenant Aviateur de la Force Aérienne

*Baudouin vient de recevoir ses ailes de pilote
le 2 juin 1955 à Coxyde. (via JJ. Mans)*

II. La carrière aéronautique

Baudouin Carpentier de Changy avait vingt-et-un ans lorsqu'il entra le 15 juillet 1952 à la Force Aérienne au sein de la 125^e promotion d'élèves pilotes dont il fut éliminé lors d'un contrôle en vol à l'école de pilotage élémentaire. Sa carrière d'aviateur aurait pu s'arrêter là, mais Baudouin de Changy, jeune homme affable quoique réservé (voire même plutôt timide selon certains de ses camarades), était d'un tempérament résolu. Il postula à nouveau un an et demi plus tard et cela lui réussit. C'est ainsi qu'il intégra la 128^e promotion incorporée le 9 février 1954.

Il réintégra l'école de pilotage élémentaire à Gossoncourt près de Tirlemont où il passa cette fois tous les tests avec succès sur Stampe & Vertongen SV4b. Selon le cursus de l'époque, à l'issue d'une période de six mois à l'EPE, il embarqua à bord de l'un des Douglas DC-4 du 15^e Wing pour rejoindre la base de Kamina au Katanga afin d'y accomplir les six mois de son entraînement de pilotage avancé sur North American Harvard (T-6 chez les Américains). Il quitta alors l'Afrique pour revenir en Belgique compléter l'avant-dernière phase de l'entraînement des futurs pilotes, à savoir l'OCU (Operational Conversion Unit) sur Oxford, pour acquérir l'expérience du vol sur bimoteur, avant la conversion sur biréacteur, en

l'occurrence le Gloster Meteor Mk.VII biplace et ensuite être lâché sur Meteor Mk.IV monoplace. C'était l'école de chasse basée à Coxyde, dont l'ultime étape de la formation était l'OTU (Operational Training Unit), cette fois sur avion de chasse Gloster Meteor Mk.VIII, biréacteur également. Les deux modules duraient chacun deux mois et c'est à l'issue du premier que les élèves pilotes obtenaient les ailes tant convoitées du brevet de pilote militaire. Le Sous-lieutenant Baudouin Carpentier de Changy, qui avait donc vingt-quatre ans, reçut les siennes avec la fierté légitime que l'on devine, le 2 juin 1955.



Baudouin dans le cockpit d'un Meteor (AELR).

Sa première affectation en unité opérationnelle fut à la 7e Escadrille du 7e Wing de chasse de jour à Chièvres dotée de Meteor Mk.VIII en attendant d'être rééquipée à la mi-1956



Baudouin à la 7ème Esc après sa conversion sur Hunter.

avec des Hawker Hunter Mk.IV nettement plus performants. Il sera converti sur Hunter en 1957. Début juin 1960, il fut désigné pour rejoindre un des Flight Appui Feu au Congo Belge et six semaines plus tard, il sera abattu et tué en faisant une intervention à Inkisi, au Bas-Congo.

Affectation au Flight Appui Feu de Kitona

Suite aux troubles de Kinshasa en 1959, la Belgique avait décidé d'armer une douzaine de Harvard de la Base de Kamina avec quatre mitrailleuses de calibre .303 installées dans deux pods sous les ailes. De plus, ces appareils furent équipés de rails de lancement pour six roquettes et de systèmes de suspension pour deux bombes General Purpose (GP). Cette configuration était identique à celle que l'Armée de l'Air française avait utilisée en Algérie. Les appareils armés étaient du type 4K (ils seront mentionnés en tant que T-6A dans le récit qui va suivre).

Des troubles sanglants s'étaient également déroulés au Ruanda (Rwanda) et en Urundi (Burundi), plus particulièrement entre les Hutus et les Tutsis. Ceci, combiné à l'instabilité régnant au Congo, avait amené le Commandement de l'Armée Belge à créer trois Flights d'Appui-Feu (FAF) sur T-6A, installés respectivement à Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) et Kitona (Bas-Congo). Un Flight comportait quatre avions, cinq pilotes et six mécaniciens. Début mai 1960, le premier FAF fut déployé à Kigali, rapidement suivi par le deuxième à Kindu.

Devenu lieutenant, Baudouin fut volontaire pour rejoindre Kamina et faire partie du troisième FAF, celui de Kitona.

Cinq pilotes furent désignés, respectivement le capitaine Georges D'Hert, le lieutenant Baudouin de Changy et les premier-sergents Guy Depypere, Wif De Brouwer et Jim Van Roy, tous volontaires également. Le lundi 6 juin, ils embarquèrent dans un DC-4 à Melsbroek,



Baudouin dans un T-6A.

pour arriver à Kamina deux jours plus tard. À Kamina, les pilotes furent reconvertis sur T-6A. Cette conversion posa peu de problèmes ; en effet, les cinq pilotes avaient tous déjà volé 200 heures sur ce type d'avion pendant leur formation. Cependant, cette fois-ci, les avions étaient armés et les pilotes devaient s'habituer à un avion plus lourd. De plus, ils devaient apprendre à mettre en œuvre le système d'arme et faire des exercices de tir.

Après leur réentraînement, les cinq aviateurs furent envoyés à Kitona où ils arrivèrent le 23 juin 1960 avec leurs quatre T-6A, respectivement les H 23, H 35, H 202 et H 210.

Dès le lendemain de leur arrivée, les premières missions furent effectuées. Il s'agissait de vols de reconnaissance au-dessus du Bas-Congo, entre autres, pour les familiariser avec l'environnement et prendre contact par radio avec les compatriotes des différentes plantations et centres tels que Lukala, Tshela et Boma.

Les événements au Bas-Congo

Le 30 juin 1960, jour de l'indépendance, tout était calme et les pilotes jouirent d'une journée de liberté. Pourtant, au cours de la cérémonie à Léopoldville, l'allocution de Patrice Lumumba, qui était Premier Ministre et Ministre de la Défense, fut le signe avant-coureur annonçant que leur tranquillité serait de courte durée.

À partir du 4 juillet, on signala des troubles et des mutineries, d'abord à Léopoldville, ensuite à Thysville (Mbanza-Ngungu). De plus, en divers endroits, des Européens furent molestés et on fit mention des premiers viols. Ces violences allaient rapidement s'étendre sur tout le territoire congolais. L'évacuation massive de la majorité des Européens se profilait de plus en plus.

Les pilotes du Flight Appui Feu de Kitona sont mis en stand-by, ce qui signifiait que deux avions avec équipages devaient être prêts à décoller en cas d'urgence, tandis que les autres pourraient exécuter des vols occasionnels. Ils apprirent que la mutinerie de Thysville prenait de l'extension et que la Force Navale allait commencer à évacuer les civils de Matadi.

Le 5 juillet, Patrice Lumumba releva le Lieutenant Général Janssens de ses fonctions de Commandant de la Force Publique ; il serait remplacé quelques jours plus tard par l'adjudant Lundula, promu Lieutenant Général du jour au lendemain. La Force Publique fut rebaptisée Armée Nationale Congolaise. Le 7 juillet, les T-6A de Kitona prirent congé du Lt Gen Janssens en escortant le Jadotville, en partance de Boma pour la Belgique, via Banana. Entretemps, le Colonel Gheysen, Commandant des Forces Belges au Congo, était nommé



Le H 210 avec ses canons et roquettes. (J. de Smet via A. Van Haute)

Brigadier-Général, tandis que le Colonel Avi Nitelet, ancien Commandant du 15^e Wing, était affecté comme adjoint.

Le 11 juillet, les pilotes à Kitona reçurent l'ordre d'effectuer des vols d'intimidation au-dessus de Boma et Matadi. Il y avait à Matadi des tours d'artillerie : les missions des T-6A étaient d'interdire l'occupation de ces tours.

Jo D'Hert et Guy Depypere accomplirent les premiers vols d'intimidation sur Matadi ; leur carburant leur permettait de rester environ une heure

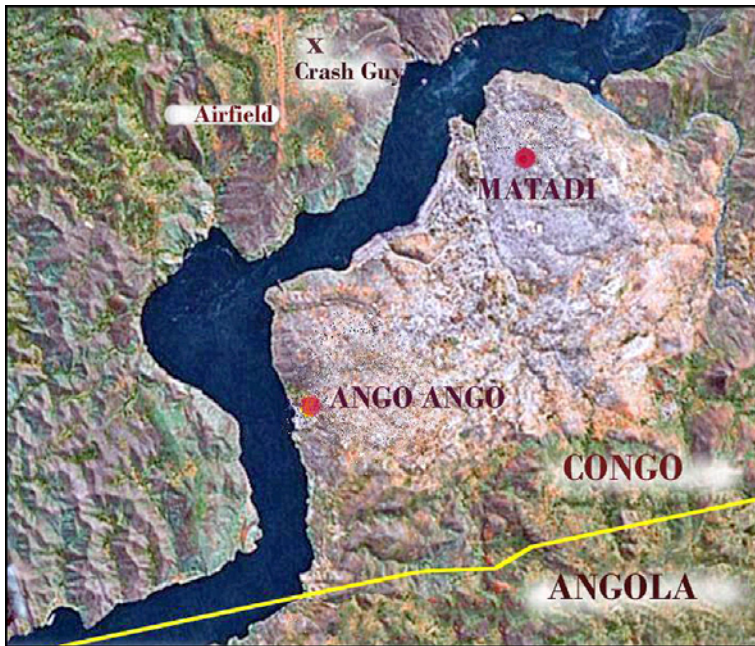
et demie sur place. C'était ensuite à Baudouin de Changy et à Wif De Brouwer de reprendre leur mission.

À leur arrivée au-dessus de Matadi, leurs prédécesseurs se trouvaient aux environs de l'aérodrome situé sur l'autre rive du fleuve Congo (voir carte). De cette façon, ils n'avaient aucun contact visuel avec eux, mais Jo D'Hert leur souhaita bonne chance par radio et leur fit savoir que lui et Guy Depypere retournaient à Kitona.

À la grande frustration des pilotes, ils n'avaient aucun contact radio avec les navires de la Force Navale ancrés dans le port. Ceux-ci auraient pu les renseigner sur les nids de

résistance et leur donner des instructions pour les éliminer. De Changy et De Brouwer n'avaient aucune idée de ce qui se passait au sol.

Ils firent une reconnaissance au-dessus des emplacements d'artillerie en ville, dont ils connaissaient l'emplacement, avant d'aller jeter un coup d'œil sur l'aérodrome. La tour de contrôle les appelait constamment : « Avions au-dessus de Matadi, par ordre du gouvernement congolais, vous devez atterrir. » Ils ne se laissèrent pas influencer.



L'endroit de l'accident de Guy Depypere.

Après avoir survolé la piste d'envol, Wif De Brouwer aperçut une fusée éclairante juste entre lui et Baudouin qui volait devant lui. Il en avertit son leader, qui répondit d'un signe : « they are trying to impress us » et mit le cap sur la ville. En le suivant, De Brouwer pensait toutefois que cette fusée n'avait sûrement pas été tirée de la tour de contrôle. Il ne voyait pas comment des Congolais auraient pu disposer de telles fusées, et encore moins

les tirer. Il avertit Baudouin qu'il voulait aller jeter un coup d'œil et celui-ci le suivit. De retour dans les parages, une deuxième fusée fut tirée, et les deux pilotes remarquèrent l'épave d'un Harvard clairement immatriculé H 202. Ils ne pouvaient pas en croire leurs yeux : c'était un de leurs appareils, plus précisément celui de Guy Depypere. Il avait effectué un atterrissage forcé sur le flanc d'une colline, à moins de 300 m de la piste et en direction de celle-ci. La deuxième fusée n'avait pas été tirée directement de son avion, mais d'un endroit situé entre l'épave et la piste. Cela signifiait qu'il pouvait se déplacer et était en route vers l'aérodrome.

La première réaction de Baudouin fut qu'ils devaient aller chercher du secours. Mais où ? Ils n'avaient pas de contact avec la Marine, ni avec aucune des troupes au sol, qui se trouvaient d'ailleurs de l'autre côté du fleuve. La seule solution était d'avertir Kitona. Cependant, Kitona se trouvait à une demi-heure de vol et tout secours arriverait probablement trop tard. Après discussion, De Brouwer mit le cap sur la base, mais pensait tout à coup à Jo D'Hert, le chef de formation de Guy. Il était sur la route du retour, et il valait mieux qu'il mette lui-même Kitona au courant de ce qui s'était passé. Ses premières tentatives de contact radio furent vaines. Afin d'augmenter la portée de son poste de



Les canons de Matadi. (JP. Sonck)

radio, il prit de l'altitude et, effectivement, après quelques minutes, il put lui communiquer que son ailier s'était écrasé. Jo D'Hert prit conscience de la gravité de la situation, et confirma qu'il ferait le nécessaire à Kitona tandis que De Brouwer reprenait le cap vers l'aérodrome de Matadi.

Entretemps, de Changy survolait l'aérodrome et son collègue au sol qui se frayait un chemin vers l'aérodrome. Voyant qu'il s'approchait de la piste, Baudouin décida d'atterrir pour essayer de reprendre Guy Depypere dans son cockpit arrière qui était resté vide.

Le récit de Guy Depypere :

« À l'arrivée de Baudouin et de Wif, nous étions aux environs de l'aérodrome. Jo décida de faire un dernier survol. Nous approchions, venant de l'est, en suivant la pente menant à l'aérodrome. Je volais derrière lui, sur sa droite, lorsque je sentis que j'avais une perte de puissance. Je n'avais d'autre solution que de faire un atterrissage forcé sur le flanc de la colline précédant la piste.

Le choc fut violent, je fus un instant étourdi et ressentis une violente douleur dans le dos. De la fumée s'élevait autour du cockpit, et, tandis que j'enlevais mon casque, j'entendis des explosions et des tirs provenant de diverses directions. Mon avion était gravement endommagé, les roquettes étaient littéralement enchâssées dans les ailes, et le danger que les munitions des armes de bord explosent était réel.

Je devais coûte que coûte quitter l'appareil immédiatement ; chaque mouvement m'était pénible, mais je devais faire vite pour pouvoir survivre.

Une fois hors de l'avion, j'entendis les deux Harvard de Baudouin et de Wif et décidai de retourner à l'épave pour chercher le pistolet lance-fusées et des munitions : une fusée rouge et une verte.

Je tirai la fusée rouge, que mes collègues ne semblèrent pas remarquer, car ils continuèrent leur route. J'entamai lentement l'ascension de la colline en direction de l'aérodrome, en essayant de me dissimuler au mieux dans les broussailles. C'est alors que les deux Harvard me survolèrent une deuxième fois ; je tirai la fusée verte et constatai que, cette fois, elle avait été aperçue. Je me traînai en direction de la piste et vis un des avions prendre de l'altitude en direction de l'ouest, tandis que l'autre tournait en rond. Ce deuxième appareil a enfin atterri au moment où j'atteignais le bord de la piste.



Des Congolais triomphants auprès de l'épave du H 202. (JP. Sonck)

Le Harvard roula jusqu'au bout et fit un taxi devant les mutins qui sortaient de la tour, mais qui s'enfuirent dans le bâtiment dès que le pilote eut tourné le nez de l'avion dans leur direction, sans doute effrayés par les canons et les roquettes bien visibles sous les ailes. Ils avaient également aperçu le deuxième avion qui se trouvait à une certaine altitude à l'ouest de l'aérodrome. Je restai le plus possible dans les hautes

herbes bordant la piste, mais, en entendant le Harvard s'apprêter à redécoller, je me jetai en avant en agitant les bras. Le pilote, m'ayant vu, parcourut en taxi la moitié de la piste dans ma direction. À grand peine, je parvins à me hisser dans le cockpit arrière.

Après un signal pouce levé, il mit plein gaz et, vingt secondes plus tard, nous étions en sécurité en l'air, via un "precautionary take-off" et un piqué en direction du fleuve Congo. »

Au moment où De Brouwer se rapprochait de l'aérodrome, il entendit la voix affolée de Baudouin dire : « Je l'ai, je l'ai pris sur mon siège arrière ! » Pendant que Wif conversait avec Jo D'Hert, il avait réussi à atterrir et à embarquer Guy !

Ce que Baudouin a fait est probablement une action unique dans les annales de la Force Aérienne. Après une réaction nerveuse en découvrant l'épave de l'avion, surmontant rapidement le choc, il avait atterri au risque de sa vie pour sauver un ami pilote. Un seul mot pour qualifier son action : héroïque !

À l'atterrissage à Kitona, une ambulance attendait l'avion de Baudouin et emporta Guy vers l'infirmerie. Quand De Brouwer alla lui rendre visite, il paraissait calme, mais se plaignait de mal au dos ; il raconta que l'on avait tiré ferme à Matadi, chose dont on n'avait pas informé les pilotes ! Son récit fut confirmé par les mécaniciens, qui découvrirent des trous par balles dans les trois autres avions.

Ce n'en était pas fini pour autant. D'Hert, de Changy et De Brouwer refirent un vol vers Matadi et après leur atterrissage, Jim Van Roy repartit pour une mission de reconnaissance armée vers Thysville. Il se vit obligé d'intervenir pour arrêter un convoi militaire parti de Thysville pour renforcer la rébellion à Matadi.

Léopoldville

Le 12 juillet, un bon nombre d'avions du 15e Wing, avec des troupes, avaient été rassemblés à Kitona dans le but de s'emparer de l'aéroport de Léopoldville (N'djili) le lendemain. Ceci était important pour assurer l'évacuation des réfugiés européens qui prenait des proportions inquiétantes. L'opération prévoyait que les Harvard quitteraient Kitona en premier pour aider, au besoin, le détachement belge à prendre la tour de contrôle, afin que les avions de transport avec les troupes d'assaut puissent atterrir en toute sécurité.

Le 13 juillet, les trois T-6A restants décollèrent pour Léo sous la conduite de Jo. Wif volait comme numéro 2, avec Jim sur le siège arrière, Baudouin étant numéro 3. À leur arrivée, ils entendirent la voix du Major Avi Bouzin à la radio, qui leur confirma la prise des bâti-



Briefing sur le tarmac à N'djili: de gauche à droite; Capt Siau, Maj Bouzin, Capt D'Hert (de dos), Offr FT, Lt de Changy, 1 Sgt Van Roy. (J. De Smet/A. Van Haute)

ments de l'aérogare par les Paras belges. Il demanda de faire une Recce de la ville et de l'aérodrome pour voir si les militaires qui avaient fui N'djili revenaient avec des renforts. Jo atterrit pour faire le plein, tandis que Baudouin et Wif faisaient la reconnaissance. À un certain moment, ils virent un camion militaire se dirigeant vers l'aérodrome. Une attaque à la mitrailleuse suffit pour arrêter le camion et mettre ses occupants en fuite.

Les avions du 15e Wing pouvaient atterrir sans encombre et l'aérodrome fut entièrement occupé par les Belges.

Les T-6A resteront une semaine à N'djili ; une semaine qui s'avéra dramatique.

L'évacuation démarrait bien. Avimil et Sabena faisaient tout leur possible pour regrouper les réfugiés à N'djili avec tous les avions et hélicoptères disponibles. De là, ils s'envoleraient vers la Belgique.

Le dévouement et l'énergie des équipages et des techniciens étaient admirables. Ils étaient tous prêts à travailler 24 heures sur 24 et à prendre des risques énormes pour aller chercher les réfugiés dans des endroits impossibles. Un tel état d'esprit ne se rencontre que dans les situations d'urgence et témoigne d'une solidarité humaine sans faille. De la solidarité, il en fallait ! Les pilotes avaient des conversations avec les réfugiés qui avaient vu leurs femmes et même leurs filles violées sous leurs yeux. Ces gens étaient en état de choc, traumatisés, et ne demandaient qu'une seule chose : s'il vous plaît, ramenez-nous à la maison.

Le 15e Wing fut également fantastique. Les C-119, Dakota et également DC-4 et DC-6 opéraient sans cesse, demandant un énorme dévouement et une capacité de travail sans limite. Tous les avions et leurs équipages opéraient pratiquement jour et nuit ; pas question de



Les T-6A à Léo, appuyés par des Fouga en arrière plan. (F. Swietek)

crew rest.

Des centaines d'habitants blancs arrivaient en voiture à N'djili et abandonnaient leur véhicule sur le parking. Ils en offraient les clés aux équipages et permettaient de les utiliser sans restriction. Des mutins furent emprisonnés, puis relâchés sur ordre du général Gheysen. Leurs armes furent confisquées et empilées dans un bureau sécurisé de l'aérodrome.

Kasavubu et Lumumba devaient décoller de N'djili, où ils furent presque lynchés. Dans le tumulte, un réfugié, qui avait vu sa femme violée quelques jours auparavant, voulait

tirer sur les autorités congolaises mais on put l'en empêcher... Partout, ce n'était que chaos et misère.

Les pilotes de T-6A, dont Baudouin, avaient trouvé un bureau du côté de l'aérodrome militaire pour s'y reposer sur des lits de camp improvisés. Mais dormir ?! En plus des avions impliqués dans l'évacuation, il y avait aussi les C-124 et les tout premiers C-130A américains, qui, allant et venant sans cesse pour l'ONU, ne leur laissaient pas un instant de répit.

Le 14 juillet, lendemain de leur arrivée, le FAF commença à patrouiller entre Thysville et Léo. Une mission pas facile, consistant en des vols individuels parce que la route



Des mécaniciens préparent l'armement du H 210. (Archives JP. Decock)

devait être constamment surveillée. Néanmoins, il n'y eut pas de troupes en renfort de Thysville qui atteignirent Léo.

Le 15 juillet, ils purent aller saluer Guy, couché sur un brancard à bord d'un DC-6 en partance pour la Belgique. Il était heureux de pouvoir quitter ce guêpier.

Le 16 juillet, le FAF Kitona reçut en renfort le FAF Kindu avec quatre Harvard et cinq pilotes, sous le commandement du capitaine De Temmerman. Ils virent également arriver quatre Fouga mais, avec leur rayon d'action d'à peine 170 km et une réserve de carburant insuf-

fisante, ils seraient de peu d'utilité dans le Bas-Congo. D'autres arrivants débarquèrent à N'djili : les premières troupes de l'ONU.

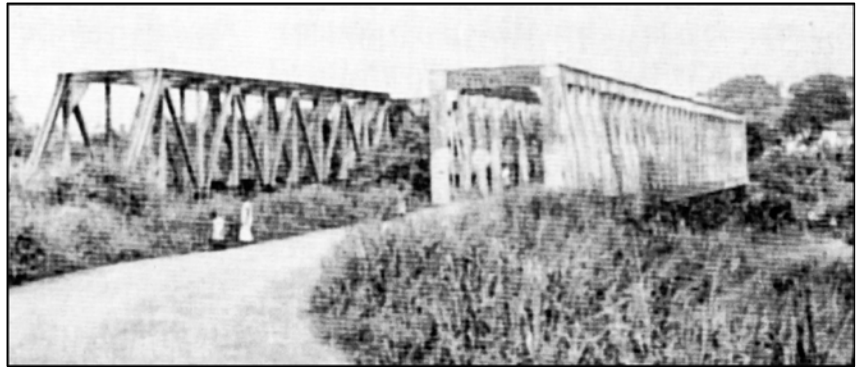
Ce jour-là, le FAF Kitona effectua plusieurs vols et, après l'atterrissage, on découvrit de nouveau des trous de projectiles dans les avions. Ils savaient donc qu'on leur avait tiré dessus, mais d'où ? Baudouin semblait être le mieux renseigné : le soir, il apprit à ses collègues qu'il avait découvert un nid de mitrailleuses à Inkisi et qu'il avait l'intention de le liquider le lendemain.

Le jour fatal

Le 17 juillet devait devenir une journée fatale dans l'histoire de la FAF. Le Commandement avait décidé l'évacuation d'un certain nombre d'Européens de Lukala, petite agglomération à environ 210 km au sud-ouest de Léo et à 30 km à l'ouest de Thysville. L'évacuation se ferait par un hélicoptère de l'Avimil piloté par Kervyn de Meerendré, accompagné par André Ryckmans, administrateur territorial adjoint. L'hélicoptère serait escorté par un T-6A aux mains de De Temmerman. Celui-ci donna rendez-vous à une certaine heure au-dessus d'un village des environs. Il était à l'heure, mais l'hélicoptère ne vint pas. Après une demi-heure d'attente, manquant de carburant, il dut rentrer à N'djili.

À ce moment, il existait un système de stand-by fonctionnant à partir de la tour de contrôle. Baudouin était de service lorsque De Temmerman appela pour signaler qu'il devait rentrer faute de carburant. Baudouin fut alors envoyé pour reprendre le vol d'escorte. Après lui, c'était le tour de Wif De Brouwer d'être en stand-by.

Baudouin décolla avec le H 210 et mit le cap sur Lukala. Il prit contact radio avec l'hélicoptère, mais Ryckmans lui commanda de ne pas se montrer au-dessus du lieu d'atterrissage de l'hélicoptère, afin de ne pas exciter les mutins. Cela lui donna l'occasion de faire un crochet par Inkisi.



Le pont au-dessus de la rivière Inkisi où de Changy a été descendu. (JP. Sonck)

On ne sait pas exactement ce qui s'est passé. Il fut peut-être touché en tentant de neutraliser le nid de mitrailleuses, ce qui l'aurait amené à faire un atterrissage forcé. Selon le récit d'un missionnaire témoin de l'incident, il était encore en vie après l'atterrissage, mais, en tentant de sortir du cockpit, il fut achevé par des militaires. Son corps fut jeté en proie aux crocodiles dans la rivière Inkisi.

La tour de contrôle de N'djili fut informée qu'il se passait quelque chose, et ce fut au tour de Wif De Brouwer de décoller.

Le récit de Wif De Brouwer :

Frans Allaeyts sauta sur le siège arrière, et nous reçûmes l'ordre d'enlever les roquettes de l'avion pour augmenter le rayon d'action. Mauvaise décision s'il en fut. Une fois en l'air, j'appris que l'avion de Baudouin (H 210) avait été abattu à Inkisi, et on me demanda de localiser l'épave et de fournir une couverture aérienne. Je ne reçus pas d'autres précisions concernant le lieu exact de l'incident. En arrivant à Inkisi, nous ne trouvâmes pas l'épave immédiatement, il n'y avait pas de trace de feu, mais nous aperçûmes une jeep armée d'une mitrailleuse .50, dont les occupants se réfugièrent dans une maison. Malheureusement, je n'avais pas de roquettes, et les mitrailleuses de bord .303 constituaient notre seul armement. Frans et moi étudiâmes la manière d'agir, et nous décidâmes d'une attaque avec le soleil dans le dos sous un angle minimum de 30 degrés.

Avec l'altitude, j'atteignis une plus grande portée pour ma radio de bord, et j'entendis soudain la voix de De Temmerman en route pour Inkisi avec une formation de trois T-6A. Il me dit d'annuler ma mission au-dessus d'Inkisi pour aller à la recherche de l'hélicoptère supposé avoir atterri à Lukala. Ma seule information était qu'il devait se trouver dans la cour intérieure d'une fabrique de ciment. Lukala était encore à une quinzaine de minutes de vol. Une fois sur place, nous fîmes tout notre possible pour localiser l'appareil. Nous trouvâmes bien la cimenterie, mais pas d'hélicoptère. Après environ un quart d'heure, le manque de carburant nous força à arrêter les recherches et à reprendre la route de N'djili. À l'atterrissage, nous dûmes constater que notre avion avait été endommagé par des tirs d'artillerie. Nous ignorions si cela s'était passé à Inkisi ou à Lukala. L'hélicoptère avait bien disparu. Par la suite, nous devions apprendre que les mutins avaient maîtrisé l'hélicoptère et tiré l'appareil dans un hangar pour le rendre invisible à nos investigations. Ensuite, ils avaient emmené les deux hommes d'équipage, Kervyn de Meerendré et Ryckmans, à Thysville et les avaient assassinés.

L'intervention de la formation de De Tem-merman au-dessus d'In-kisi ne passa pas non plus inaperçue. Frank Swietek, un des ailiers, reçut une balle à travers le cockpit, juste devant son nez. À part quel-ques griffes au visage, il s'en tira indemne.



Le FAF de Kitona venait de vivre une journée dramatique. Le Flight était décimé, il ne restait que deux appareils sur quatre, et un des pilotes avait

été sauvagement assassiné. Le taux d'attrition était de 50 % en moins d'une semaine, chiffre rarement atteint, même dans les années de guerre. La mort dramatique d'un équipier et aussi de deux amis, équipage d'hélicoptère, laissa des traces profondes. Ils avaient perdu la vie en poursuivant un seul but : sauver des compatriotes.

*L'Alouette II de Kervyn de Meerendré à Lukala.
(Géry Kervyn via Alphonse Dumoulin)*

III. Le H 210

En 1962, Danny Cabooter est contrôleur de trafic aérien à Usumbura. Il prend connaissance de l'épopée de Baudouin de Changy. Cela le marque lui aussi. En 1994, Danny est impliqué dans l'achat d'un Harvard d'origine sud-africaine. L'avion a été utilisé par la South African Air Force et porte le numéro 7727. Il est d'abord acheté par Seaview Aerobatics de Port Elisabeth et par la suite, revendu à Seaview Princess Inc et transporté en container à Anvers en 1994. L'assemblage est réalisé par la compagnie A&P Engineer Amma Miller et l'avion fait son premier vol à Anvers le 29 novembre 1994.



Le H 210 dans sa nouvelle livrée. (D. Cabooter)

Danny a voulu commémorer l'action héroïque de Baudouin et il a fait repeindre l'avion dans la livrée de l'époque. Il a pu compter sur l'aide bienveillante du Commandement des Opérations aériennes (Comopsair) et de la firme Lippens. Le H 210, dans sa nouvelle livrée, a repris l'air à Anvers le premier juin 2011.

D'autre part, une plaque commémorative a été inaugurée à Lasne, lieu de résidence de la famille proche de Baudouin de Changy. Il ne sera jamais oublié.



La plaque commémorative à Lasne.

IV. Epilogue de Wilfried De Brouwer

J'ai été témoin de l'épopée de Baudouin de Changy et ai eu la chance d'avoir survécu. Les cinq pilotes que nous étions à embarquer dans un DC-4 de la Force Aérienne le 6 juin 1960 à destination du Congo savaient qu'ils allaient au devant d'un nouveau scénario qui leur était totalement inconnu. Il est vrai que personne n'était conscient que la rébellion consécutive à l'indépendance prendrait de telles proportions et qu'on allait se fourrer dans un tel guêpier. Je n'imaginai pas initialement et avec l'insouciance de mes vingt et un ans, que nous aurions à opérer dans un environnement extrêmement dangereux. Baudouin m'a dit un jour : « Si jamais tu étais contraint à un atterrissage en catastrophe, ne te rends pas... car tu seras certainement lynché. Défends-toi jusqu'à ta dernière cartouche et garde-en une pour toi ». Je pensais alors « qu'une telle situation ne risquait pas de se produire... ».

Nous ignorons ce qui s'est exactement produit à Inkisi le 17 juillet 1960, mais une chose est certaine : ses paroles sont devenues réalité. Baudouin avait survécu à son atterrissage en catastrophe mais les rebelles ne lui ont laissé aucune chance.

Nous devons remettre tous ces événements dans leur contexte approprié.

La situation post-indépendance était chaotique. La seule mission du contingent militaire belge était de calmer la rébellion, quoiqu'en tant que militaires nous opérons dans un climat ambigu et cacophonique. Nous devons, d'une part, faire tout ce qui était en notre pouvoir pour protéger nos compatriotes et les évacuer en toute sécurité et, d'autre part, nous devons tenir compte du fait que toute action militaire serait taxée d'agression par la communauté internationale. Nous étions confrontés à cet état de fait. Les militaires congolais se sont rebellés contre leurs officiers et n'ont pas hésité à les emprisonner, à les torturer et à violer leurs femmes. Nombreux furent nos compatriotes à subir le même sort en divers endroits du Congo : nous avons donc l'obligation d'évacuer des milliers d'entre eux.

Les opérations aériennes armées avaient un côté pervers, dans la mesure où nous pouvions nous attendre à des représailles immédiates à terre. Il fut décidé, dans un premier temps, que le survol des rebelles avec des avions armés suffirait à les effrayer. Ce ne fut malheureusement pas le cas et nous nous sommes vus contraints de sortir nos griffes pour obtenir quelque résultat : nous avons dû faire usage de nos armes, nous n'avions pas d'autre choix.

Les directives que nous recevions n'étaient pas claires et souvent même contradictoires, libre aux pilotes de prendre des initiatives. C'est en de telles circonstances que se distinguèrent ceux qui voulaient prendre et ont pris l'initiative, et Baudouin de Changy était de ceux-là.

Il prit une formidable initiative à Matadi en atterrissant sur un aérodrome contrôlé par les mutins pour emmener Guy Depypere au nez et à la barbe des rebelles et lui a ainsi incontestablement sauvé la vie. Baudouin n'était pas tenu d'agir de la sorte et tout qui connaissait la situation aurait admis une approche plus passive et sécuritaire en la matière. C'était du reste son attitude initiale, Baudouin voulait en effet appeler à la rescousse et son réflexe était logique. Mais, lorsqu'il s'est aperçu que Guy Depypere allait tomber aux mains des mutins, il s'est empressé d'aller l'enlever au péril de sa vie : c'est ce qui s'appelle un acte héroïque.



Une formation de T-6A dans le ciel congolais. (W. De Brouwer)

Lorsque nous sommes arrivés à Léopoldville quelques jours plus tard, il nous fut demandé d'assurer le contrôle de la route reliant la ville à l'aérodrome de N'djili. C'étaient-là les seules directives qui nous furent données et lorsque nous avons vu un camion chargé de militaires congolais foncer vers l'aéroport, nous l'avons arrêté manu militari, car nous n'avions guère le choix. Etait-ce une erreur ? Telle était l'opinion du commandant militaire belge : « Vous allez mettre tout le Bas-Congo à feu et à sang ». Par contre, son adjoint était plutôt d'avis de « Shoot to kill ». Nous avons donc compris d'emblée que nous devons agir avec doigté et en finesse.

Le drame du 17 juillet était, entre autres, imputable aux circonstances peu claires et imprévisibles qui prévalaient pour la mission. La région était familière à André Ryckmans et celui-ci estimait qu'il valait mieux ne pas provoquer les rebelles. Il intima donc au Harvard chargé de la protection de son hélicoptère de rester hors de vue des rebelles. Néanmoins, l'équipage de l'hélicoptère fut capturé et brutalement assassiné.

Baudouin était au courant que les rebelles bloquaient le pont franchissant la rivière Inkisi et interdisaient tout passage, ce qui constituait un obstacle inévitable aux Européens voulant fuir la région. Comme sa présence n'était pas nécessaire lors de l'atterrissage de l'hélicoptère, de Changy prit l'option d'aller dégager le pont avec la suite dramatique que l'on connaît.

La prudence est de rigueur et il convient de n'incriminer personne pour ce qui s'est passé le 17 juillet 1960. Il était impossible de définir une stratégie claire et nette dans de telles circonstances. Mais ce qui ne fait aucun doute, c'est que de Changy, de Meerendré et Ryckmans ont laissé leur vie pour sauver celles de compatriotes. Ils appartiennent à cette catégorie de personnes qui accomplissent leur mission, quoi qu'il advienne, et c'est pour cela qu'ils avaient l'étoffe des héros.

☆☆☆☆☆

V. Album Photos



Remise des ailes le 2 juin 1955 ; Baudouin est à droite. (JJ. Mans)



Remise des ailes, Baudouin est la 2^e à partir de la gauche. (JJ. Mans)



Conversion sur Meteor à l'OCU, Baudouin est le 2^e debout à partir de la gauche. (JJ. Mans)



Deux T-6A armés et prêts pour une mission. (J. de Smet via A. Van Haute)



Des T-6A armés déployés à Kinshasa N'Djili ; le H-210 est à gauche. (J. de Smet via A. Van Haute)



Le H-210 à N'Djili. (J. de Smet via A. Van Haute)



Le Harvard repeint aux couleurs du H-210 tel qu'il vola au sein du Flight Appui Feu en 1960. (D. Cabooter)



La chapelle de Lasne avec la plaque commémorative dédiée à Baudouin de Changy.