

Kolonel Vlieger Albert “VAN” Van Eeckhoudt



Door: Jean Buzin

Vertaling: Jean-Paul Buyse

Albert Van Eeckhoudt is de laatste commandant van de 1^{ste} Jachtwing die deelnam aan de RAF-operaties tijdens de Tweede Wereldoorlog. Zijn oorlogscarrière wordt gekenmerkt door doorzettingsvermogen, onverzettelikheden en de onwankelbare wil om zijn plaats in de strijd voor de bevrijding van het land op te eisen. In dezelfde geest zal hij na de oorlog een van de persoonlijkheden zijn waarop de Luchtmacht en in het bijzonder de 1^{ste} Wing kunnen rekenen om het NAVO niveau “uitmuntend” te bereiken.

Albert Van Eeckhoudt wordt geboren in Vollezele (Brabant) op 25 juli 1916 in een familie bekend voor het kweken van het Brabants trekpaard. Zijn toekomst lijkt bepaald, maar de aantrekkingskracht van de luchtvaart zal er anders over beslissen.

Na de wetenschappelijke humaniora in het college van Melle (Gent) en één jaar vorming tot ingenieur technicus, wordt hij op 25 augustus 1937 opgeroepen voor militaire dienst. Hij wordt ingedeeld bij de “compagnie aerostation” te Zellik. Deze eenheid beschikt over observatieballons en hangt af van de Militaire Luchtvaart. In de luchtvaartschool beëindigt Kandidaat Reserve Onderluitenant (KRO) Albert Van Eeckhoudt succesvol de vorming van luchtballonwaarnemer. Na zijn dienstplicht wordt hij op 25 januari 1939 met onbepaald verlof gezonden,

Zijn terugkeer naar het burgerleven is maar van kort. Inderdaad, op 31 mei 1939, vervoegt hij opnieuw de Militaire Luchtvaart, deze keer als leerling-piloot. Hij maakt deel uit van de 81^{ste} promotie en heeft als collega's Georges Nossin en Robert Bladt met wie hij nog belangrijke gebeurtenissen tijdens de oorlog zal delen. Zijn brevet van militair piloot behaalt hij in de vliegschool van Wevelgem op 29 april 1940, een paar dagen vóór het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Hij wordt toegewezen aan het 7^{de} Smaldeel van de 3^{de} Groep van het 3^{de} Luchtvaartregiment (7/III/3ae) als sergeant-piloot, kandidaat reserve officier.

Begin mei 1940 wordt dit smaldeel, uitgerust met Fairey Fox (Hispano), ontplooid in Evere. Het smaldeel is belast met verkenningsopdrachten en telt 25 piloten en waarnemers.

Op 9 mei 1940 vervoegt het smaldeel het vliegveld van Schaffen. Zeven van de tien vliegtuigen van de eenheid en de meerderheid van de vliegtuigbemanningen en technici worden er herontplooid. De volgende dag moet het smaldeel deelnemen aan een schietoefening op de polygoon van Beverlo met de Hurricanes en Gladiators van het 2^{de} Luchtvaartregiment. In Evere blijven enkel het administratief echelon, 3 piloten waaronder Albert Van Eeckhoudt, 3 waarnemers, 2 luchtwaardige vliegtuigen en 1 vliegtuig in onderhoud achter.

Op 10 mei 1940 in de ochtend verandert alles en breekt de hel los. Het vliegveld van Schaffen wordt aangevallen door bommenwerpers van de Luftwaffe. De balans is verschrikkelijk: het smaldeel Hurricanes verliest 8 van de 11 vliegtuigen. Bij het 7^{de} Smaldeel worden de 7 Fairey Fox vernietigd en 3 piloten zwaar gewond. Het personeel krijgt het bevel het vliegveld van Lonze te



Albert Van Eeckhoudt in 1939, met het uniform en de vleugel van het Belgisch Vliegwezen.

vervoegen, waar de overgebleven toestellen van Evere zich moeten ontplooiën. Ook Evere had geleden onder de aanval van de Duitse bommenwerpers, maar de Fairey Fox van het 7^{de} Smaldeel werden niet geraakt.

In de namiddag van dezelfde dag vervoegt Albert Van Eeckhoudt aan de stuurknuppel van één van de twee overgebleven Fairey Fox Lonzeë. Daar zijn eveneens 9 Fairey Fox (Hispano) van het 7^{de} Smaldeel van het 1^{ste} Regiment. De twee smaldelen brengen hun resterend potentieel samen voor een campagne die een afbeelding wordt van het geheel van de militaire luchtvaart: frustrerend. Zich verplaatsend van vliegveld naar vliegveld (Vitrival, Piéton, Aalter), worden slechts 6 verkenningsmissies uitgevoerd waarbij 3 piloten het leven laten, 3 vliegtuigen worden neergeschoten door luchtafweer, 1 vliegtuig wordt neergeschoten door een sectie van 4 Franse Saulnier Morane, die onze Fox aanzagen voor een Duitse He 126! Wat er overblijft aan potentieel (2 vliegtuigen) wordt vernietigd tijdens een bombardement op Aalter op 18 mei. Het smaldeel krijgt dan bevel zich terug te trekken naar Frankrijk. Op 22 juni, de datum van de Frans-Duitse wapenstilstand, bevinden ze zich te Tarn-en-Garonne. Het is ploeteren tot 17 augustus, alvorens naar België terug te keren.

Ontsnapt aan gevangenschap, wordt de groep waarvan Albert Van Eeckhoudt deel uitmaakt, bij zijn terugkeer in België gedemobiliseerd. De toekomst belooft weinig goeds voor onze militaire piloten die niet de gelegenheid hadden om te ontsnappen naar Engeland of Noord-Afrika en die "vastzitten" in ons land. Albert Van Eeckhoudt blijft dus 9 maanden zonder werk tot het OTAD (Bureau van werk voor het gedemobiliseerd leger) hem opneemt. Deze organisatie, opgericht in de schoot van het Ministerie van Financiën sinds 31 augustus 1940, had als opdracht om de gedemobiliseerde beroepsmilitairen werk te bezorgen in administratieve posities in diverse ministeries en zo de betaling van hun loon te garanderen. Van juni 1941 staat Albert Van Eeckhoudt ter beschikking van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid als bediende op de dienst invaliditeitspensioenen.

Op 1 juni 1942 verdwijnt hij!... Zoals in diezelfde periode tal van andere piloten in dienst van de OTAD verdwijnen. Inderdaad, begin juni 1942 waren de Duitse autoriteiten begonnen met een telling van de Belgische militaire piloten die zich op het grondgebied bevonden. Verscheidenen worden opgesloten in de Citadel van Hoei. Ontsnappen richting Groot-Brittannië blijkt het enige alternatief te zijn.

Verscheidene ontsnappingslijnen zijn op dat moment actief in België. De bekendste is het netwerk 'Komeet' maar ook anderen bestaan, opgericht door de staatsveiligheid vanuit Londen of de Britse dienst MI-9. Sommige is slechts een kort leven beschoren zoals de Nanson-lijn". Deze was opgericht met als enig doel het evacueren van het personeel van de Luchtvaartregimenten naar Groot-Brittannië. Ze was enkel actief tijdens de lente en de zomer van 1942

Albert Van Eeckhoudt wordt benaderd door een agent, lid van het Geheim Leger, Olivier De Keyser, voormalig schermmeester van het 3de Luchtvaartregiment. Met de nodige instructies om de vrije Franse zone te bereiken, verlaat Albert Van Eeckhoudt (alias Ostvogels Paul) Brussel op 13 juli 1942, in het gezelschap van Jean Debruyn, een promotie-genoot toegewezen aan de 1^{ste} Luchtvaartregiment in mei 1940. Een reis met de trein via Lille, Reims en Châlons-sur-Marne leidt hen tot Dijon waar ze zonder al te veel problemen aankomen in de nacht van 14 op 15 juli. Met een auto van de organisatie bereiken ze dan Châlons-sur-Saône, aan de grens van de vrije zone, tevens voorgestelde grensoverschrijding. Gezien de gids van de organisatie "verbrand" is, dient de groep te vertrouwen op een toevallige gids die hen tegen contant geld de demarcatielijn zal helpen overschrijden en hun logement verzekert. De volgende ochtend, 16 juli, worden ze verraden door hun gastheer en uitgeleverd aan de politie van Vichy. Ze worden overgebracht naar de gevangenis van Mâcon, waar zij 10 dagen opgesloten blijven alvorens overgebracht te worden naar een werkkamp met beperkte vrijheid in Châteauneuf (Puy-de-Dôme). Op 20 september slaagt de ontsnappingslijn opnieuw het contact met hen te herstellen.

In het bezit van een “laissez-passer” om langs de politiecontroles te komen, ontsnappen Albert Van Eeckhoudt en Jean Debruyne uit het kamp in de nacht van 20 op 21 september en bereiken Lyon. Op 29 september, verlaten ze Lyon per trein, met een door de organisatie verstrekt vals paspoort en een visum voor de Spanje. Toulouse, Port-Bou, Cerberes (plaats van een nieuw contact), Barcelona zijn de eerste etappes van de reis. In Barcelona loopt een controle slecht af voor Jean Debruyne, die door de politie gearresteerd wordt en overgebracht naar het kamp van Miranda.

Albert Van Eeckhoudt is nu verplicht zijn reis alleen verder te zetten via Madrid, Valencia d' Alcantara, om zo Portugal te bereiken via Marvao (plaats van ultiem contact) om ten slotte in Lissabon aan te komen op 3 oktober 1942.

Het Belgisch gezantschap in Lissabon leidt de meeste van de vluchtwegen. De welwillende neutraliteit van Portugal is een goede basis voor de officiële en clandestiene Belgische activiteiten. Het gezantschap heeft een belangrijke ontvangstinfructuur en accommodatie voor onderdanen ontsnapt uit het bezette België. Verscheidene andere piloten van de militaire luchtvaart kwamen die maand oktober 1942 aan in Lissabon. Onder andere: Marcel Huls, Arsène Tiquet, Jean-Marie Van Tichelen, Robert Verlinden en Georges Nossin. Hun ambitie was zo vlug mogelijk Groot-Brittannië en de RAF te verwoegen en deel te nemen aan de strijd voor de bevrijding van België.

Ze worden echter teleurgesteld, want de autoriteiten verwijzen hen door naar Congo. Onwetend over de echte beweegredenen van dit besluit dat later zal verschijnen, schepen zij op 5 november 1942 in aan boord van de Portugese pakketboot "S.S. QUANZA" met bestemming Boma-Matadi waar zij op 19 november 1942 aan wal gaan.

Op 20 november worden zij ingelijfd bij de Congolese *Force Publique* in Leopoldstad. Albert Van Eeckhoudt, Adjudant (KRO), ontmoet daar Franz Burniaux. Die licht de nieuwkomers in over de mogelijkheid om na herscholing in een smaldeel van de South African Air Force (SAAF), in het Midden-Oosten te dienen. Franz Burniaux, voormalige commandant van het 5^{de} smaldeel van de vliegschool te Wevelgem, had de kolonie verwoegd via Oujda (Marokko) waar de school was ontplooid in mei 1940. Hij had meegewerkt aan de overeenkomst ondertekend tussen de Congolese en de Zuid-Afrikaanse regeringen om kandidaat-piloten en technici uit de kolonie te vormen in de scholen van de SAAF en zo een koloniale luchtmacht op te richten.

De overheid in Congo had immers de ambitie de *Force Publique* uit te rusten met een luchtmacht die in staat zou zijn om ondersteuning te leveren aan de activiteiten van zijn troepen en ter bescherming van kwetsbare gebieden in de kolonie. Er was overeengekomen dat, zodra zij gevormd was en in afwachting van de aankomst van vliegtuigen voor de toekomstige Congolese smaldelen, het personeel zou worden gedetacheerd bij operationele eenheden van de SAAF. Dit was de situatie waarin Franz Burniaux zich bevond: toegewezen aan een Zuid-Afrikaans smaldeel in Noord-Afrika. Hij was tijdelijk teruggeroepen naar Leopoldstad voor een aantal problemen in verband met de integratie van de Belgische piloten in de SAAF, problemen die ook invloed zouden hebben op het parcours van Albert Van Eeckhoudt en zijn metgezellen in Afrika.

Feitelijk had de Belgische regering in Londen nooit het project van een koloniale luchtmacht bekrachtigd. Ze verwees wel graag naar de bijdrage van het Belgische rijk (sic) aan de oorlogsinspanning met haar plan om in de kolonie een Groepering Militaire Luchtvaart in Afrika (GAMA - Groupement Aérien Militaire d' Afrique) op te richten, bestaande uit elementaire en geavanceerde vliegscholen (EFTS/ITFS) en één of meerdere smaldelen operationele training (OTU). Deze zouden piloten opleiden voor de Belgische nog op te richten smaldelen van de RAF in Groot-Brittannië.

De mogelijkheid om vliegend en technisch personeel in Zuid-Afrika op te leiden, deed het project evolueren: van zodra de SAAF in staat was de EFTS/ITFS vorming van de toekomstige piloten te verzekeren, beperkte het project zich tot de oprichting van een smaldeel OTU in Leopoldstad. Dit OTU smaldeel kon, indien nodig, de luchtverdediging van strategische faciliteiten van Beneden-

Congo verzekeren.

Beide benaderingen deden elkaar concurrentie, maar zowel de één als de andere was slechts levensvatbaar als ze over vliegend materieel konden beschikken. De enige mogelijke bron hiervoor was het "Air Ministry" en aangezien de Force Publique niet van plan was haar smaldelen onder de operationele controle van de RAF te plaatsen, kreeg zij niet wat ze wenste.

Bijgevolg beschouwd de regering in Londen de opname van onze landgenoten in smaldelen van de SAAF als schadelijk voor het imago van België. Eind november 1942 verbiedt ze deze aanpak. Zo kan zij het personeel in Zuid-Afrika opgeleid, voor zich kon recupereren. Het oprichten van een operationeel smaldeel OTU te Leopoldstad tracht de regering te rechtvaardigen door een hypothetisch gevaar in Beneden-Congo vanwege Franse basissen in de Golf van Guinee gecontroleerd door Vichy. Het "Air Ministry" is het niet eens met deze visie en aanvaardt uiteindelijk enkel de oprichting van een jacht-smaldeel aangehecht aan de RAF/VR en ontplooid in de schoot van het West-Afrika Command. Het is het 349^{ste} Smaldeel opgericht in Ikeja (Nigeria) in januari 1943, weliswaar met Belgische piloten, maar allemaal afkomstig uit Engeland. Het project GAMA sterft een stille dood...

De herscholing van Albert Van Eeckhoudt en zijn collega's zal uiteraard binnen de SAAF plaatsvinden. Via Elisabethstad, waar ze een detachement van kandidaat-piloten en technici



vervoegen die rechtstreeks gerekruteerd werden door de "Force Publique", komen zij in Zuid-Afrika aan op 1 januari 1943. Ze worden naar de Air School Nr. 75 (Initial Training Wing) van Lytleton gestuurd, waar ze veel geduld moeten oefenen: veiligheidsondervering, cursus kwalificatie Engels en theoretische cursussen zijn de verplichte stappen. Het is uiteindelijk pas op 19 maart 1943 dat Albert Van Eeckhoudt achter de stuurknuppel van een Tiger Moth mag plaats nemen in de Air school N° 3 (EFTS) van Wonderboom. 34 Maanden van gedwongen

Zuid-Afrika, einde juni 1942. tijdens hun verlof De kandidaat piloten RAF die gevormd worden in Zuid-Afrika volgen stages op zweefvliegtuigen . Albert Van Eeckhoudt geniet ervan ... zij het met rudimentair materiaal.

inactiviteit hebben, volgens zijn instructeur, op geen enkele manier invloed gehad op zijn kwaliteiten als piloot. Na 10.25u op Tiger Moth , wordt hij naar de Air School Nr. 22 (ITFS) van Vereniging gezonden, waar hij zijn omscholing voltooit op Hawker Hind (2hrs05) en Harvard (29hrs).

In mei eindigt de omscholing, maar de verdere toekomst blijft voor Albert Van Eeckhoudt en zijn metgezellen onzeker. Onze piloten worden, overeenkomstig de beslissingen van de Belgische regering in Londen, in afwachting in Pretoria geplaatst met het verbod zich te laten inlijven bij de operationele smaldelen van de SAAF evenals bij de OTU die hen erop zouden voorbereiden. In de kolonie willen sommigen dat zij de bemanningen van de Afrikaanse lijnen van Sabena gaan versterken, die nog steeds de verbindingen verzorgen voor voornamelijk de strijdkrachten van het

Britse Koninkrijk. Zonder resultaat.

Op 20 juli 1943 komt er een einde aan de onzekerheid. Luitenant-kolonel Stradiot, militaire attaché van België in Pretoria, zegt hen in een toespraak ondubbelzinnig: "de Belgische regering erkent niet langer de koloniale luchtvaart, deze wordt opgeheven. U heeft twee alternatieven" (sic):

- terug naar Kongo keren en eerbaar dienen bij de gepantserde troepen met mogelijkheid van acties in het Midden-Oosten.
- uw verbintenis bij de Force Publique opzeggen en u als huurling engageren bij een vreemde luchtmacht. (de RAF!).

Van de 46 betrokken piloten, namelijk de anciens van de Militaire Luchtvaart die hun omscholing beëindigden na november 1942 maar ook jonge piloten die recentelijk gebrevetteerd werden, kiezen 14 voor een terugkeer naar Congo, 32 aanvaardden, zoals Albert Van Eeckhoudt en de meeste van zijn metgezellen van het eerste uur, de rangen van de RAF te vervoegen, in de hoop deze keer een plaats te krijgen in de strijd.

Albert Van Eeckhoudt verlaat dus de "Force Publique" en ondertekent op 22 juli 1943 een verbintenis voor inlijving bij de RAF/VR. Op 30 augustus, met de rang van PO (Pilot Officer) "op proef", scheept hij in het gezelschap van een tiental andere piloten in KAAPSTAD in op de pakketboot "Esperance Bay" met bestemming Engeland. Na een reis van meer dan 60 dagen die hen naar Montevideo brengt en vervolgens naar Gibraltar, komt de groep op 5 november in Cardiff aan. Het wachten begint opnieuw...

Eind 1943 is de situatie in de verschillende strijdtonelen grondig veranderd in het voordeel van de geallieerden. In de Middellandse Zee is met de overgave van het Afrika Korps in Tunis in mei 1943 de Noord-Afrikaanse campagne beëindigd. De Anglo-Amerikaanse troepen hebben Sicilië veroverd en zijn geland in het zuiden van Italië. Op het oostfront haalt na de val van Stalingrad het rode leger de overhand op het Duitse leger. In de slag om de Atlantische Oceaan, lange tijd onbeslist, is men eveneens aan de winnende hand. De intensieve strategische bombardementen op Duitsland ondermijnen langzaam de industriële motor en het moreel van de bevolking

Bovendien heeft de RAF niet langer een tekort aan piloten. De OTU's die in staan voor de operationele training hebben alle moeite om de nieuwe gebrevetteerden, opgeleid in het "Empire Training Scheme" in Canada, Nieuw-Zeeland, Australië of nog in Rhodesië, op te vangen. Daar de Belgische regering in Londen onvoldoende aandacht heeft besteed aan de opleiding van technici, moet zij haar ambities naar beneden herzien. Het "350^{ste}" heeft wel zijn adelbrieven verdiend in de schoot van het Fighter Command en het "349^{ste}" werd na een gemiste start in Afrika hervormd in Engeland, maar voor het Air Ministry is het uitgesloten om nog extra "Belgische", smaldelen op te richten, gezien de technische ondersteuning niet kan geleverd worden door onze landgenoten.

Het vooruitzicht om snel een plaats te veroveren in een operationeel smaldeel is niet zo vanzelfsprekend voor onze piloten uit Zuid-Afrika. Noodgedwongen moeten ze weer geduld oefenen en in afwachting worden ze geplaatst in het "Personnel Receiving Center Nr 7" van Harrogate, waar al tientallen jonge gebrevetteerde piloten wachten die hun overzeese basisopleiding hebben voltooid. Als alternatief solliciteert Albert Van Eeckhoudt naar een plaats als kandidaat-monitor. Kolonel Wouters, onze Lucht Attaché die voor het contact met de RAF zorgt, wil tijd winnen en antwoordt: "dat hij zich bewust moet zijn van de bijzondere situatie van de piloten uit Congo en dat ze voorrang zullen krijgen om in operaties te gaan, terwijl Britse piloten zullen moeten wachten". Waarvan akte.

Maar het zijn onze "Congolezen" die vijf maanden moeten wachten vooraleer zij in het systeem worden opgenomen!

Albert Van Eeckhoudt, benoemd tot FO (Flying Officer) sinds maart 1944, vervoegt eindelijk op 11 april 1944 de Advanced Flying Unit (Tern Hill). Na maanden van inactiviteit, dient hij zich daar te

bewijzen op lesvliegtuigen en moet hij zich vertrouwd maken met de geografische en meteorologische omstandigheden die heel anders zijn dan die in Zuid-Afrika. Hij vliegt in totaal 64u05 op Miles Master alvorens hij, op 13 juni 1944, OTU Nr 53 (Kirton-On- Lindsley) vervoegt.

Daar ontdekt hij de Spitfire, een prachtig jachtvliegtuig. Met de eerste versies van dit toestel maakt hij 67u50 vliegreuren. Eens zijn opleiding voltooid, wordt hij, op 15 augustus, overplaatst naar het 350^{ste}, maar zijn aankomst wordt met 4 weken vertraagd door een ongelukkig motorongeluk op 14 augustus! (gebroken sleutelbeen)

Op 1 oktober 1944 vervoegt Albert Van Eeckhoudt het 350^{ste} smaldeel. Hij wordt toegewezen aan de 'A-flight' waar hij zijn promotie kameraad 'Bobby' Bladt terugvindt. Uitgerust met de volbloed Spitfire XIV uit de Supermarine stal, is het squadron ontplooid in Lympne, op de zuidoostelijke kust van Engeland. Het staat nog voor enkele dagen onder het commando van 'Mike' Donnet

alvorens deze de fakkel overdraagt aan Léopold Collignon. Op hetzelfde moment, verlaat smaldeel het Fighter Command en wordt het toegewezen aan de 83Gp van de 2TAF. Het operationele traject van Albert Van Eeckhoudt kan eindelijk beginnen...

Hoewel men nu deel uitmaakt van de 2TAF, waarvan de eenheden geacht worden prioriteit te geven aan de ondersteuning van de grondtroepen als, moet het smaldeel twee maanden wachten alvorens toegevoegd te worden aan een Wing ontplooid op het continent.



Foto van het 350ste in 1944. CO Mike Donnet, staande in het midden, gehurkt voor hem Bobby Bladt en Albert Van Eeckhoudt (2de van links)

Tijdens deze periode krijgt het smaldeel slechts weinig opdrachten. Er zijn er 15 in oktober en 13 in november. Het zijn hoofdzakelijk escortes van bommenwerpers, Lancaster en Halifax, die diep in Duitsland of op de Zeeuwse eilanden bombardementen uitvoeren ter ondersteuning van de veldtocht in Nederland.

Gedurende de hele maand oktober zal Albert Van Eeckhoudt zich tijdens trainingsvluchten in deze nieuwe omgeving vertrouwd maken met Spitfire XIV, meestal in het gezelschap van Bobby Bladt. Zijn eerste operationele opdracht voert hij uit op 4 november 1944, in het kader van "Ramrod 433", een escorte van bommenwerpers, bij wijlen een spannend moment, wanneer men er de "Ops Records" van het smaldeel op naleest.

Op 4 november is Albert Van Eeckhoudt "wingman" van de CO Collignon, leider van een formatie van tien vliegtuigen van het smaldeel. Zij dienen nabije bescherming te bieden aan een raid van 176 Lancasters tijdens het overvliegen van hun doel, het industriegebied van Solingen. In het verslag van de missie staat: "Little flak over target, three big explosions seen at 25000 feet, CO did not return, believed to have reached free country". De missie eindigde in feite op een heel stressvolle manier voor CO Collignon. Terwijl de formatie nog steeds boven vijandelijk gebied

vliegt, is hij slachtoffer van pech aan de brandstof toevoer. Begeleid door zijn wingman begint hij aan een lange zweefvlucht die eindigt met een noodlanding in een veld ten westen van Aken, gelukkig binnen de bevriende linies en zonder veel erg. Andere opdrachten gevlogen in november worden zonder veel gevaar uitgevoerd.



De Spit XIV, kenletters MN-M, waarmee « VAN » het meest vloog in het 350 Sqn, van 1944 tot 1945.

Albert Van Eeckhoudt fungeert zeer vaak als wingman van CO Collignon, die weer snel zijn plaats aan het hoofd van het smaldeel heeft ingenomen. Op 4 december 1944 wordt het Squadron herontplooid van Lympe naar Evere. Het maakt dan deel uit van 127 Wing, onder het commando van James Johnson, de aas met 38 overwinningen. Aanvankelijk zal het Squadron vooral de dekking en bescherming verzekeren van het bruggenhoofd van Nijmegen, dat de Bondgenoten hadden weten te behouden na de tegenslagen van de operaties op de waterlijnen (Market Garden-Arnhem). Er worden tot 52 vluchten per dag uitgevoerd in het kader van deze opdracht. Aan dit ritme, hebben Albert Van Eeckhoudt zijn metgezellen nauwelijks de tijd om te genieten van hun terugkeer naar ons land!

Op 16 december 1944 begint de slag om de Ardennen die tijdelijk de opdrachten van het smaldeel zal heroriënteren. Escortes van bommenwerpers in de regio van Trier-Euskirchen waar alle communicatieknooppunten stelselmatig worden aangevallen en opdrachten gericht op de vernietiging van gepantserde colonnes en vijandelijke konvooien. Deze opdrachten zijn niet zonder risico en deze komen niet altijd vanuit vijandige hoek. Zo wordt Albert Van Eeckhoudt op 18 december, tijdens een opdracht in het gebied Aken-Trier, geraakt door Amerikaans luchtafweer artillerie die zonder onderscheid vuurt op elke potentiële bedreiging! Gelukkig kan hij terugkeren naar zijn basis.

Bij dageraad op 1 januari 1945, wordt het smaldeel dat de dag ervoor ontplooid was op de "landing strip" van As (Zwartberg) het slachtoffer van de operatie "Bodenplatte", een laatste poging van de Luftwaffe om het luchtoverwicht in het westen te heroveren. Deze spectaculaire operatie wordt uitgevoerd door 11 jachteskaders die zowat 900 toestellen (Me109 en FW190) omvatten, onder leiding van Ju88 die voor de navigatie zorgen. In scheervlucht voeren ze een aanval uit op 17 vliegvelden in België, Nederland en in het oosten van Frankrijk. De verrassing is totaal, bijna 500 geallieerde vliegtuigen worden vernietigd. In een paar minuten tijd wordt het potentieel van 350^{ste} Smaldeel herleid tot vier vliegtuigen.

Maar het zal slechts 15 dagen duren voordat de dotatie van het smaldeel terug op peil is en ze hun

patrouilles kunnen hervatten boven het bruggenhoofd van Nijmegen en gewapende verkenningen uitvoeren boven de vijandelijke linies in de laatste fase van de slag om de Ardennen. Deze vloeit naadloos over in de campagne van Duitsland, die eindigt met de ineenstorting van het Derde Rijk en het einde van de oorlog in het Westen.



1944, Albert poseert fier op zijn Spit XIV, MN-M.

Het smaldeel zal nu deelnemen aan de voorbereiding, dekking en steun van de operaties van het 2de Britse leger dat naar Hamburg en de Oostzee vordert. Eindhoven, Twente, Celle zijn achtereenvolgens de vliegvelden van waaruit het smaldeel opereert en die een

mijlpaal zullen vormen in zijn geschiedenis. Met het laatste offensief dat de Bondgenoten tot in het centrum van het Rijk zal leiden, is de Luftwaffe tussen twee fronten geplet en wordt de strijd niet meer met gelijke wapens gestreden. Zelfs als de "Jagdgeschwader" enkele veteranen met tientallen overwinningen tellen, zijn de meeste piloten jong en hebben ze pas hun opleiding afgerond. Onze piloten behalen 31 overwinningen in de lucht en tijdens gewapende verkenningsvluchten vernietigen zij een indrukwekkend aantal vrachtwagens, locomotieven, wagons en vliegtuigen op de grond. Met 21 opdrachten is de maand april voor Albert Van Eeckhoudt een orgelpunt.

Zoals bijvoorbeeld de opdracht van 24 april, waar hij een sectie van 4 vliegtuigen leidt op een gewapende verkenningsvlucht in de regio van Pritzwalk. Zes treinkonvoeien met 120 wagons gaan in rook op door het vuur van onze jachtpiloten. Dit spectaculaire resultaat verdient dan ook een speciale vermelding in het BBC-nieuws! In de namiddag van dezelfde dag, nog altijd in de sector van Pritzwalk-Rostock, wordt een He 111 neergehaald, overwinning die Albert Van Eeckhoudt moet delen met D. Watkins, Britse piloot in het Squadron.

Albert Van Eeckhoudt is ook betrokken bij de opdracht onder leiding van Johny Johnson op 27 april, waar de drie smaldelen van de Wing (41, 130 en 350) tijdens een "sweep" in de regio Berlijn een ontmoeting hebben met 40 Sovjet Yaks en zo een eerste (voorzichtig) "contact" tot stand brengen tussen 2TAF en de Sovjet Luchtmacht.

Mei 1945, het nazi regime beleeft zijn laatste dagen, maar de opdrachten blijven komen. Op 2 mei deelt Albert Van Eeckhoudt zijn laatste overwinning van het Squadron met D. Watkins, D. Bangerter en A. Kicqarade met het neerschieten van een straalbommenwerper Arado 234 in de omgeving van het vliegveld van Hohn.

Op 4 mei, worden de laatste twee opdrachten in het 'logboek' ingeschreven: een patrouille in de regio van Wittenberg-Ludwiglust en een in de regio van Hamburg. Met een laatste landing om 11u45 eindigt de oorlogscarrière van Albert Van Eeckhoudt waarin hij in totaal 83 operationele missies uitvoerde met 115 vliegreizen.

Op 4 mei om 18u30, ontvangt Veldmaarschalk Montgomery de onvoorwaardelijke overgave van alle Duitse strijdkrachten in het noordwesten van Duitsland, Friesland, Denemarken en Heligoland (een Duits eiland in de Noordzee).

De euforie van de overwinning zal echter van korte duur zijn. Onze smaldelen "Three-four-nine en Three-fifty" worden in juli 1945 in de schoot van de 123 Wing in Wunstdorf ondergebracht voordat ze in november 1945 bij de 135 Wing terecht komen die gestationeerd is in Fassberg.

Hour	SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						P. PARACHUTE L. LNW.	INSTR./CLOUD FLYING (Incl. in cols. (1) to (10))	
	DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				Dist	Pilot
	Dist	Pilot	Dist	Pilot	Dist	1st Pilot	2nd Pilot	Dist	1st Pilot	2nd Pilot			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
	59.50	222.50	6.35	6.45									
12.15		1.30											
13.05		1.40											
07.10		1.30											
11.25		1.30											
16.30		1.40											
08.10		1.50											
09.10		0.30											
12.15		1.30											
05.35		1.45											
10.00		1.75											
18.05		0.20											
12.05		1.20											
14.30		1.10											
		12.55											
		15.20											
		72.10	TOTAL: 115										
09.55		.55											
8.45		.50											
10.00		.10											
	59.50	240.05	6.35	6.45									

1. LOCOS 16 WARMS DAMAGED
 1. JET ARADO 234 DESTROYED CHARGED WITH B
 1. MET FLAMBA 3 DAMAGED

MET	15	DESTROYED	35	DAMAGED
LOCOS	0		17	
TRES	0		4	
BARGES	0		2	
	15		58	

H. Walsky
 S/L.
 O.C. 350 SQDN

Extract uit het logboek Van Albert Van Eeckhoudt met de vermelding van het neerhalen van een Arado 234, één van de allereerste jets van de Luftwaffe

Er vestigt zich een zekere vredestroutine, maar in een klimaat van onzekerheid en zelfs van verwarring die snel een invloed heeft op het moreel van onze piloten. Inderdaad, er is nog geen plan voor een wedergeboorte van een nationale militaire luchtvaart. Dit door een manifest gebrek aan belangstelling vanwege de Belgische politieke klasse en hun onwetendheid over de situatie van onze smaldelen.

Als de RAF van haar kant ermee instemt om te helpen bij de vorming van een Belgische Wing die als "160 Wing" zal geïdentificeerd worden, weigert ze dat deze op termijn geïntegreerd wordt binnen hun organisatie, want dan zou zij de eventuele personeelstekorten moeten compenseren. In dit bijzonder gevoelige domein, worden maatregelen voor de demobilisatie van technisch personeel genomen. Deze brengen de werking van de smaldelen in gevaar, er wordt op zeker ogenblik zelfs overwogen tot ontbinding over te gaan. Bovendien, wordt er geen enkele beslissing

met betrekking tot een terugkeer naar België of een deelname aan de Belgische bezettingstroepen in Duitsland genomen, zoals sommigen suggereren. Er wordt geen enkele informatie meegedeeld over het statuut van het militair personeel binnen de nationale militaire luchtvaart. Hierdoor neemt het aantal aanvragen voor onbetaald verlof sterk toe onder de piloten waarvan vele de ambitie hebben de rangen van Sabena te vervoegen.

Dat ondanks alles het geheel blijft draaien, is dankzij het karakter van het kader: Sq. Ldr Van Lierde, Van De Velde, Collignon, 1ste Wing CO Prevot en enkele sleutelfiguren in de schoot van de smaldelen

die hun vertrouwen behouden en hun verdere toekomst zien binnen de rangen van een nationale militaire luchtvaart. Albert Van Eeckhoudt is een van hen.

Men moet tot april 1946 wachten opdat de situatie wezenlijk verandert. Op 15 april wordt Gp Cpn L. Leboutte benoemd tot Stafchef van de Militaire Luchtvaart, benoeming die de bereidheid van de politieke autoriteiten bevestigt om deze terug op te richten binnen de structuur van onze strijdkrachten. In augustus 1946 wordt het besluit genomen om onze twee smaldelen te verplaatsen naar het vliegveld van Beauvechain waar aanpassingswerken met spoed worden aangevat.

Bij dagenraad op 24 oktober 1946, zit Albert Van Eeckhoudt, die Flt (Flight Lieutenant) is benoemd in het kader van de RAF/VR, aan de stuurknuppel van een van de 22 Spitfire XVI die in Fassberg opstijgen richting Evere, waar de opmerkelijke plechtigheid van de erkenning van onze Militaire Luchtvaart plaats heeft. In de namiddag van dezelfde dag zet hij de wielen aan de grond op de vlakte van Culot (Beauvechain) en maakt hij kennis met de omgeving waar de komende jaren verscheidene stappen in zijn carrière zullen plaatshebben.

De eerste periode na de terugkeer op nationaal grondgebied blijft moeilijk. De operationele infrastructuur en de logistiek van het vliegveld zijn primitief. Het is een tijd van improvisatie gedurende dewelke de vliegactiviteiten langzaam hervat worden met een beperkt effectief van een tiental piloten per smaldeel. De periode wordt ook gekenmerkt door beperkingen vanwege de militaire administratie, die de situatie van de piloten komende van de RAF/VR moet regulariseren door middel van cursussen en examens en die sommigen opnieuw aanspoort om over te stappen naar Sabena.



Albert met een collega voor zijn Spit XIV in een hangar in Fassberg, Duitsland 1945



Foto genomen in Beauvechain, juist na de terugkeer uit Duitsland. VAN zit midden op de motorkap van de « Willys ». Onmiskenbaar bewijs van de sterke cohesie van een groep die de meest dramatische gebeurtenissen meegemaakt en overleefd heeft. Maar ook een teken van vreugde dat zij eindelijk terug waren na de bevrijding. De overladen « Willys » rijdt fier voorbij de toenmalige media die de gebeurtenis vastlegden op film. Dit werd een officieel historisch document dat de "spirit" van de buitenlandse eenheden weerspiegelde die in dienst waren bij de RAF tijdens de 2de Wereldoorlog.

Albert Van Eeckhoudt, bekleed met de rang van kapitein en trouw aan zijn gedragslijn, blijft vertrouwen in onze jonge Militaire luchtvaart. Hij blijft geaffecteerd bij de 160^{ste} Wing en "350" tot 6 oktober 1947, datum waarop hij werd overgeplaatst naar de 161^{ste} Wing in Florennes.

In het ontwikkelingsproces van onze luchtvaart, beslist de Staf om in juli 1947 een tweede jachtwing op te richten hoewel de levering van de vliegtuigen stopt, in dit geval 196 Spitfire XIV die onze smaldelen moeten uitrusten.

Zo vervoegt Albert Van Eeckhoudt Florennes op 15 oktober 1947 samen met H. Smets, tot dan Flight CO van het 350^{ste} en toekomstig CO van het 352^{ste} Smaldeel, elk met een Spit XIV. Eind 1947 vormen deze twee toestellen 50% van de operationele mogelijkheden van de Wing! Albert Van Eeckhoudt wordt toegewezen aan het 351^{ste} smaldeel waarover hij de verantwoordelijkheid waarneemt tot de komst van Majoor Mullenders die officieel de eerste CO van de eenheid wordt in januari 1948.

Albert Van Eeckhoudt zal gedurende 22 maanden vliegen in de schoot van de 161^e Wing die in tussentijd de 2^e Jachtwing bij dag is geworden. Hij bekleedt achtereenvolgens de functie van Flight CO en van CO a.i. alvorens overgeplaatst te worden naar de Groep Operaties in Evere op 8 augustus 1949. Hij vervult er een functie van Stafofficier, terwijl hij zijn vluchtactiviteiten in Florennes verder zet op Spitfire, tot 8 april 1950. Die dag wordt hij aangeduid voor de functie van commandant van het 4^e Jachtmaldeel bij dag, dat uitgerust is met de Meteor IV. Hij volgt hiermee Majoor Mascaux op, die op 31 maart 1950 om het leven kwam in bevolen luchtdienst. Deze



Albert Van Eeckhoudt, CO van het 4^{de} Smaldeel. Links van hem, Yves Bodart, de gekende demonstratiepiloot op Meteor.

korte tijd, echter. Even later, op 2 juli 1956, keert hij terug naar de 1ste Wing om er dezelfde functie uit te oefenen.

Albert Van Eeckhoudt was een zeer gewaardeerde persoonlijkheid. Niemand weet wanneer en hoe hij aan zijn bijnaam "VAN" kwam, maar een getuigenis van de achting die men hem toedroeg, is wel bewaard.

Toen de Meteor VIII EG - 237 de fabrieken van Sabca verliet, werd deze aan hem persoonlijk opgedragen en kreeg het registratienummer "VAN" als enig identificatieteken! Het is in dat toestel dat hij een luchtdefil6 had moeten leiden met 200 vliegtuigen (Meteor F.8, Meteor NF.11, Hunter

aanduiding zal voor, hem de weg openen voor zijn terugkeer naar de 1^e Wing te Beauvechain. Albert Van Eeckhoudt wordt benoemd tot de graad van majoor op 26 december 1950, en voert het bevel over het smaldeel "Silver Eagle" tot 17 juni 1952.

Vervolgens vervoegt hij de Staf van de Luchtmacht, waar hij gedurende een lange periode van 44 maanden diverse functies bekleedt. Tijdens die periode blijft hij vliegen op Meteor IV en VIII in de 1^{ste} Wing. Op 26 maart 1955 wordt hij benoemd tot Luitenant-kolonel.

Op 13 februari 1956 keert Albert Van Eeckhoudt terug naar de wereld van de operaties. Hij wordt benoemd tot commandant van de Vlieggroep van de 13^e Jachtwing in Brustem. Voor

F.4, F-84F Thunderstreak en F-84G Thunderjet) in Brustem op 11 oktober 1956 ter gelegenheid van de 10^{de} verjaardag van het ontstaan van de Belgische Luchtmacht. Het luchtdefilé vond niet plaats wegens slechte weersomstandigheden (mist). Alleen vier vliegtuigen gingen de lucht in: de Acrobobs (Bladt, Deprins, Ongena en Tonet).

De jachtsmaldelen bij dag van de Wing waren voor een paar maanden nog uitgerust met Meteor VIII, maar vanaf februari 1957 begint de conversie op Hunter Mk IV. Albert Van Eeckhoudt zal deze conversie organiseren die ook de ontbinding van het 4^{de} Smaldeel met zich meebrengt.



Albert Van Eeckhoudt, CO van de 1ste Jachtwing, omringd door een groep piloten van het 350^{ste} smaldeel die hun conversie deden op Hunter 4, het vliegtuig dat begin 1957 toegewezen werd aan Beauvechain. Men herkent: Staand van links naar rechts; H. Bernier, P. Hallaux, A. Van Eeckhoudt, A. de Maere d'Artrijcke (CO 350^{ste} smaldeel), I. Somers, L. Lecomte, A. Kenis, P. Goedseels. Gehurkt van links naar rechts; P. Bosman, G. Philippo, P. Van Essche, J. Elen.

Minder dan een jaar nadat hij het commando over de Vlieggroep op zich had genomen, volgt hij in juni 1957 Georges Terlinden op als Korpscommandant van de Wing. Albert Van Eeckhoudt zal deze verantwoordelijkheid dragen tot juli 1959. Het is de periode waarin de Wing op CF-100 Canuck omschakelt. Vanaf januari 1958 zal dit gepaard gaan met een grote herstructurering van de Wing, die nu verminderd wordt tot 3 jachtsmaldelen Alle Weer (349, 350 en 11).

Na het afscheid van het operationele leven, dat hem heeft geleid van de Fairey Fox tot de CF100 Canuck, zonder de paar NAVO evaluatievluchten op TF-104 te vergeten, eindigt Albert Van Eeckhoudt zijn carrière van hoger officier in de nationale (HK Comdo TAF/Staf Grp IE) en internationale staven (HK Aircent / AFCENT) terwijl hij verder blijft vliegen op T33, Fouga Magister en SV4. Hij gaat in maart 1969 met pensioen, maar blijft zich verder inzetten voor zijn passie in het reservekader als sleeppiloot ten behoeve van Luchtkadetten. Benoemd tot Reserve Kolonel Vlieger op 26 maart 1970, totaliseert hij gedurende zijn ganse carrière meer dan 3200 vliegen.

Albert Van Eeckhoudt overleed op 7 januari 1997.

Belangrijkste eervolle onderscheidingen.

Oorlogskruis, 1940-1945 met palmen en Bronzen Leeuw.

Herinneringsmedaille van de oorlog 1940-1945 met twee gekruiste zwaarden.

Het Kruis van Commandeur in de Kroonorde.

Het Kruis van Commandeur in de orde van Leopold II.

Het Kruis van Officier in de Leopoldsorde.

Het Militair Kruis 1e klasse.

1939-1945 Star.

Africa Star.

Defence Medal.

Aircrew Europe Star with silver rose.

Médaille de France libérée.

Fotoalbum



*Albert 'VAN' leerling piloot bij het
Belgisch Vliegwezen in 1937*

*Bij zijn Spit XIV met een vijfbladige schroef,
in 1944*





Albert in samenspraak met een collega piloot van het 350^{ste} Smaldeel, voor de vlucht met een Spit XVI, te Fassberg in 1945.



Aan de sturen van zijn Spit XIV, MN-M, 350^{ste} Smaldeel,

Poserend voor een Messerschmitt 262.



Buitgemaakte vliegtuigen tijdens de opmars in Duitsland, vlak voor de capitulatie in mei 1945. De vliegtuigen zijn opgesteld op de basis die gebruikt werd door het 350 RAF Belgian Squadron.

VAN, In de cockpit van een Focke Wulf 190.



YEAR		AIRCRAFT		PILOT OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
Month	Date	Type	No.	1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
						Totals Brought Forward
APRIL	9	SPITFIRE XIV	F	SELF	32	PATROL MEPPEN
	20	-	H	-	33	ARMED RECCE HAMBURG-PRITZWALK
	20	-	K	-	34	" " " "
	21	-	K	-		PATROL LUNENBURG-PRITZWALK
	22	-	K	-		PATROL BASE
	22	-	K	-		PATROL LUNENBURG
	23	-	K	-	35	ARMED RECCE
	24	-	K	-	36	" " PRITZWALK-BOSTON
	24	-	K	-	37	WING SWEEP WASSOE BERLIN
	24	-	K	-	38	ARMED RECCE
	25	-	J	-	39	" "
	26	-	H	-	40	ARMED RECCE PARCHIM-WISMAR
	28	-	NH 915	-		DUNSFOLD - B 56
	29	-	NH 915	-		B 56 - B 78
	30	-	NH 915	-		B 78 - B 118
	30	-	J	-	41	ARMED RECCE WISMAR
	30	-	J	-	42	ARMED RECCE
	30	-	H	-	43	ELBE BRIDGEHEADS PATROL
SUMMARY FOR APRIL 1945						
<i>Dr. Hensworth</i>		F/LT		UNIT: 350 SQDN		SPITFIRE XIV OPS
O.C. 'A' FLIGHT		DATE: 30 th APRIL 1945				TOTAL
		SIGNATURE: <i>Thomas Eastwood</i>				

GRAND TOTAL (Cols. (1) to (10))

296 Hrs 00 Mins.

Totals Carried Forward

Uittreksel van zijn logboek van april 1945, dat een aantal zendingen gewapende verkenningen vermeldt.

YEAR 1945		AIRCRAFT		PILOT OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
Month	Date	Type	No.	1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
						Totals Brought Forward
MAY	1	SPITFIRE XIV	H	SELF	- 44	PATROL
	1	-	A	-	45	PATROL LUDWIGLUST
	2	-	E	-	46	PATROL
	2	-	K	-	47	PATROL
	2	-	K	-	48	ARMED. RECCE LÜBECK-KIEL
	3	-	K	-	49	ARMED RECCE - LANDED AT B.154
	3	-	K	-		FROM B154 TO B118
	3	-	H	-	50	ARMED RECCE FLENSBURG-NEUSBURG
	4	-	K	-	51	ARMED RECCE KIEL-FLENSBURG
	4	-	K	-		PATROL HAMBURG
	6	-	K	-		FROM B118 TO B156
MAY	8			THE WAR IS OVER!		
	12	-	K	SELF		VICTORY PARADE OVER BREMEN
	17	-	K	-		PRACTICE FORMATION
				SUMMARY FOR MAY 1945		
				Sgt. Howard		
				F/LT UNIT: 350 SQDN		SPITFIRE XIV OPS
				O.C. 'A' FLIGHT DATE: 31/5/45		TOTAL
				SIGNATURE: <i>Howard</i>		TOTAL OPS OFF.
JUNE	9	SPITFIRE XIV	B	SELF		FORMATION
	21	-	F	-		FROM B154 TO HUSUM B172
	22	-	A	-		TO SPHLESWIG
GRAND TOTAL (Cols 1, 2, 3, 4)				313 Ops 15 Mins.		Totals Carried Forward

Uittreksel van zijn logboek dat het einde van WO 2 ,op 8 mei 1945 vermeldt .

ARADO 234 SUR LA BELGIQUE (1944/45)

Les opérations aériennes allemandes de l'année 1945 demeurent peu connues. Du moins sur le front occidental. Cette ignorance est imputable à deux faits :

— la censure alliée en Belgique (p.ex.) qui supprimait dans les journaux toute allusion à des survols allemands, et ce, pour entretenir le mythe d'une Luftwaffe à genoux ;

— l'auto-censure des populations libérées. Lorsque le 1^{er} janvier 1945, la Luftwaffe lança l'opération « Bodenplatte » (attaque d'aérodromes en Belgique et en France), bien des civils témoins s'empresseront d'oublier la vision des chasseurs allemands. « Cela n'a pu se passer car cela ne pouvait se passer » (puisque les journaux annonçaient la défaite imminente du Reich). Bien des individus redécouvriront ainsi l'opération Bodenplatte en lisant vers 1955 le livre de Clostermann. La mémoire leur reviendra et ils se rendront compte que leurs sens ne les avaient pas trompés dix années plus tôt...

A la fin de 1944, la Luftwaffe est exsangue. Elle a perdu des milliers d'avions dans les combats du Débarquement et la plupart des unités opèrent à l'Est contre une aviation russe devenue plus active avec l'expérience des années de guerre.

Pourtant les stratèges de l'aviation ne désarment pas. Il est inutile de parler ici des « armes secrètes » variées, galvaudées par les media mais n'ayant que peu servi dans la Luftwaffe.

En décembre 1944, les bombardiers Ju 188, Ju 88, etc... vont survoler la Belgique pour des missions diverses : largage d'agents allemands derrière les lignes alliées(1), attaque de concentrations de troupes ou de parc de matériel, mitraillage de convois roulant de nuit tous feux allumés, « strafing » d'aérodromes... Il est probable que 50 à 100 appareils allemands s'écrasèrent en Belgique de décembre 44 à mai 45. Mais la presse belge ne pouvait en faire mention de même que des bombardements locaux visant des installations militaires(2).

Les survols allemands se feront de jour comme de nuit. Certains lecteurs seront surpris d'apprendre que l'un des derniers avions ennemis se posant en Belgique fut un Messerschmitt 109 G-14 du 7./JG 27 qui dut atterrir sur le ventre à St-Géry (près de Gembloux) le... 30 mars 1945 (soit 5 semaines avant la capitulation du Reich). L'appareil était dans une formation de chasseurs et fut victime d'un ennui technique. Le pilote fut capturé.

Dresser la liste de toutes les opérations de la Luftwaffe sur la Belgique nécessiterait la rédaction d'un ouvrage. Contentons-nous d'évoquer quelques survols plus rares : ceux des Arado 234 « Blitz ».



• Un des premiers Ar 234 (avec 4 tuyères). L'avion opérationnel n'aura que deux tuyères.

L'Arado 234 fut le premier bombardier à réaction de l'Histoire. Sa mise au point prit de nombreuses années et il arriva trop tard pour s'opposer au Débarquement en Normandie(3). Il n'empêche que quelques Arado volèrent en missions de reconnaissance surtout sur les plages normandes. En juillet 1944, deux prototypes du futur bombardier à réaction opèrent au départ de la piste de Juvincourt (un aérodrome proche de Laon). Les appareils prendront des photos de ports artificiels. Fin août, vu l'avance alliée, ils feront retraite vers le Reich après une escale à Chièvres.

Mais la carrière de bombardier débute réellement en août 44 quand le III./K.G.76, unité de bombardement classique choisie pour exploiter le Blitz, reçoit son premier Arado. Les pilotes de bombardiers à hélice vont devoir se reconvertir de manière drastique. Les accidents vont donc se succéder sur la piste de Alt-Lönnewitz...

Au début décembre, le 9^e Staffel peut être considéré comme opérationnel.

A ce moment, le KG 76 est commandé comme suit :

- Kommodorre K.G. 76 : Oberstleutnant Robert Kowalewski ;
- Kommandeur III./76 : Major Hans-Georg Bätcher ;
- Staffelführer 9./76 : Hauptmann Diether Lukesch.



• Le Hauptmann Dieter Lukesch qui mènera les premières opérations de bombardiers à réaction de l'Histoire. (Il a obtenu les Feuilles de Chêne le 18/10/44).

Tous sont des vétérans des premières campagnes. Kowalewski est pilote depuis 1932 et a volé aux II/KG 26 et III/KG 40. Bätcher était au I./KG 27 et avait été capturé en juin 40 en France (pour être libéré un mois plus tard) ; Lukesch a commencé sa carrière comme pilote de reconnaissance sur l'Angleterre avant de servir au KG 76.

Le 17 décembre, le 9./76 (auparavant appelé Einsatz-Erprobungsstaffel) gagne Münster-Handorf et quitte son précédent aérodrome de Burg (p. de Magdeburg). Comme les machines ne sont guère nombreuses, l'unité doit être engagée pour le bombardement de précision. Elle doit tenter de gêner l'approvisionnement de l'adversaire. Ceci explique que le 9./76 va voler au départ sur la Belgique.

Le 18 décembre, la contre-attaque allemande dans les Ardennes avait débuté. Le 21 décembre, des Mustang américains du 328th Fighter Squadron repèrent deux Ar 234 au Sud de Verviers. Leur vitesse supérieure leur permet d'échapper sans mal. Il devait s'agir d'appareils de reconnaissance.

Car, en fait, la grande première a lieu le 24 décembre 1944. Ce jour, à 10 h 15, neuf Arado menés par Lukesch décollent pour Liège. Dans un léger piqué, la formation lâche ses bombes sur des entrepôts et des installations ferroviaires d'une gare qui pourrait être celle des Guillemins.

Le raid est mené de 10 h 50 à 11 h. La DCA alliée a été bien sûr surprise et la chasse américaine n'a pu réagir. Comme il faut battre le fer tant qu'il est chaud, huit Ar 234 (un a été endommagé en se reposant) repartent sur la « Cité ardente ». L'objectif est cette fois une gare au Nord de la ville et l'opération se déroule sans incident de 15 h 31 à 16 heures.

Lors de cette attaque, un seul Spitfire est aperçu. Son pilote se place en défensive mais n'est pas attaqué. En fait, les Blitz ne sont pas armés et ce, pour les alléger. Leur actif réside dans leur vitesse supérieure. Contrairement au Me 262, l'Ar 234 reste un bombardier.

Le lendemain 25 décembre 44 voit deux nouvelles attaques sur Liège dont l'importance stratégique se révèle primordiale

pour l'acheminement du matériel. L'Arado de la veille n'a pas pu être réparé et ce sont huit avions qui bombardent de 8 h 46 à 9 h 24 et de 14 h 35 à 14 h 45 deux dépôts de matériel liégeois.

Ce jour, les Alliés ont préparé un petit comité de réception. des **Tempest** du 80 Squadron (basés à Volkel) surviennent et, plus par chance que par habileté, endommagent un bombardier qui s'écrasera dans les Pays-Bas (pilote sain et sauf).

On ne connaît pas l'impact de ces opérations sur le trafic allié à Liège. Il est probable cependant que les dépôts ont été solidement touchés, ce qui permet de libérer les **Blitz** pour d'autres missions.

Le 26 décembre, les pilotes sont mis à nouveau à contribution. Le nombre d'avions est tombé à six et les objectifs du matin sont des concentrations de troupes près de Verviers (11 h 01 - 11 h 32) ; l'après-midi voit l'attaque à 15 h 11 de la gare de Libramont près de Bastogne, point stratégique important et verrou tenu par les troupes américaines encerclées.

Le 27 décembre, les combats pour Bastogne font rage et c'est tout naturellement que les **Ar 234** sont envoyés dans le secteur ardennais. Les appareils attaquent des concentrations de troupes à Neufchâteau de 8 h 35 à 8 h 45 et de 12 h 10 à 12 h 20. Le raid du matin n'est mené que par cinq appareils (au lieu de six) car un **Blitz** quitte la piste au décollage pour se jeter contre le mur de protection d'une batterie de **Flak**. L'appareil explose mais le pilote bien que grièvement bûlé survivra.

Le mauvais temps (et peut-être la fatigue du matériel) reporte la mission suivante au 31 décembre 1944. Cette fois, ce sont dix **Arado** qui lancent des attaques de 11 h 10 à 11 h 25 sur Bastogne, Arlon, Neufchâteau et Liège. Apparemment contre des dépôts et concentrations de troupes.

Des appareils aussi perfectionnés ne pouvaient qu'opérer lors de l'opération « **Bodenplatte** » du 1^{er} janvier 45. Quatre **Arado** décollent ce jour à 4 h. du matin pour une reconnaissance météorologique sur les Pays-Bas. A 9 h 33, six appareils participent à une attaque contre la piste néerlandaise de Gilze-Rijen. Mais le 1^{er} janvier voit également une attaque nocturne de 23 h 40 à 23 h 55 contre une gare de Bruxelles (Schaerbeek ?) et le port d'Anvers. C'est la première fois que les installations anversoises sont la cible des bombardiers à réaction ; le complexe portuaire est vital pour l'approvisionnement allié et les **Arado** vont devoir y retourner.

Le 2 janvier, cinq **Arado** repartent de 2 h 52 à 2 h 55 (trois minutes !) sur des objectifs militaires à Malines, Louvain et Bruxelles (installations ferroviaires).

Le mauvais temps et également un manque persistant de carburant clouent les bombardiers au sol. La gravité de la situation dans les Ardennes les force cependant à opérer le 14 janvier 45. Cinq avions attaquent de 16 h 40 à 16 h 50 des troupes à Bastogne et Houffalize.

Comme il appert que les armes « **V** » ne peuvent que gêner le trafic maritime d'Anvers, le commandement va engager les **Blitz** dans des missions ponctuelles contre l'important port belge.

Diether Lukesch a conservé les ordres de l'opération du 20 janvier 1944. Le décollage doit avoir lieu de 7 h 45 à 8 h 06 et le nombre d'appareils prévu est égal à douze.

Vu le mauvais temps, seuls huit appareils vont pouvoir bombarder. La **DCA** allié aura le temps d'ajuster son tir et gênera fortement le dernier **Arado**.

L'attaque est menée en vol à basse altitude de 8 h 21 à 8 h 43. L'altitude varie entre 1.200 mètres et 3.000 mètres. Trois pilotes (Fw. Stauss sur le **F1+MT** ; Obi Sass sur le **F1+CD** ; Uffz. Eckerlein sur le **F1+CT**) marquent des coups au but mais le résultat ne peut être donné avec certitude. Un incendie important ravage la gare du Sud d'Anvers mais Lukesch attribue ce fait à la chute d'une fusée « **V** ».

Si les pilotes alliés ne peuvent guère intercepter les appareils à réaction sur l'objectif, ils ont trouvé la parade : les attaquer alors qu'ils se posent à vitesse réduite. Le 23 janvier, les **Stab III/KG 76** et **8/76** quittent Burg pour Achmer. Des chasseurs britanniques les surprennent près de cette dernière base et en abattent trois (2 pilotes tués) tout en endommageant deux autres. Le 9^e Staffel ne se laisse pas décourager et mène le 24 janvier une seconde attaque contre Anvers. Elle ne met cependant en ligne que quatre **Ar 234** qui décollent de 7 h 46 à 8 h 11. Cette fois, les documents ont pu être conservés aux archives allemandes de Freiburg i.Br. L'attaque a également lieu à altitude basse et quatre coups au but sont observés. La **DCA** est considérée comme bonne mais ne peut atteindre les avions. A l'atterrissage, une vingtaine de **P-47** tente de réitérer le succès de la veille mais les quatre **Arado** se posent sans encombre. Un regret allemand : ne pas avoir pu disposer d'assez d'assistance technique pour mettre en ligne plus d'avions.

Le seul raid « belge » du **III/KG 76** pour le mois de février a lieu le 8. Sept appareils bombardent de 8 h 35 à 8 h 47 une gare bruxelloise.

L'évolution de la situation militaire pousse les responsables allemands à envoyer leurs **Arado** sur les Pays-Bas (Eindhoven) ou les pointes avancées de l'adversaire (secteur d'Aix-la-Chapelle). Le pont de Remagen est également la cible désignée pour une **Luftwaffe** fortement réduite. Des appareils de tous types (4) (dont les **Arado**) y sont délégués mais le pont ne sera pas détruit par les bombes des chasseurs bombardiers ou des appareils à réaction.

Le ciel belge ne retrouvera les **Ar 234** que pour leurs dernières opérations du 19 mars 45, deux mois avant la chute du **III^e Reich**. Le nombre des appareils engagés demeure inconnu. Il dut cependant être fort bas vu le manque de carburant et la difficulté d'entretien du **Blitz**. Ce jour, les gares de Bruxelles sont attaquées à deux reprises ainsi qu'un aérodrome à l'Est de la capitale (Evere ?) Un **Arado 234** est également envoyé dans une mission isolée pour bombarder... la gare de Luttre - Pont-à-Celles au Nord de Charleroi ! La raison de cette attaque limitée demeure un mystère...(5).



• Des P.G. allemands poussent un wagon en gare de Luttre. Cette gare sera l'objectif d'un « **Blitz** » le 19/3/45.

Les **Arado** vont continuer la guerre avec des fortunes diverses. Mais la supériorité alliée dans les airs est totale. Les chasseurs rôdent près des aérodromes où se posent des bombardiers à réaction devenus des proies faciles à vitesse réduite. Le 21 mars 45, des **B-24** de la 8th Army Air Force matraquent Achmer ensuite mitraillée par des **P-51**. Dix **Arado** sont détruits et huit autres endommagés.

La liste des **Blitz** abattus va s'allonger pendant ces semaines. Le dernier **Arado 234** victime de la chasse alliée va tomber le 2 mai 1945, six jours avant la capitulation allemande. Par un de ces nombreux hasards engendrés par la guerre, il est la victime du 350 (Belgian) Squadron.

Trois Belges (F/S A. Kicq, F/O A. Van Eeckhoudt et F/Lt Bandeter) menés par le P/O britannique Watkins repèrent l'appareil à réaction effectuant son circuit d'approche sur l'aérodrome de Hohn. Les **Spitfire XIV** abattent l'avion qui s'écrase en flammes.

Si le premier raid de bombardement d'avions à réaction de l'Histoire eut lieu en Belgique, le dernier **Arado 234** détruit pendant la guerre le fut par des aviateurs d'une unité belge.

J.-L. ROBA.

NOTES :

- (1) Opérations menées entre autres par le **KG 200**. En mars 45, un **Ju 188** de cette unité est perdu près de Diest dans une mission d'espionnage.
- (2) P.ex. une attaque fin décembre 1944 contre un dépôt à Monceau-sur-Sambre près de Charleroi. Les rapports de la Croix-Rouge sont précis... mais aucune mention ne figure dans la presse locale.
- (3) On sait actuellement que l'idée de Hitler de transformer le **Me 262** en bombardier à réaction n'était pas si folle que cela ! Si la **Luftwaffe** avait disposé de bombardiers à réaction le 6 juin 1944 il est probable que le Débarquement allié aurait été fort ralenti si pas avorté.
- (4) Des chasseurs bombardiers **FW 190** du **KG 200** sont employés à Remagen.
- (5) Un lecteur pourra peut-être lever le voile ? Quelle était l'importance stratégique de Luttre ?

SOURCES :

- Profile 215 « **Arado 234 Blitz** »
- Documents B.A. Freiburg sur le raid du 24/1/45 (Anvers)
- « Flying the world's first jet bomber » de Francis Joseph (WWII Investigator Novembre 88)
- Diverses correspondances avec D. Lukesch, Th. Rehm...

Mars 1948

La situation en personnel s'améliore grandement : le personnel spécialisé afflue et vient bien à point pour étoffer les différentes sections. De plus, les premiers jours de mars voient l'arrivée de nouveaux pilotes tellement attendus : les Sergents Muller et Firlefyn viennent renforcer la 2^{ème} Escadrille tandis que le Sergent Dechief et l'Adj Van Gompel sont dirigés vers la 1^{ère}. Ces deux pilotes connaîtront une fin tragique : le premier très peu de temps après son arrivée à Florennes comme nous le verrons et le second le 19 juillet 1960 à bord d'un C-119 au Congo.



Firlefijn et Muller



Van Eeckhoudt et Waterkein

Persuittreksels 1948.



Van Eeckhoudt A.

Le Capt Avi Albert Van Eeckhoudt fait déjà partie de l'Aviation Militaire Belge avant la guerre. Transféré en France, il rentre en Belgique après la capitulation. Vouloir poursuivre le combat, il passe par le Portugal en juillet 1942 et de là, rejoint le Congo Belge. Il reprend l'entraînement au sein de la SAAF (Force Aérienne d'Afrique du Sud). En octobre 1943, il arrive au Royaume-Uni. Bien que blessé lors de son séjour à l'Operational Transition Unit, il intègre la 350^{ème} Escadrille le 1 octobre 1944 et participe activement aux opérations jusqu'à la fin du conflit. Il est un élément clé dans la création des deux escadrilles qui forment le nouveau Wing.



Albert Van Eeckhoudt, CO van het 4^{de} (hulp)smaldeel, pas opgericht in Beauvechain in 1950.



Nog een foto van het 4^{de} rond 1951. CO « VAN » omringd door zijn piloten. Rechts van hem, Divoy, links Laforce. Op de vleugel, uiterst links, Notte. Op de motorkap uiterst links Baré.



Piloten en mecaniciens van het 4^{de} met CO « VAN » in de cockpit. Men herkent een paar gezichten. Gehurkt, 2^{de} van links, Devreeze, 4^{de} Bill Ongena, 5^{de} Procureur. Staand; 4^{de} van links, Bodart, 5^{de} Laforce en 6^{de} Matthijs. Deze foto verenigt het kader van het hulpsmaldeel die de « bezoekers » begeleidden die kwamen vliegen om gekwalificeerd te blijven op Meteor. Ondanks dit statuut is dit hulpsmaldeel steeds aan de top geweest van de luchtmacht. Steeds vooraan bij competities en als eerste overgeschakeld op Meteor 8!



Twee zonen van Albert Van Eeckhoudt die fier poseren voor een Meteor 4. Eén van hen zal de later de voetsporen van zijn vader volgen.





Terlinden en Van Eeckhoudt tijdens de bevelsovergave

Van Eeckhoudt neemt het bevel van de 1ste Wing in 1957. Naast zich, zijn voorganger Terlinden. Op de foto, de landing van een formatie Hunters, na een fly by.



VAN aan de sturen van zijn Hunter 4, kenletters ID 56. Hij noemde dit vliegtuig « zijn charrette » , tot ongenoegen van zijn mecaniciens. Waarschijnlijk had hij iets minder « push » dan gemiddeld.



Een foto van zijn persoonlijke Meteor met zijn nickname als kenletters, aan het hoofd van een lucht defilé van bijna 250 vliegtuigen die ter plaatse waren voor het bezoek van de Koning aan Brustem in 1957.