

DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

VZW



Gedenkboek
van de Belgische Luchtvaart

Baudouin CARPENTIER
de CHANGY

Voorgesteld en gepatroneerd
door Generaal-Majoor Vlieger b.d.

Wilfried De Brouwer

Vice-voorzitter

en door

HH. Danny Cabooter & Jean-Pierre Decock

Bestuursleden



Baudouin Carpentier de Changy

1931-1960

1. De persoon



Geboren te Etterbeek op 7 april 1931

Overleden te Inkisi (Kongo) op 17 juli 1960

Luitenant Vlieger in de Belgische Luchtmacht

*Baudouin na ontvangst van zijn pilotenvleugels
op 2 juni 1955, te Koksijde (via JJ Mans)*

II. Zijn loopbaan bij de Luchtmacht

Baudouin Carpentier de Changy was 21 jaar oud toen hij op 15 juli 1952 leerling piloot werd bij de Luchtmacht, als lid van de 125^e promotie. Zijn loopbaan had zeer kort kunnen zijn toen hij afgetest werd bij een controlevlucht in de Elementaire Vliegschool (EVS). Baudouin, op het eerste gezicht een eerder terughoudende, en, volgens zijn vrienden, zelfs bescheiden persoonlijkheid, was echter een doorzetter. Anderhalf jaar later bood hij zich opnieuw aan.

Hij herbegon de elementaire vliegtraining in Goetsenhoven, bij Tienen, waar hij ditmaal alle proeven op Stampe & Vertongen SV4b lukte. Volgens de toenmalige trainingscyclus werden de leerlingen na een periode van zes maanden in de EVS met een DC-4 van de 15^e Wing naar Kamina in Katanga gestuurd om er gedurende zes maanden de gevorderde training te volgen op North American Harvard (T-6 op zijn Amerikaans). Na zijn verblijf in Afrika kwam hij terug naar België om er de voorlaatste fase van zijn training af te werken. Dit was de Operational Conversion

Unit (OCU) op Oxford om ervaring op te doen met tweemotorige vliegtuigen. De conversie op jachtvliegtuig gebeurde eerst op de tweezitter Meteor MK VII om vervolgens gelost te worden op de eenzitter, de Meteor MK IV. Dit gebeurde in Koksijde waar de training werd afgesloten in de Operational Training Unit (OTU), ditmaal op de tweemotorige Gloster Meteor VIII. Beide fasen duurden telkens twee maanden en het was na de eerste fase dat de leerlingen hun vleugels van piloot bij de Luchtmacht ontvingen. Het was een terecht fiere onderluitenant Baudouin Carpentier de Changy die op 2 juni 1955, op 24-jarige leeftijd, gebrevetteerd werd.



Baudouin in de cockpit van een Meteor (AELR)

Zijn eerste operationele eenheid werd het 7de smaldeel van de 7^{de} Jacht Wing in Chièvres die destijds uitgerust was met Meteor MK VIII. Eén jaar later, in 1957, deed hij zijn conversie



Baudouin in het 7^{de} Smd na zijn conversie op Hunter.

op Hawker Hunter MK IV, een vliegtuig met meer prestatievermogen, dat geleidelijk alle Meteors in de jachtmaldelen zou vervangen. Begin juni 1960 werd hij aangeduid om deel uit te maken van één van de vuursteunflights (Fire Assistance Flight- FAF) in Belgisch Kongo en zes weken later zal hij neergehaald en gedood worden tijdens een interventie boven Inki-si, in Beneden Kongo.

Toewijzing aan de Vuursteunflight van Kitona

Mede door de onlusten in Kinshasa in 1959 had België beslist om een twaalfstal Harvards van de basis van Kamina te bewapenen met vier mitrailleurs, kaliber .303, ondergebracht in 2 pods onder de vleugels. Tevens werden de toestellen uitgerust met lanceerrails voor zes rockets en aanhechtingspunten voor twee General Purpose (GP) bommen. Deze configuratie was identiek aan deze die door Franse luchtmacht werd gebruikt in Algerije. De bewapende toestellen waren van het type 4 K en worden in het verhaal hieronder aangeduid als T-6A .

Er waren ook bloedige onlusten geweest tussen Hutu's en Tutsi's in Ruanda (Rwanda) en Urundi (Burundi). Mede door de onstabiliteit in Kongo, had de Belgische legerleiding beslist om drie vuursteunflights (FAF) te ontplooiën; respectievelijk naar Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) en Kitona (Beneden-Kongo). Eén flight bestond uit vier vliegtuigen, vijf piloten en zes mecaniciens. Begin mei 1960 werd de eerste FAF ontplooid naar Kigali, spoedig gevolgd door de tweede naar Kindu.

Na zijn benoeming tot luitenant bood Baudouin zich als vrijwilliger aan om deel uit te maken van de derde FAF, deze van Kitona. Er werden vijf piloten aangeduid, respectievelijk kapitein D'Hert, eerste luitenant de Changy en de eerste sergeanten Depypere, De Brouwer en Van Roy.



Baudouin in een T-6A.

Op maandag 6 juni vertrokken zij vanuit Brussel met een DC 4 naar Kamina waar zij twee dagen later aankwamen. De conversie op T-6A in Kamina stelde weinig problemen, mede omdat ze allen ongeveer 200 vlieguren op dit type hadden gevlogen tijdens hun opleiding. Het enige merkelijke verschil was dat de toestellen nu bewapend waren en hierdoor zwaarder waren en aan wendbaarheid hadden ingeboet. Ook moesten zij zich wennen aan het wapensysteem en schietoefeningen uitvoeren.

Na hun conversie op T-6A werd dit vijftal overgeplaatst naar Kitona, waar zij op 23 juni 1960 aankwamen met hun vier T-6A, respectievelijk de H 23, H 35, H 202 en H 210.

Daags na hun aankomst vlogen zij reeds hun eerste opdrachten. Deze bestonden uit verkenningsvluchten boven Beneden-Kongo, ondermeer om hen vertrouwd te maken met de omgeving en om radiocontact op te nemen met landgenoten in de verschillende plantages en nederzettingen zoals Lukula, Tshela en Boma.

De gebeurtenissen in Beneden-Kongo

Op 30 juni 1960, de onafhankelijkheidsdag, bleef alles rustig en de piloten genoten van een vrije dag. Nochtans was de toespraak van Patrice Lumumba tijdens de plechtigheid in Leopoldstad het eerste teken dat de rust van korte duur zou zijn.

Inderdaad, vanaf 04 juli werden onlusten en muerijen gemeld in de militaire garnizoenen, eerst in Leopoldstad, later in Thysstad (Mbanza-Ngungu). Maar er was meer, de rebellie richtte zich niet enkel tegen de blanke officieren maar ook tegen de ex- kolonialen. Op meerdere plaatsen werden vrouwen lastig gevallen en men maakte melding van de eerste verkrachtingen. Dit virus zou zich snel verspreiden over het ganse grondgebied. De massale evacuatie van de meeste Europeanen drong zich meer en meer op.

De piloten van FAF werd op stand-by gezet, wat betekende dat twee vliegtuigen met bemanning moesten klaar zijn om op te stijgen in geval van nood, terwijl de andere nog sporadisch een vlucht konden uitvoeren. Ook vernamen zij dat de muerij in Thysstad zich uitbreidde en dat de Zeemacht geroepen werd om burgers te evacueren uit Matadi.

Op 05 juli werd luitenant generaal Janssens, door Patrice Lumumba ontslagen als commandant van de Weermacht en een paar dagen later vervangen door Adjudant Lundula die van de ene dag op de andere tot luitenant generaal werd bevorderd. De Weermacht werd omgedoopt tot Armée Nationale Congolaise (ANC). Op 07 juli werd Lt Gen Janssens uitgewuifd met een escortevlucht boven de “Jadotville” die vanuit Boma via Banana richting België stoomde. Ondertussen werd Kolonel Gheysen, Commandant van de Belgische strijdkrachten in Kongo, benoemd tot brigadier generaal. Verder werd kolonel vlieger Nithelet, ex-commandant van de 15e Wing, aangesteld als zijn adjunct.



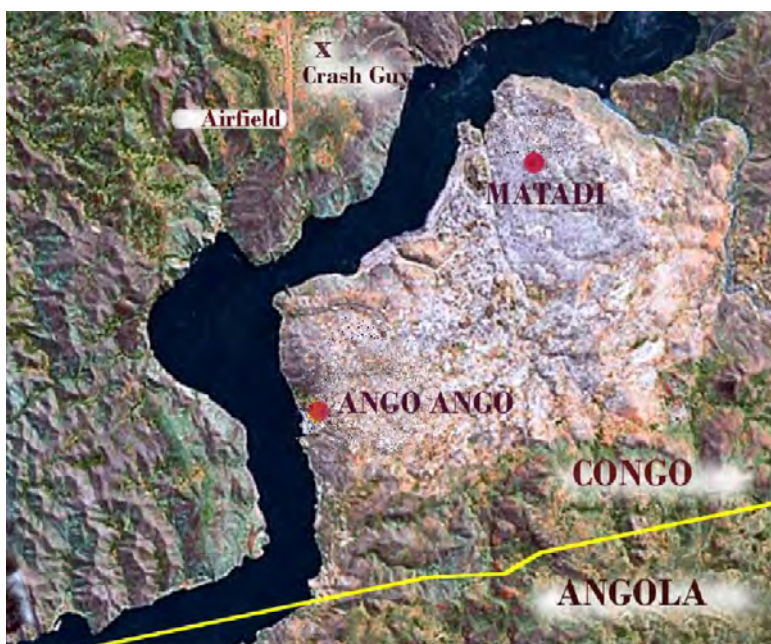
De H 210 met boordkanonnen en raketten (Van Haute)

Op 11 juli 1960 werden de Harvards geroepen om intimidatievluchten uit te voeren boven Boma en Matadi. In Matadi waren artillerietorens en de Harvards moesten het gebruik hiervan ontszeggen om de evacuatie te beschermen. Jo D'Hert en Guy Depypere voerden de eerste intimidatievluchten uit met hun T-6A boven Matadi maar hun brandstof liet slechts toe om anderhalf uur ter plaatse te blijven. Vervolgens werd hun opdracht overgenomen door de Changy en De Brouwer. Bij hun aankomst waren hun voorgangers in de omgeving

van het vliegveld aan de andere kant van de Kongostroom (zie kaart). Aldus hadden zij geen visueel contact met hun collega's maar Jo D'Hert wenste hen geluk en bevestigde dat hijzelf en Guy Depypere terugkeerden naar Kitona.

Tot grote frustratie kregen zij geen radiocontact met de schepen van de Zeemacht die aange-

meerd lagen in de haven. Deze hadden details kunnen geven over de weerstandsnesten en desnoods instructies om die uit te schakelen; maar niets daarvan. Baudouin en Wif wisten gewoon niet wat er gebeurde op de grond.



De omgeving van het ongeval van Guy Depypere

Zij begonnen hun opdracht met de lokalisatie van de mitrailleursposten in de stad en maakten nadien een vlucht over het vliegveld. Ze werden bestendig opgeroepen door de controletoren in de zin van: “Vliegtuigen boven Matadi, bij bevel van de Kongolese regering wordt U verplicht te landen”: iets waaraan zij zich uiteraard weinig stoorden. Na een rondje boven de startbaan en omgeving zag Wif plotseling een vuurpijl precies tussen zijn vliegtuig en dat van Baudouin die juist voor hem vloog. Hij verwittigde zijn formatieleider, maar die wuifde dit weg als “they are trying to impress us” en zette koers naar de stad. De Brouwer volgde hem maar begon toen na te denken over de “herkomst” van deze vuurpijl die zeker niet vanaf de controletoren werd afgevuurd. Hij zag niet goed in welke inlanders over dergelijke vuurpijlen zouden beschikken, laat staan ze af te vuren. Hij verwittigde Baudouin dat hij nog eens een kijkje wou gaan nemen en deze volgde zijn manoeuvre. Groot was hun verbazing toen zij bij een tweede overvlucht een vuurpijl zagen, afgevuurd vanuit de onmiddellijke omgeving van een T-6A. Deze had een noodlanding uitgevoerd op de flank van de helling, op ongeveer 300 m van het vliegveld. De kenletters (H 202) waren duidelijk merkbaar en het was pas dan dat de twee piloten beseften dat er een ongeval was gebeurd met één van de Harvards van hun voorgangers, dit van Depypere. De tweede vuurpijl kwam niet rechtstreeks van zijn vliegtuig maar van een plaats tussen het wrak en de startbaan. Dit betekende dat hij zich kon verplaatsen en op weg was naar het vliegveld.

De eerste reactie van Baudouin was dat ze hulp moesten gaan halen. De vraag was waar? Ze hadden geen contact met de Marine noch met iemand van de troepen op de grond, die zich trouwens langs de andere kant van de rivier bevonden. De enige oplossing was Kitona te verwittigen. Echter, Kitona was een half uur vliegen en elke hulp zou zeker te laat komen. Na wat discussie zette Wif koers naar de thuisbasis maar dacht plotseling aan Jo D'Hert, de formatieleider van Guy.

Hij verwittigde zijn formatieleider, maar die wuifde dit weg als “they are trying to impress us” en zette koers naar de stad. De Brouwer volgde hem maar begon toen na te denken over de “herkomst” van deze vuurpijl die zeker niet vanaf de controletoren werd afgevuurd. Hij zag niet goed in welke inlanders over dergelijke vuurpijlen zouden beschikken, laat staan ze af te vuren. Hij verwittigde Baudouin dat hij nog eens een kijkje wou gaan nemen en deze volgde zijn manoeuvre. Groot was hun verbazing toen zij bij een tweede overvlucht een vuurpijl zagen, afgevuurd vanuit de onmiddellijke omgeving van een T-6A. Deze had een noodlanding uitgevoerd op de flank van de helling, op ongeveer 300 m van het vliegveld. De kenletters (H 202) waren duidelijk merkbaar en het was pas dan dat de twee piloten beseften dat er een ongeval was gebeurd met één van de Harvards van hun voorgangers, dit van Depypere. De tweede vuurpijl kwam niet rechtstreeks van zijn vliegtuig maar van een plaats tussen het wrak en de startbaan. Dit betekende dat hij zich kon verplaatsen en op weg was naar het vliegveld.



De kanonnen van Matadi (JP.Sonck)

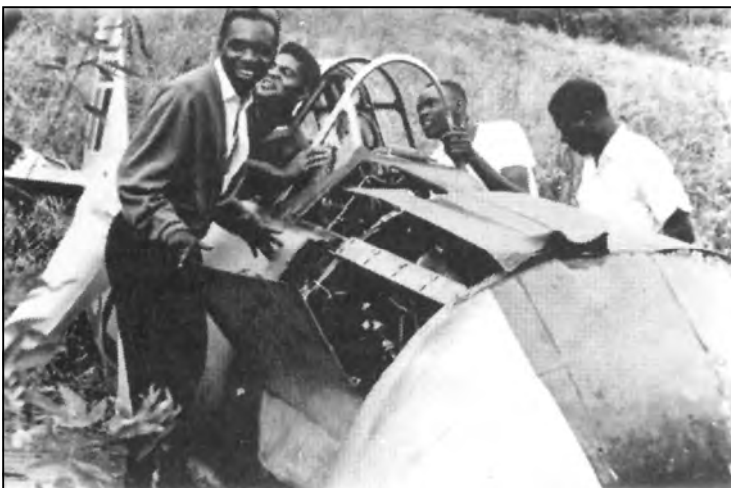
Hij was op de terugweg en een betere oplossing was dat hij Kitona zou inlichten over het gebeuren. De eerste pogingen om radiocontact te nemen waren tevergeefs. Om de reikwijdte van de radio te verhogen begon hij te klimmen en inderdaad, na een paar minuten had hij radiocontact om hem te melden dat zijn “wingman” neergestort was. Jo besepte de ernst van de toestand en bevestigde dat hij het nodige zou doen om Kitona te verwittigen terwijl De Brouwer kon terugvliegen naar het vliegveld van Matadi.

Ondertussen volgde de Changy zijn collega die zich een weg baande naar het vliegveld Toen Guy in de omgeving van de startbaan kwam, besliste Baudouin te landen en hem op te wachten op het einde van de startbaan om hem toe te laten in de onbemande achterste stuurhut te kruipen.

Het verhaal van Guy Depypere

<Bij de aankomst van Baudouin en Wif waren we in de omgeving van het vliegveld. Jo besliste nog een overvlucht uit te voeren. We kwamen uit oostelijke richting en volgden de helling die naar het vliegveld leidde. Ik vloog rechts achter hem en kwam plotseling tot de bevinding dat ik stuwkrachtverlies had. Ik kon niets anders doen dan een noodlanding uit te voeren op de flank van de heuvel vlak voor de startbaan. De klap was hevig, ik was even versuft en voelde een stekende pijn in de rug. Er was rookontwikkeling in de omgeving van de cockpit en toen ik mijn helm afnam hoorde ik ontploffingen en afweergeschut uit diverse richtingen. Het vliegtuig was zeer ernstig beschadigd, de rockets staken als het ware door de vleugels en het gevaar dat de munitie van de boordkanonnen tot ontploffing zou komen was reëel. Ik besepte dat ik kost wat kost het vliegtuig onmiddellijk moest verlaten; elke beweging was pijnlijk, maar ik moest doorbijten om dit te overleven.

Eens uit het vliegtuig hoorde ik de twee Harvards van Baudouin en Wif en besliste terug te keren naar het wrak om het pistool met de vuurpijlen mee te nemen: een rode en een groene. Ik vuurde de rode vuurpijl die op het eerste gezicht niet werd opgemerkt door mijn collega's omdat ze gewoon hun vlucht verder zetten. Ik begon langzaam de helling op te klimmen richting vliegveld, mij zo goed en zo kwaad mogelijk verschuilend in het struikgewas. Toen kwamen de twee Harvards voor een tweede keer over; ik vuurde de groene vuurpijl en zag duidelijk dat zij mij ditmaal hadden opgemerkt. Ik strompelde verder richting startbaan, zag één der vliegtuigen klimmen in



westelijke richting terwijl het tweede bleef rondcirkelen. Dit tweede vliegtuig is uiteindelijk geland op het ogenblik dat ik de onmiddellijke omgeving van de startbaan bereikte.

De Harvard rolde tot het einde en taxiede voorbij de muiters die even uit de toren kwamen maar snel terug in het gebouw vluchtten toen de piloot de neus van het vliegtuig naar hen toe draaide. Wellicht werden zij afgeschrikt door de gunpods en rockets die duidelijk zichtbaar onder

Triomferende Kongolezen bij het wrak van de H 202 (JP Sonck)

de vleugels hingen. Ook zagen ze nog het tweede vliegtuig dat zich reeds op relatief grote hoogte ten westen van het vliegveld bevond. Ik bleef zo veel mogelijk in het hoge gras langs de startbaan maar toen ik plotseling hoorde dat de Harvard aanstalten maakte om terug op te stijgen, liep ik vooruit, molenwiekend met de armen. De piloot had mij gezien, taxiede een halve startbaan in mijn richting en ik slaagde erin om met veel moeite en pijn in de achterste cockpit te kruipen.

Na mijn thumbs up signaal gaf hij volle gas en een twintigtal seconden later waren we veilig in de lucht via een "precautionary take-off" en een duikvlucht naar de Kongostroom>

Toen De Brouwer terugdraaide naar het vliegveld hoorde hij de opgewonden stem van Baudouin "Je l'ai; je l'ai pris, il est dans mon backseat!". Terwijl hij in conversatie was met Jo was hij geland en er in geslaagd om Guy op te pikken.

Wat Baudouin hier gedaan heeft, is wellicht enig in de annalen van de Luchtmacht. Hij is geland onder het oog van bewapende muiters, op risico van zijn eigen leven, om dit van een collega-piloot te redden. Hiervoor bestaat maar één woord: heldhaftig!

Bij de landing in Kitona werd het vliegtuig van Baudouin opgewacht door een ambulance en Guy werd afgevoerd naar de infirmerie. Toen De Brouwer hem daar opzocht leek hij vrij kalm maar klaagde over pijn in de rug. Ook vertelde hij "dat er deftig geschoten werd" in Matadi, iets waarover we tot dan toe helemaal niet ingelicht waren! Zijn relaas werd bevestigd door de mecaniciens die kogelgaten vonden in elk van de drie resterende vliegtuigen.

Het was echter niet gedaan. D'Hert, de Changy en De Brouwer hebben nog een vlucht uitgevoerd naar Matadi en na hun landing vertrok Jim Van Roy voor een gewapende verkenning naar Thysstad. Tijdens die zending zag hij zich verplicht een interventie te doen om een militair konvooi te stoppen dat op weg was om de rebellen in Matadi te versterken.

Leopoldstad

Op 12 juli werden heel wat vliegtuigen van de 15e Wing met troepen gegroepeerd in Kitona, met de bedoeling om de volgende dag het vliegveld van Leopoldstad (N'djili) te veroveren. Dit bleek nodig voor de evacuatie van de Europese vluchtelingen. Hun repatriëring nam angstwekkende proporties aan. Het plan was dat eerst de Harvards uit Kitona zouden vertrekken, desnoods om het Belgisch detachement in Leo te helpen om de controletoren te veroveren, zodat de transportvliegtuigen nadien met de stormtroepen veilig konden landen.



Briefing op de tarmac van N'djili: van links naar rechts; Capt Siau, Maj Bouzin, Capt D'Hert, Off LM, Lt de Changy, 1 Sgt Van Roy (J. De Smet/A. Van Haute)

Op 13 juli vertrokken de drie overblijvende Harvards van de FAF Kitona naar Leopoldstad onder de leiding van Jo, Wif vloog als nummer twee met Jim van Roy in zijn backseat; de Changy was nummer drie. Bij hun aankomst herkenden ze stem van majoor vlieger Bouzin over de radio die hen bevestigde dat het luchthavengebouw reeds veroverd was door de Belgische para's. Hij vroeg om een Recce uit te voeren tussen de stad en het vliegveld om te zien of de Congolese militairen die gevlucht waren uit N'djili eventueel terugkwamen met versterking. Jo ging landen om bij te tanken terwijl Baudouin en Wif de recce uitvoerden. Op bepaald ogenblik zagen ze een militaire camion op weg naar de luchthaven. Eén aanval met de boordmitrailleurs was voldoende om het voertuig te stoppen en de inzittenden te doen wegvlugten.

De vliegtuigen van de 15e Wing konden zonder problemen landen en het vliegveld werd nu volledig bezet door Belgische troepen. De T-6A zouden een week in N'djili blijven, maar het zou een dramatische week worden.

De evacuatie kwam goed op gang; Avimil en Sabena deden het maximum om met de be-



De T-6A in Léo, versterkt door Fouga's in de achtergrond (F. Swietek)

schikbare vliegtuigen en helikopters de vluchtelingen te groeperen in N'djili waarna zij naar België zouden overgevlogen worden.

De inzet, motivatie en spirit van de bemanningen en technici waren bewonderenswaardig. Zij waren allen bereid om de klok rond te werken en enorme risico's te nemen om de vluchtelingen op te pikken op de meest onmogelijke plaatsen. Het was een spirit die enkel mogelijk was in geval van uiterste nood en getuigde van onbegrensde menselijke solidariteit. En solidariteit was nodig. De piloten spraken met vluchtelingen die in hun bijzijn hun vrouw en soms hun dochters hadden zien verkrachten. Die mensen waren in shock, getraumatiseerd, en vroegen maar één ding: breng ons alstublieft naar huis.

Maar ook de 15^e Wing was fantastisch. De C 119, Dakota's en ook DC4 en DC6 waren bestendig in de lucht en het personeel getuigde van een ongelimiteerde inzet en werkvermogen. Alle

vliegtuigen en bemanningen opereerden letterlijk dag en nacht; crew rest was niet aan de orde.

Honderden blanke inwoners van Leopoldstad kwamen met hun wagen naar N'djili en lieten hun voertuigen achter op de parking. Zij boden hun sleutels aan en boden de militairen aan hun wagens te gebruiken. Muiters werden gevangen genomen en, op bevel van Gheysen, terug vrijgelaten. Hun wapens werden afgenomen en opgestapeld in een beveiligd bureel op het vliegveld.



Mecaniciens bewapenen de H 210. (JP Decock)

Kasavubu en Lumumba moesten vertrekken van N'djili en werden bijna gelyncht. In het tumult trachtte één van de vluchtelingen, die zijn vrouw een paar dagen tevoren had zien verkrachten, te vuren op de Kongolese autoriteiten maar gelukkig kon men hem dat verhinderen...Overall chaos en ellende.

De Harvard piloten, waaronder Baudouin, hadden een bureel gevonden aan de militaire kant van de vlieghaven om er te slapen op geïmproviseerde veldbedden. Nou ja, slapen; naast de vliegtuigen die betrokken waren in de evacuatie waren er ook de Amerikaanse C 124 en de allereerste C 130A die

permanent heen en terug vlogen voor de UNO en hen geen ogenblik met rust lieten.

Op 14 juli; daags na hun aankomst, begon de FAF te patrouilleren tussen Thysstad en Leo. Het was geen gemakkelijke opdracht; ze moesten individueel vliegen omdat de route permanent bewaakt moest worden. In elk geval zijn er in die periode geen bijkomende troepen vanuit Thysstad in Leopoldstad aangekomen.

Op 15 juli konden zij hun vriend Guy gaan groeten die op een draagberrie lag in een DC 6 die zou vertrekken naar België. Hij was opgelucht dat hij dit wespennest kon verlaten.

Op 16 juli werd de FAF Kitona versterkt met de vier Harvards van de FAF Kindu onder het bevel van kapitein De Temmerman, en met vier Fouga Magisters vanuit Kamina. Echter, wegens hun beperkte actieradius van nauwelijks 170 Km en onvoldoende brandstofreserve om te patrouilleren zouden de Fouga's weinig diensten bewijzen in Beneden-Kongo. Andere nieuwkomers waren de eerste UNO troepen die ontscheepten in N'djili.

Die dag zou de FAF meerdere zendingen uitvoeren en na de landing vonden de mecaniciens opnieuw kogelgaten in de vliegtuigen. Men wist dus dat de vliegtuigen beschoten werden, maar van waar? Baudouin leek beter op de hoogte; 's avonds liet hij weten dat hij een mitrailleur-nest had ontdekt in Inkisi en dat hij van plan was er de volgende dag korte metten mee te maken

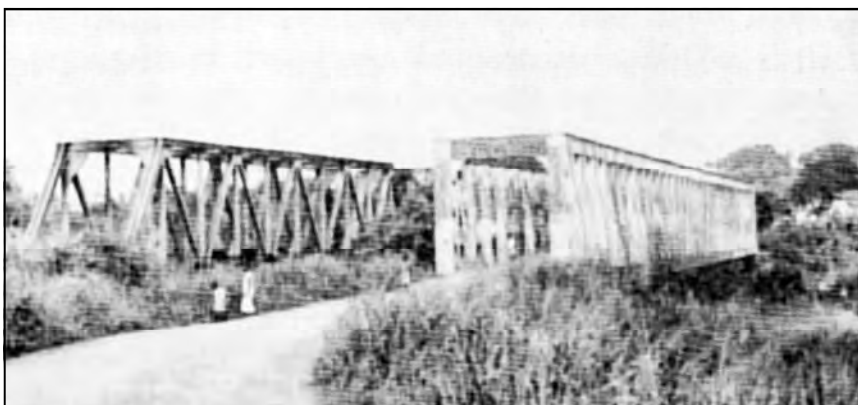
De fatale dag

17 juli zou een fatale dag worden in de geschiedenis van de FAF. Het Commando had de evacuatie gepland van een aantal Europeanen uit Lukala, een stadje op ongeveer 210 Km ten zuidwesten van Leo en 30 km ten westen van Thysstad. De evacuatie zou uitgevoerd worden met een Avimil helikopter, bestuurd door Kervyn de Meerendré. Hij was vergezeld van André Rijkmans, gewestbeheerder, die vertrouwd was met de omgeving. De helikopter zou begeleid worden door

een T-6A, bestuurd door De Temmerman. Tem had een afspraak op een welbepaald uur boven een dorp in de omgeving; hij was tijdig ter plaatse, maar de helikopter kwam niet opdagen. Na meer dan een half uur zag hij zich wegens brandstofgebrek verplicht terug te keren naar N'djili. Op dat ogenblik was er een stand-by systeem dat functioneerde vanaf de controletoren en Baudouin was van dienst toen

De Temmerman opriep dat hij wegens brandstofgebrek moest terugkeren. Hij werd in de lucht gestuurd om de escortevlucht over te nemen en na hem was het de beurt aan Wif De Brouwer om op stand-by te gaan.

Baudouin vertrok met de H 210 richting Lukula maar kreeg opdracht van Rijckmans om zich niet te tonen boven de landingsplaats van de helikopter, dit om de muiters niet uit te dagen. Dit gaf hem de gelegenheid om een ommetje te maken via Inkisi.



Men weet niet precies *De brug over de rivier Inkisi waar de Changy werd neergehaald (JP Sonck)* wat er gebeurd is, maar wellicht heeft hij getracht het mitrailleursoestel uit te schakelen en werd hij geraakt bij zijn aanval, zodat hij een noodlanding moest uitvoeren. Volgens de getuigenis van een plaatselijke missionaris was hij nog in leven na de noodlanding maar werd hij afgemaakt door de militairen toen hij trachtte uit de cockpit te klimmen. Zijn lichaam werd in de Inkisi rivier geworpen ten prooi aan de krokodillen.

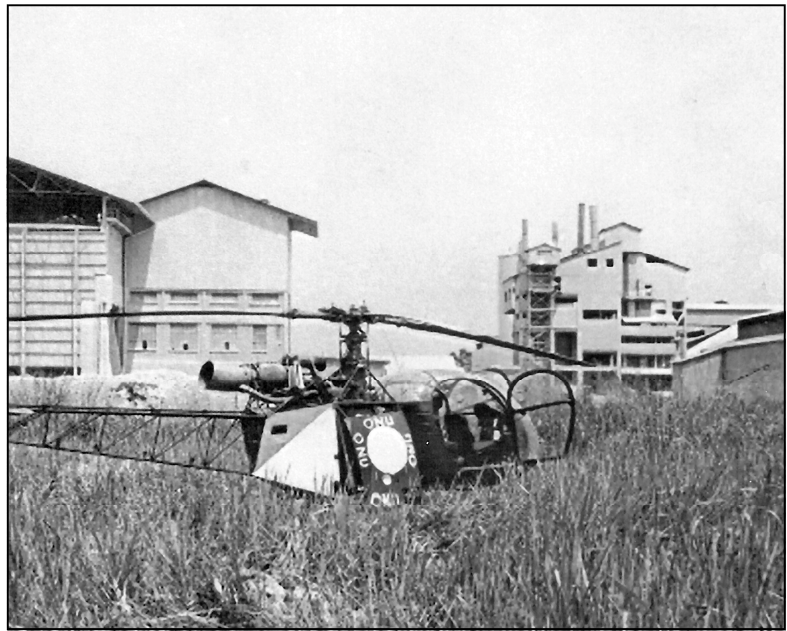
De controletoren in N'djili werd verwittigd dat er iets gaande was in Inkisi en het was nu de beurt aan Wif De Brouwer om op te stijgen.

Het relaas van Wif De Brouwer:

Frans Allaey sprong in de backseat en we kregen het bevel om de rockets van het vliegtuig te laten afnemen om aldus de actieradius te verhogen. Geen verstandige beslissing, zoals later zou blijken. Eens in de lucht vernam ik dat het vliegtuig van Baudouin (H 210) was neergehaald en werd ik gevraagd om het wrak op te sporen en top-cover te bieden. Ik kreeg geen verdere instructies in verband met de precieze locatie van het incident. Toen we in Inkisi aankwamen vonden we niet onmiddellijk het wrak, maar zagen we wel een jeep met .50 geschut waarvan de inzittenden een huis binnenliepen. Spijtig genoeg had ik geen rockets bij en mijn enige wapens waren de .303 boordmitrailleurs. Frans en ik overlegden hoe we dit zouden aanpakken en beslisten een aanval uit te voeren met de zon in de rug. De zon stond reeds een 40-tal graden boven de horizon en ik moest een paar duizend voet klimmen om de aanval met een duikhoek van minstens 30 graden te kunnen uitvoeren. Door de hoogte kreeg ik een grotere reikwijdte met mijn boordradio en hoorde ik plotseling de stem van De Temmerman die met een formatie van drie T-6A op weg was naar Inkisi. Ik kreeg te horen dat ik mijn opdracht boven Inkisi moest afbreken om op zoek te gaan naar

de helikopter die verondersteld was in Lukula geland te zijn. Als enige richtlijn kreeg ik dat het toestel zich op de binnenkoer van een cementfabriek zou bevinden.

Lukula was nog een vijftiental minuten vliegen van Inkisi en eens aangekomen deden we al het mogelijke om het toestel te vinden; we vonden de cementfabriek maar geen helikopter. Na een vijftiental minuten moesten we wegens brandstofgebrek onze pogingen staken en terugkeren naar N'djili. Na landing bleek dat ons vliegtuig door artillerievuur werd beschadigd; of dit gebeurd was in Inkisi of Lukula was ons onbekend. De helikopter was inderdaad vermist en later zou blijken dat de munitie na de landing het toestel hadden overmeesterd en in een hangar hadden getrokken, zodat het voor ons onzichtbaar werd.



*De Alouette II van Kervyn de Meerendré in Lukala
(Géry Kervyn via Alphonse Dumoulin)*

Vervolgens werden Kervyn de Meerendré en Ryckmans voor ondervraging naar Thysstad gebracht en zonder enige vorm van proces afgemaakt. De interventie van de formatie van De Temmerman boven Inkisi verliep ook niet onopgemerkt. Frank Swietek, één van de wingmen, kreeg plotseling een kogel dwars door het plexiglas van zijn cockpit, vlak voor zijn neus. Hij had een paar schrammen in het aangezicht, maar was voor de rest ongedeerd.

De FAF Kitona had een dramatische dag beleefd. De flight was gedecimeerd; van de vier vliegtuigen bleven er nog twee over en één van hun collega's werd op een afschuwelijke wijze vermoord. De attrition rate was 50% in minder dan een week; een cijfer dat zelfs in de oorlogsjaren zelden wordt opgetekend. De dramatische dood van een teamgenoot en twee goede kennissen liet diepe sporen na. Zij hadden hun leven geofferd met slechts één doel voor de ogen, hun landgenoten te redden.

III. De H 210

Toen Danny Cabooter in 1962 in Usumbura was tewerkgesteld als luchtverkeersleider, hoorde hij het verhaal van Baudouin de Changy en dit was hem sindsdien bijgebleven. In 1994 werd hij betrokken bij de aankoop van een Harvard van Zuid-Afrikaanse herkomst. Het vliegtuig kwam van de South African Air Force en had het nummer 7727. Het werd eerst aangekocht door Seaview Aerobatics uit Port Elisabeth en daarna doorverkocht aan Seaview Princess Inc. In 1994 werd het per container naar Antwerpen gebracht. A&P Engineer Amma Miller deed de assemblage en het vliegtuig maakte zijn eerste vlucht in Antwerpen op 29 november 1994.

Toen kwam Danny op het idee om de heldhaftige daad van Baudouin terug in de openbaarheid te brengen. Hij heeft niet gearzeld om het vliegtuig te laten herschilderen in dezelfde



De H 210 in zijn nieuwe kleuren (D Cabooter)

kleuren als deze van het vliegtuig waarin Baudouin vloog. Hij kreeg hiervoor de welwillende medewerking van het Commando Luchtoperaties (Comopsair) en de firma Lippens. Het herschilderde vliegtuig kreeg de kenletters H 210 en maakte zijn eerste vlucht in Antwerpen op één juni 2011.

Ook werd een herinneringsplaat onthuld in Lasne, dicht bij het familieverblijf van Baudouin de Changy. Hij zal nooit vergeten worden.



Herinneringsplaat Baudouin Carpentier de Changy in Lasne

IV. Epiloog door Wilfried De Brouwer

Ik heb het epos van Baudouin de Changy van dichtbij meegemaakt en heb het geluk gehad dit alles te overleven. Toen we met vijf piloten op 06 juni 1960 met een DC-4 van de Luchtmacht naar Kongo vertrokken wisten we dat we in een nieuw, voor ons onbekend, scenario zouden optreden. Echter, niemand was er zich van bewust dat de rebellie na de onafhankelijkheid dergelijke proporties zou aannemen en dat we in een wespennest zouden terecht komen. Initieel besefte ik als 21-jarige niet dat we in een aartsgevaarlijke omgeving opereerden. Op een dag heeft Baudouin mij gezegd: "Als je ooit verplicht wordt een noodlanding uit te voeren, geef je niet over ... je wordt gegarandeerd gelyncht. Verdedig je tot je laatste kogel en houdt er één voor jezelf". Toen dacht ik; "zo een vaart zal het wel niet lopen..."

Wat er precies gebeurd is op 17 juli 1960 te Inkisi weten we niet, maar één ding staat vast; zijn woorden zijn bewaarheid geworden. Baudouin had zijn noodlanding overleefd maar de rebellen hebben hem geen kans gegeven.

Echter, we moeten dit alles in zijn juiste context plaatsen. De toestand na de onafhankelijkheid was chaotisch. De enige betrachting van het Belgisch militair contingent was de rebellie te kalmeren, maar op militair vlak opereerden we in een dubbelzinnige en onoverzichtelijke omgeving. Enerzijds moesten we al het nodige doen om onze landgenoten te beschermen en veilig te evacueren, anderzijds moesten we er rekening mee houden dat elke militaire actie door de internationale gemeenschap als agressie zou bestempeld worden.

Maar we werden geconfronteerd met de feiten. De Congolese militairen rebelleerden tegenover hun officieren en deinsden er niet voor terug deze gevangenen te nemen, te folteren en hun vrouwen te verkrachten. Op diverse plaatsen in Kongo ondergingen veel landgenoten hetzelfde lot; we werden verplicht om duizenden blanken te evacueren. Gewapende acties met vliegtuigen waren uit den boze omdat we ons onmiddellijk aan weerwraakacties op de grond konden verwachten. In eerste instantie werd geoordeeld dat het overvliegen met gewapende vliegtuigen voldoende zou zijn om de rebellen af te schrikken. Spijtig genoeg was dit niet het geval en waren we verplicht om onze tanden te tonen om enig effect te ressorteren; we moesten gebruik maken van onze wapens. We hadden geen andere keuze...

We kregen onduidelijke en soms tegenstrijdige richtlijnen en de piloten moesten handelen op eigen initiatief. Het is in dergelijke omstandigheden dat diegenen naar voor komen die het initiatief wilden en durfden te nemen en één van hen was Baudouin de Changy.

Hij heeft een fantastisch initiatief genomen in Matadi om te landen op een vliegveld dat gecontroleerd werd door muiters. Hij heeft er Guy Depypere uit de handen van rebellen gehouden, en hem zonder enige twijfel het leven gered. Baudouin was niet verplicht dit te doen, iedereen die de situatie kende zou begrip hebben opgebracht voor een meer passieve en een veiligere benadering. Dit was initieel ook de bedoeling, de reactie van Baudouin om hulp te gaan halen was een logische reflex. Toen hij echter zag dat Guy Depijpere in de handen van de muiters zou vallen is hij hem gaan oppikken, op risico van zijn eigen leven. Een heldendaad, zonder meer.

Toen we enige dagen later in Leopoldstad aankwamen werd ons gevraagd om de weg tussen de stad en het vliegveld N'djili te controleren. We hadden geen verdere richtlijnen en toen



Een formatie van T-6A op patrouille boven Kongo (W. De Brouwer)

we een vrachtwagen met Congolese militairen naar het vliegveld zagen oprukken hebben we die manu militari gestopt; we hadden geen andere keuze. Was dit verkeerd? Volgens de Belgische militaire bevelhebber wel. "Vous allez mettre tout le Bas-Congo en feu et flamme". Het advies van zijn adjunct was: "Shoot to kill". We voelden aan dat we moesten werken op "fingerspitzengefühl".

Het drama van 17 juli was ondermeer te wijten aan de onduidelijke en onvoorspelbare omstandigheden. André Rijckmans was vertrouwd met de omgeving en was van oordeel dat het beter was de rebellen niet te provoceren, hij verkoos dat de Harvard, die de helikopter moest beschermen, beter uit het zicht van de rebellen bleef. Desondanks werd de helikopterbemanning gevangen genomen en brutaal vermoord.

Baudouin was ervan op de hoogte dat de rebellen de brug over de Inkisi rivier blokkeerden en geen enkele passage toelieten. Zij vormden een onoverkomelijke hindernis voor de Europeanen die de streek wilden verlaten. Het feit dat zijn aanwezigheid niet nodig was bij de landing van de helikopter heeft Baudouin ertoe aangezet om de brug te trachten te ontzetten. Met de gekende dramatische afloop.

We moeten voorzichtig zijn en niet de steen werpen naar wie dan ook voor wat er gebeurd is op 17 juli 1960. Het was onmogelijk een duidelijke strategie op te bouwen in dergelijke omstandigheden. Maar wat wel duidelijk is: de Changy, de Meerendré en Rijckmans hebben hun leven gelaten in een poging om dit van hun medeburgers te redden. Zij behoorden tot de categorie van personen die zichzelf niets ontzien om hun opdracht uit te voeren. Zij waren helden.



V. Fotoalbum



Vleugeluitreiking op 2 juni 1955; Baudouin uiterst rechts. (JJ. Mans)



Vleugeluitreiking, Baudouin tweede van links. (JJ. Mans)



Conversie op Meteor in de OCU; Baudouin, staande tweede van links (JJ. Mans)



Twee bewapende T-6A, klaar voor de opdracht (J. de Smet via A. Van Haute)



Bewapende T-6A, ontplooid te N'Djili, Kinshasa; de H-210 uiterst links (J. de Smet via A. Van Haute)



Op de voorgrond, de H-210 in N'Djili

(J. de Smet via A. Van Haute)



De Harvard herschilderd in de kleuren van de H-210 zoals hij opereerde in de Vuursteunflight in 1960. (D. Cabooter)



De kapel in Lasne met de herinneringsplaat van Baudouin de Changy.