

**DE 'VIEILLES TIGES'  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART  
VZW**



**Albert Van de Velde**  
**1915 - 2001**

**Jean Buzin**

**Vertaling: Wilfried De Brouwer**

# Albert Van de Velde

(12 Maa 1915 — 14 Jun 2001)

*Jean Buzin*

*Vertaling Wif De Brouwer*

Op 5 juli 1948 wordt het commando van de 1 Wing toevertrouwd aan majoor vlieger Albert Van de Velde (DFC). Een toonbeeld van vastberadenheid, doorzettingsvermogen, moed, uitstraling van natuurlijk gezag; het is opnieuw een persoonlijkheid van formaat die de leiding van de Wing overneemt.

## **Piloot bij de Militaire Luchtvaart (Mil Aé)**

Albert Van de Velde wordt geboren te Oudenaarde op 21 maart 1915. Na zijn studies Grieks-Latijnse humaniora aan het college van Kain (Doornik) en een jaar "bijzondere wetenschappen" aan het Sint-Michielsinstituut in Brussel, kiest hij voor een loopbaan als militair. Hij vervoegt de Militaire Luchtvaart en wordt op 2 maart 1936 toegelaten als leerling-piloot. Hij maakt deel uit van de 73<sup>ste</sup> promotie en vervoegt de Vliegschool van Wevelgem. Hij behaalt er zijn militair vliegbrevet op 15 april 1937.

Enkele dagen voor hij zijn wings kreeg, had hij reeds de eerste van de vele heftige emoties meegemaakt die zijn carrière zouden kenmerken; een motorstoring bij het opstijgen tijdens zijn navigatietest. Een eerste poging die eindigt in een veld nabij het vliegveld.

Als sergeant vlieger vervoegt hij het 2<sup>de</sup> Luchtvaart Regiment in Schaffen en vliegt op Fairey Firefly.

Albert Van de Velde blijft niet lang onopgemerkt. Op 12 maart 1938 wordt hij vermeld in het dagorder van het Regiment. Tijdens een schietoefening vanaf het vliegveld van Stene (Oostende), schiet hij de sleepkabel door, de stang van het doelwit blijft haken in de linkervleugel van zijn vliegtuig, waardoor de uitslag van de rolroeren beperkt wordt. Albert Van de Velde slaagt erin een noodlanding te maken op het strand, zonder verdere schade. Enkele maanden later wordt hij door een motorstoring tijdens een stuntmaneuver gedwongen in het veld te landen, maar deze keer krijgt hij vier dagen arrest "omdat hij zijn oefening op een te lage hoogte had uitgevoerd, waardoor de motor niet opnieuw kon gestart worden".

Ondertussen gaat hij naar de Luchtvaartschool. Begin 1939 slaagt hij het examen A en wordt kandidaat onderluitenant in het actief kader. Hij wordt voor enkele maanden overgeplaatst naar het 1 Rgt Aé en behaalt zijn waarnemersdiploma. Hij wordt op 6 december 1939 benoemd tot onderluitenant waarna hij het 2 Rgt Aé te Nijvel vervoegt als piloot bij het 6 Smaldeel met het insigne "de Adelaar met de rode cirkel".

## **De Tweede Wereldoorlog**

10 mei 1940. Het 6 Smaldeel is sinds enkele dagen ontplooid op het vliegveld van het Zoute voor de jaarlijkse schietcampagne met negen Fairey Foxes en vier Fairey Firefly's. Bij het eerste ochtendgloren wordt het vliegveld gebombardeerd door de Luftwaffe: twee Fairey Foxes en vier Fairey Firefly's worden vernietigd. De vliegtuigen die intact bleven, stijgen op naar het vliegveld van Vissenaken waar het smaldeel zich aansluit bij het 5<sup>e</sup> zustersmaldeel, waarmee het de III Groep van het



*Albert Van de Velde in Gaston's, het beroemde Belgische restaurant in Londen dat zeer populair was bij Belgische piloten. (AELR)*

2 Rgt vormt. De bladzijden van het velddagboek van de Groep zullen schaars blijven, toch vinden we volgende notities:

10 mei, 08.35 u: drie pelotons van drie vliegtuigen van het 5 Smaldeel stijgen op zonder specifieke opdracht behalve het onderscheppen van indringers die het luchtruim schenden... De Fairey Foxes worden aangevallen door een aantal Me 109's in de omgeving van Tienen. Het bilan is catastrofaal: drie piloten worden vermist en van de zes vliegtuigen die konden terugkeren zijn er vier ernstig beschadigd, onmogelijk om die ter plaatse te herstellen...

10 mei: 11.17 u; een peloton van drie vliegtuigen van het 6 Smaldeel voert een beschermingszending uit ten behoeve van het 3 Legerkorps – niets te melden. Dit zal de enige oorlogszending van het squadron zijn.

Op 11 mei is het potentieel van de Groep al gereduceerd tot een dozijn Fairey Foxes. Het bevel wordt gegeven om terug te trekken naar het vliegveld Moerbeke. Maar vooraleer dit bevel kan uitgevoerd worden wordt Vissenaken aangevallen door 12 Stuka's: resultaat vijf Fairey Foxes vernietigd op de grond. De zeven overgebleven vliegtuigen bereiken uiteindelijk Moerbeke en worden met hun piloten ter beschikking gesteld van het 3 Rgt Aé dat in Aalter gestationeerd is. Ze worden aangehecht aan een flight van het 5 Smaldeel dat nog een observatieopdracht zal uitvoeren.

Op 12 mei komt het bevel om naar Frankrijk terug te trekken. De voertuigen, het materieel en het grondpersoneel moeten via de weg Norrent Fontes (St Omer) vervoegen. Dan volgt de verplaatsing naar Chartres, Dreux en tenslotte Montpellier waar de Groep tussen 22 en 24 mei 1940 aankomt. Het was tijd voor een eerste bilan. Een gevoel van frustratie overheerst. Het 6 Smaldeel was bijna niet bij de gevechten betrokken. Albert Van de Velde had tandenknarsend slechts een paar begeleidingsvluchten mogen uitvoeren.

Met uitzondering van drie smaldelen van 1 Rgt Aé die in België bij het Leger van Vlaanderen bleven, bevonden alle operationele eenheden van de Militaire Luchtvaart zich weldra in het zuiden van Frankrijk maar praktisch zonder vliegtuigen met uitzondering van een tiental oude Firefly's en een handvol Fiat-CR42's.

Op 28 mei 1940 geeft het leger van Vlaanderen zich over. Koning Leopold III, die bij het leger blijft, is nu een gevangene. De regering, die zich naar Frankrijk heeft teruggetrokken, besluit de strijd aan de zijde van de Geallieerden voort te zetten. Men hoopt dat die onze smaldelen opnieuw zullen uitrusten, maar de Fransen waren niet in staat om ons van vliegtuigen te voorzien. De Britten zijn bereid om jachtvliegtuigen en bommenwerpers te leveren op voorwaarde dat het personeel naar Engeland wordt overgebracht en onder hun vlag zou vechten. De regering twijfelt, aarzelt en weigert. Op 22 juni wordt de zaak beslecht, de Frans-Duitse wapenstilstand maakt een einde aan de laatste hoop. De Belgische regering verklaart dat haar lot verbonden is met dat van Frankrijk.

Vanaf toen sluipt de wanhoop binnen in Belgische eenheden die naar Frankrijk waren teruggetrokken. De regering is stuurloos. Orders en tegenorders volgen elkaar op. Het moreel van de troepen is laag, de mannen staan te popelen om naar huis terug te keren. Veel brieven uit België suggereren dat het leven daar normaal is en het thuisfront is verwonderd dat het leger niet terugkeert. Tenslotte neemt het commando van de Militaire Luchtvaart het besluit om de eenheden met ingang van 14 augustus 1940 te repatriëren.

Onderluitenant Albert Van de Velde gehoorzaamt de bevelen en is van plan bij de aan hem toevertrouwde troepen te blijven. De lange terugreis begint. Het is de bedoeling dat ze allemaal worden vrijgelaten zodra ze in Brussel aankomen. In feite zal enkel het opgeroepen personeel terug naar huis worden gestuurd, terwijl het actief personeel naar het kamp Beverlo wordt afgeleid. Dit is een doorgangskamp alvorens naar Duitsland te worden gezonden. Albert Van de Velde is nu krijgsgevangene...

Krijgsgevangene, Albert Van de Velde zal het niet lang blijven.

Bij het vallen van de avond, op 21 oktober 1940, ontsnapt hij aan de bewaking, samen met G. Beckers en C. Goffin, beiden, net als hij, voormalige leden van de Mil A . Later vinden we hen terug in RAF- of USAAF squadrons.

Albert Van de Velde verbergt zich een tijdje in het huis van zijn ouders, maar zijn besluit staat vast, hij zal proberen Engeland te bereiken. Op 8 januari 1941 verlaat hij België en begint er voor hem een jaar van ontberingen. Hij reist te voet, per trein en per auto en trekt op goed geluk af naar Zuid-Frankrijk. Op 15 februari 1941 wordt hij gearresteerd en geïnterneerd in het Fort van Toulon. Op 2 maart wordt hij vrijgelaten, trekt naar Spanje, maar wordt er onmiddellijk gearresteerd om in het geduchte interneringskamp van Miranda de Ebro terecht te komen.

### **Piloot bij de RAF**

Op 31 december 1941 wordt hij vrijgelaten en bereikt Gibraltar via Lissabon. De weg naar Engeland ligt open; hij ontscheept daar op 12 maart 1942.

Daarna volgt het verplichte traject v or de inlijving bij de Belgische Strijdkrachten in de *Volunteer Reserve* van de RAF. Hierbij horen ondervragingen en een passage in *Patriotic School*, noodzakelijke voorwaarden voor het verkrijgen van het definitief visum om verder in het Verenigd Koninkrijk te kunnen verblijven.

Op 10 juni 1942 vervoegt Albert Van de Velde als *Pilot Officer on probation* het RAF Depot N  1 in Uxbridge. Op 7 augustus begint hij met zijn vliegopleiding aan de *Service Flying Training School* in Tern Hill. Daar zal hij 85 uur vliegen op Master en Hurricane alvorens op 20 oktober de



Foto van deelnemers aan de 28 Course, 58 Operational Training Unit te Grangemouth (Schotland), begonnen op 20 Okt 42. 1  rij zittend: Dechamps (Belg), Stenton, Porochin, McNally, de Callatay (Belg, draagt uniform van A  Mil) & Lelarge (Belg).

2  rij : Seydel (Belg), Siroux (Belg), Van De Velde (Belg), Leblanc (Belg) & Mullenders (Belg).

3  rij : Fromont (Belg), Croquet (Belg), Verpoorten (Belg), Casburn & Bailly (Belg). (AELR)

OTU N<sup>o</sup> 58 van Grangemouth te vervoegen waar hij de Spitfire ontdekt. Op 5 januari 1943 beëindigt hij er zijn herscholing met de vermelding "above average" en wordt ingedeeld bij het 91 Sqn dat hij op 12 januari 1943 vervoegt.

Het 91 Sqn, bekend als "Nigeria Squadron" is gestationeerd in Hawkinge, aan de kust van Kent en is uitgerust met Spitfire Vb. Het squadron was betrokken bij de gebruikelijke operaties in *Fighter Command*; escorteren van bommenwerpers, gewapende verkenningen, patrouilles langs de kust, *fighter sweeps*, maar het kreeg ook regelmatig maritieme taken toegewezen: bescherming van lucht-zee reddingsmissies, zoeken en identificeren van vijandelijke bewegingen in de Noordzee en verder nog fotografische verkenningen van de Kanaalhavens, van Dieppe tot Vlissingen. Deze missies, die solo worden uitgevoerd, zijn bijzonder gevaarlijk omdat de doelen sterk door luchtafweergeschut worden verdedigd.

Albert Van de Velde wordt snel geïntegreerd en gewaardeerd, de squadroncommandant, Squadron Leader Harries, maakt hem zijn vaste wingman.



Albert Van de Velde (rechts) en Gabriel Seydel in 1942. (AELR)

In april 1943 verlaat het squadron tijdelijk de Kanaalkust en verhuist naar Honiley in de Midlands om met Spitfire XII's te worden uitgerust. Dit is de eerste versie van Spitfire die uitgerust wordt met de Griffon motor, bijzonder geschikt voor missies op lage hoogte.

In mei keert het squadron terug naar het Kanaal en zijn operationele opdrachten. Maar de dagen van Albert Van de Velde binnen het smaldeel zijn geteld. Inderdaad, na zijn kort Afrikaanse avontuur wordt het 349 Sqn opnieuw samengesteld in Wittering. Het heeft dringend behoefte aan ervaren piloten om zijn rangen uit te breiden en de reputatie van Albert Van de Velde

reikt verder dan zijn squadromgeving. Squadron Leader Harries zal zich proberen te verzetten tegen zijn vertrek omdat hij de aanwezigheid van zijn wingman op prijs stelt, maar tevergeefs. Hij noteert in zijn logboek: "Van it has been a real pleasure having you as my number 2. I have always had all the confidence in the world when we've been flying together. Best of luck Van and don't forget to watch the sun!"

Gedurende zijn verblijf in 91 Sqn heeft Albert Van de Velde 118 operationele zendingen gevlogen, waaronder 22 fotografische verkenningsoopdrachten.

### **In het 349 (Belgian) Squadron RAF**

Op 8 juni 1943 voegt Albert Van de Velde zich bij "349" in King's Cliffe, samen met A. Lemaire, ook van 91 Sqn. Het squadron staat onder bevel van Squadron Leader Ivan du Monceau de Bergendal. Die heeft reeds zijn kwaliteiten bewezen: zeven bevestigde overwinningen, bekroond met een DFC. Als geboren leider aanvaardt hij geen "non-waarden" en hij zal niet rusten voordat zijn squadron betrokken is bij de landing waarover steeds meer en meer wordt gesproken. Inderdaad, het tij keert voor de As-strijdkrachten.

In mei 1943 legt het Afrika Korps de wapens neer in Tunis. De Duitsers kunnen de strijd op twee fronten niet volhouden die hen wordt opgelegd door de Engelsen en Amerikanen die zich voorbe-

reiden op de landing in Sicilië. Na de ramp van Stalingrad lanceert Hitler in het Oosten een slotoffensief; "Operatie Citadel". Deze zal in juli zijn hoogtepunt bereiken met de beruchte Slag om Koersk. De Duitse reserves zijn ontoereikend om een beslissing af te dwingen en het initiatief gaat definitief over naar het kamp van het Rode Leger. Ook de slag om de Atlantische Oceaan verschuift geleidelijk in het voordeel van de Geallieerden.

Maar voor het ogenblik is de taak niet gemakkelijk voor "349". Begin juni 1943 beschikt het nog steeds niet over de nodige vliegtuigen en grondpersoneel. De eerste mecaniciens komen aan op 15 juni, dan worden de eerste Spitfires geleverd en spoedig zal de opleiding beginnen.

Albert Van de Velde speelt een sleutelrol in de operationele vorming van het squadron. Inderdaad, methodisch en ervaren, geniet hij het volle vertrouwen van zijn C.O. en wordt hij aangeduid als "A" *Flight Commander* met de rang van *Flight Lieutenant*.

De operationele uitbouw van het squadron wordt afgeremd door vele verhuizingen: King's Cliffe, Wellingore, Digby, Acklington; door vele technische problemen en ook door ongelukken. Niettemin, dank zij schietoefeningen, nachtelijke vliegsessies, tactische trainingsvluchten en deelname aan geïntegreerde manoeuvres verbetert de paraatheid geleidelijk en op 13 augustus wordt het squadron operationeel verklaard. Dit zal echter niet gebeuren voordat de nieuwe Spitfire Vb's (Long range) worden geleverd waarna "349" in oktober 1943 wordt heringedeeld in Friston, bij de Kanaalkust. Daar zal het squadron op het operatietoneel verschijnen.

Op 24 oktober neemt het squadron deel aan zijn eerste operationele zending onder commando van zijn C.O. en zijn twee Flight Co's. Het levert 12 vliegtuigen om deel te nemen aan de *close escort* van een Marauder formatie die het vliegveld van Beauvais Tille moet aanvallen.



Op Spitfire Mk.Vb. (Coll. A. Bar)

Het ritme van de opdrachten wordt in de maand november opgevoerd met voornamelijk escortezendingen op het programma. Maar de winter treedt in, waardoor het tempo van de operaties wat daalt. Eind december 1943 zal Albert Van de Velde 115 vlieguren en 26 operationele missies met "349" hebben uitgevoerd.

In januari 1944 zullen de eerste escorte zendingen van bommenwerpers doorgaan die de V1 sites aanvallen (Noball missies) maar de Spitfire V van het squadron vertonen tekenen van vermoeidheid en de inzetbaarheid is verre van optimaal. Op 12 februari stijgt Albert Van de Velde op bij het ochtendgloren voor het testen van de luchtwaardigheid van een vliegtuig dat pas hersteld was.

".... tussen hamer en aambeeld, er drijven nog steeds mistvlokken over bepaalde delen van het vliegveld. De mist kleeft aan de cockpit; Albert Van de Velde stijgt op, het vliegtuig accelereert en raakt een Spitfire die aan de rand van de startbaan geparkeerd staat. Wonder boven wonder is er geen *flashover*, maar uit de brokstukken trekken we onze piloot met een gebroken ruggengraat".

De oorlog lijkt voor hem voorbij; maar zo kennen we hem niet.

Op 3 mei 1944 duikt Albert Van de Velde weer op in Friston, in een gipskorset tot aan zijn nek. Het "350" is daar ontplooid. Hij neemt plaats aan de stuurknuppel van een Spit en stijgt op voor een familiarisatievlucht die eindigt met een acrobatische sessie. Een paar uur later herhaalt hij hetzelfde programma. Tevreden en gerustgesteld over zijn lichamelijke conditie, neemt hij de volgende dag, ondanks het ongemak van zijn korset, met "350" deel aan een zending om een konvooi te beschermen. Op 9 mei wordt hij van zijn korset bevrijd en is hij klaar om zich bij "349" aan te sluiten. In-



tussen werd het squadron overgeplaatst naar Selsey, enkele mijlen van Portsmouth, en onderging het enkele veranderingen. Heruitgerust met Spitfire IX, kwam het onder commando van de 2 TAF; het maakt nu deel uit van de 84 Group en is verbonden aan de 135 Wing.

Naar het voorbeeld van de 1 TAF die zich in Noord-Afrika had onderscheiden, wordt de 2 TAF sinds juni 1943 in Groot-Brittannië geleidelijk klaargemaakt voor de toekomstige ontscheping in het Westen. Na de ontscheping, vooral met mobiele middelen, worden de tactische squadrons van de TAF verondersteld om luchtsteun te verlenen aan de landstrijdkrachten tijdens hun opmars op het continent.



*Albert Van de Velde (rechts) met Paul Siroux toen zij behoorden tot het 349 (Belgian) Squadron, waarschijnlijk tijdens een oefening in de aanloop naar de landing in Normandië. (AELR)*

Belangrijker nog, tijdens de derde sortie stuit zijn formatie op Ju 88's die proberen het luchtscherm te doorbreken en de grondtroepen aan te vallen. De jacht is geopend. Twee Ju 88's worden neergeschoten, drie raken beschadigd, één van hen door Albert Van de Velde die dit succes deelt met zijn wingman H. Bailly.

De expeditietroepen zullen meer dan een week nodig hebben om de verschillende bruggenhoofden samen te brengen die tijdens de landing werden opgericht. De *top cover* hiervan zal het leeuwendeel van de zendingen van het squadron uitmaken. Deze worden aangevuld met enkele escortezendingen van bommenwerpers, waaronder een raid op Boulogne, waaraan niet minder dan 246 Lancasters en 224 Halifax deelnemen!

Emotioneel moment: op 10 juni landt het smaldeel op het vasteland, bij Ste Croix Sur Mer, en neemt vervolgens deel aan een *sweep* in de streek van Chartres waarbij, zoals gewoonlijk, de Luft-

Het squadron had al een tiental dagen in Schotland getraind in duikbombardementen, maar tot nu toe was er niets wezenlijks veranderd in de toegewezen zendingen. Voor het praktisch leven van de piloten en mecaniciens betekent de overgang naar 2 TAF dat zij nu in tenten wonen.

Juni 1944 - Albert Van de Velde vindt zijn plaats in "349" met al zijn verzetjes. Op 3 juni, tijdens een gewapende verkenning in de omgeving van Lisieux, vernietigt hij drie vrachtwagens en beschadigt er drie andere. Op 5 juni neemt hij deel aan een patrouille om konvooien te beschermen; de laatste opwarming voor de "grote dag".

6 juni 1944 - "D Day", Operatie Overlord gaat van start. Een geduchte armada koerst vanuit het zuiden van het Isle of Wight richting de Baai van de Seine. Gedurende de nacht worden drie luchlandingsdivisies gedropt op de flanken van de landingszone en vanaf 06.30 uur zet het invasieleger, bestaande uit het 1<sup>ste</sup> Amerikaanse en het 2<sup>e</sup> Britse leger, voet aan wal op de stranden waarvan de namen de geschiedenis zullen ingaan: Gold - Utah - Omaha - Juno - Sword.

Het smaldeel stijgt op bij dageraad en heeft de leiding over een dekkingsmissie voor de kust van Le Havre. Het zal die dag vier sorties uitvoeren met een totaal van 94 vliegers. Albert Van de Velde is er driemaal bij en vliegt die dag 5.30 u.

waffe niet te bespeuren was. Albert Van de Velde sluit deze historische maand af met 51.15 u op zijn actief.

Juli 1944 - De aard van de uitgevoerde zendingen verandert weinig. "*Fighter sweeps*", escortes van bommenwerpers die communicatieknooppunten bestoken om de aanvoer van Duitse versterkingen te verhinderen of aanvallen van V1-sites van waaruit de lanceringen naar Londen al op 12 juni 1944 zijn begonnen. Op de grond houden de Duitsers stand. Na meer dan een maand van operaties blijft de heroverde zone beperkt tot een lijn Lessay - St Lo - ten zuiden van Caen.

Maar de belangrijkste gebeurtenis voor Albert Van de Velde deze maand is zijn benoeming tot C.O. van "349" en zijn benoeming tot Squadron Leader. Op 22 juli voltooit Ivan Du Monceau de Bergendal, de ziel en de peetvader van de heroprichting van het squadron in Engeland, zijn tweede operatie toer en zal binnenkort een "bar" aan zijn DFC kunnen toevoegen. Hij laat het smaldeel in goede handen achter. Terloops dient opgemerkt dat ter gelegenheid van de nationale feestdag en ter gelegenheid van zijn vertrek een plan was opgevat om een aanval te plegen op de *Kommandatur* van Brussel. Daar werd evenwel van afgezien omdat de risico's voor de bevolking te groot waren.

Augustus 1944 zal de laatste maand in Normandië zijn. Op 19 augustus begeeft de Falaise/Argentan-linie onder druk van Amerikaanse eenheden, hetgeen een einde maakt aan de Duitse weerstand. De restanten van de vijandelijke eenheden die aan de omsingeling waren ontsnapt, begonnen zich oostwaarts terug te trekken. De situatie zal goed worden benut, want aan de traditionele escortemissies zullen nu intimidatie- en aanvalszendingen op colonnes worden toegevoegd met gebruik van alle beschikbare boordwapens.

Op 31 augustus verhuist "349" van Tangmere, vanwaar het sinds 19 augustus opereerde, naar het nieuw ontplooiingsvliegveld Carpiquet (Caen). Veertig vliegers werden toegevoegd aan het logboek van de C.O. gedurende deze maand.

De campagne voor de bevrijding van Frankrijk en België is zonder problemen van start gegaan. De 2<sup>e</sup> Legergroep, bestaande uit het 2<sup>e</sup> Britse Leger en het 1<sup>e</sup> Canadese Leger, ondersteund door de 2 TAF squadrons, rukt na de oversteek van de Seine op naar onze grenzen met een gemiddelde snelheid van 70 km per dag. Albert Van de Velde leidt zijn squadron in de opeenvolgende, niet ongevaarlijke ontplooiingen, die zo dicht mogelijk de opmars van de grondtroepen volgen:



Coll. A. Bar

De levensomstandigheden voor onze piloten en mecaniciens in Eu, Le Tréport, Merville zijn vaak marginaal, maar het moment van terugkeer op het nationaal grondgebied wordt tastbaar en overstijgt de moeilijkheden.

Vanaf 9 september geeft Albert Van de Velde een voorsmaakje van zijn komst door enkele uren in Evere te landen.



Tijdens de vordering worden de intimidatie-, "sweep"- en escorte zendingen voortgezet, maar de ook de opdrachten van directe ondersteuning in contact met de grondtroepen komen ook op het repertorium van het squadron. Geholpen door rook die de doelen markeert, worden de piloten er via de radio, rechtstreeks, of vanuit een *holding pattern* op afgestuurd. Bombarderen in duikvlucht met bommen van 250 - 500 en zelfs 1000 pond zijn gemeengoed geworden.

Afgezien van enkele aanvallen op het bastion Duinkerken, dat pas in april 1945 zou vallen, zullen de zendingen van het squadron zich een tijdlang afspelen in het kader van de Nederlandse Veldtocht: de verovering van de waterwegen (Rijn - Waal - Maas). Tijdens deze campagne zullen de Britten het drama van Arnhem meemaken, maar ze zal ook leiden tot de bevrijding van de Beneden-Schelde met de verovering van de Zeeuwse eilanden, die de vrije toegang tot Antwerpen moet garanderen.

In direct contact met de gevechten zijn de ondersteuningszendingen altijd levensgevaarlijk. Op 19 oktober wordt Albert Van de Velde door Flak geraakt tijdens een aanval in de omgeving van Breskens. Wanneer hij geraakt wordt vliegt hij zeer laag en raakt hij een dijk met de vleugel. De beschadigde Spitfire stort neer en eindigt zijn koers op 250 m van het front, bezet door de Canadese Nova Scotia Highlanders. Albert Van de Velde was "geschokt" maar ongedeerd. Reeds de volgende dag zal hij een nieuwe missie op Essen leiden.

Tot algemene tevredenheid verlaat het smaldeel Merville voor Maldegem om er te opereren in minder Spartaanse levensomstandigheden. Vaak verstoord door het weer, gaan de ondersteuningszendingen op de waterlinies door. De Geallieerden hebben hier een bruggenhoofd weten te vestigen. Deze zal als basis dienen voor de uiteindelijke operaties boven Duitsland.

Half december stijgt de spanning tot een nieuw niveau. De Duitsers lanceren het Ardennen offensief en het zwaartepunt van de smaldeelactiviteiten ligt tijdelijk op deze nieuwe uitdaging. Vanaf 18 december leidt Albert Van de Velde zijn squadron in het escorteren van bommenwerpers die de communicatieknooppunten tussen Euskirchen en Trier bestoken. Tijdens deze "fighter sweeps" krijgen de piloten de gelegenheid om de eerste Me 262's te zien, die echter buiten bereik zullen blijven.



Op het einde van 1944 totaliseert Albert Van de Velde 288 operationele zendingen.

Op 1 januari 1945 lanceert de Luftwaffe de operatie "Bodenplatte" op de geallieerde vliegvelden in België, Nederland en Oost-Frankrijk. Hierbij zullen bijna 500 vliegtuigen vernietigd worden; het vliegveld van Maldegem is één van de doelen en wordt aangevallen door een dozijn Me 109's. Albert Van de Velde had de voorzorg genomen om de vliegtuigen te verspreiden en geen enkel toestel van "349" wordt geraakt. Deze van het Poolse "485", die het vliegveld deelt, branden als fakkels. Ze stonden vleugel naast vleugel opgesteld, een ideaal doelwit voor aanvallen met het boordkanon.

Op 13 januari vertrekt "349" van Maldegem naar Gilze Rijen. Het hervat zijn missies boven Nederland en begint met gewapende verkenningen ten oosten van de Rijn als voorbereiding op het eindoffensief. Tijdens één van deze missies in de omgeving van Goch, een streek vol luchtafweergeschut, zal Albert Van de Velde opnieuw enkele angstige ogenblikken meemaken. Op 8 februari leidt hij de "Rode Sectie". Wanneer de sectie optrekt om een kanonaanval te beginnen, wordt ze door de Flak geraakt. Albert Van de Velde geeft het bevel om "zeer laag te blijven", het bevel wordt gevolgd, zeker door "Red 2" die met de geschaafde propellerbladen zal terugkeren, maar de C.O. wordt ge-

CO (Commanding Officer) van het 349 (Belgian) Squadron in 1945, zoals blijkt uit het merkteken van zijn rang op de voorkant van de cockpit. (AELR)

raakt. Een granaat doorboort de linkervleugel en de hoofdreservoir. Er lekt benzine in de cockpit... Albert Van de Velde vliegt westwaarts naar de Maas en de geallieerde voorposten. Zeven minuten vliegen lijkt wel een eeuwigheid. De Maas is in zicht, de motor valt abrupt uit. Het eindigt in een noodlanding, een paar honderd meter in bevriend gebied. Hij is ongedeerd. De Baraka heeft hem niet in de steek gelaten.

Maar een gerucht wordt sterker en sterker; "349" gaat terug naar Engeland om uitgerust te worden met de Tempest V. Echter niet voordat ze een laatste reeks zendingen heeft voltooid. Op 14 februari is Albert Van de Velde in vlucht, zoals gewoonlijk. Er waren Me 262's in de sector, maar weer buiten bereik, toen er plotseling één opdook op 300 meter afstand. Albert Van de Velde is in schietpositie, hij haalt de trekker over... en heeft geen munitie meer!

Dit was zijn laatste oorlogszending.

Op 22 februari, na een lange reis per vrachtwagen - boot - trein, belandt "349" in Predannack (Cornwall). De piloten maken eerst kennis met de Typhoon en ontdekken dan de Tempest. Ze zijn enthousiast over de prestaties van de machine. Het enthousiasme is van korte duur. Op 2 maart, grote teleurstelling: de Tempest's worden dringend naar het vasteland overgebracht. Teleurgesteld gaan ze terug naar Spitfire IX's waarmee ze aan de Duitse Veldtocht zullen deelnemen.

Wat Albert Van de Velde betreft, hij beëindigt zijn tour in Predannack. Hij totaliseert 296 gevechtssorties in de 91 en 349 squadrons. Hij draagt het commando van over aan Squadron Leader R. Lallemant (DFC with bar), voormalig C.O. van "609". Lallemant voerde het commando over dit squadron tot ernstige brandwonden, opgelopen tijdens een missie op Arnhem, hem een paar maanden uit de strijd hadden gehouden.

### **Een bladzijde is omgeslagen**

Albert Van de Velde zal de laatste weken van de operaties van zijn voormalig smaldeel van op afstand meemaken in een functie bij de "Belgian Inspectorate".

Op 14 april 1945 wordt hem het DFC toegekend met het volgend citaat: *“Over a long period of operational flying this officer has displayed conspicuously fine leadership combined with outstanding gallantry. Squadron Leader Van de Velde has completed numerous hazardous missions including 22 shipping reconnaissances during which he obtained valuable photographs. In February 1944 Squadron Leader Van de Velde was compelled to crashland his aircraft and in so doing this officer's spine was broken. Undeterred he resumed his flying duties whilst still in plaster. Squadron Leader Van de Velde was appointed to command his present squadron in July 1944 and has played a prominent part in the outstanding successes achieved by this squadron. In addition to destroying 20 enemy transport vehicles, Squadron Leader Van de Velde has sunk 1 barge and damaged many others”*.

Op 7 mei 1945 ondertekent Maarschalk Jodl in Reims de akte van overgave van alle strijdkrachten van het Reich. Een bladzijde is omgeslagen.

Er zal nu moeten worden nagedacht over de wederopbouw van het nationaal militair vliegwezen, en dat zal niet zonder moeilijkheden verlopen.

Albert Van de Velde is vooral een man van het terrein. De omstandigheden zullen hem spoedig toelaten het leven van stafofficier te verlaten en terug te keren naar het operationele leven. Eind december 1945, na een paar maanden aan het *RAF Staff College*, keert hij terug naar "349" voor een tweede commandobeurt. Squadron Leader R. Lallemant werd overtuigd naar Engeland terug te keren om in het *East Greenstead Plastic Surgery Hospital* behandeld te worden voor de naweeën van zijn vreselijke brandwonden.

De 349 en 350 squadrons zijn sinds november samen in Fassberg. Ze maken deel uit van de bezettingsmacht, nog steeds in de RAF. Het is duidelijk dat zij de kern moeten vormen van onze toekomst.

stige militaire luchtvaart, maar er moeten nog veel hinderpalen worden overwonnen. Om coherent te blijven, moeten onze smaldelen geleid worden door mannen met karakter. Remi Van Lierde in "350", Albert Van De Velde in "349" zijn van dit kaliber. Zij moeten het voorbeeld geven, vastberadenheid tonen op de grond en in de lucht, de ouderen motiveren en de jongeren opleiden.

### Terug in België

Wanneer de "A" Wing op 24 oktober 1946 op Beauvechain landt, is het contract uitgevoerd en een nieuwe fase bereikt. Albert Van de Velde heeft ongetwijfeld een beslissende bijdrage geleverd tot dit succes.

Op 11 november 1946 draagt hij zijn commando over aan Squadron Leader Manu Geerts (DFC) en vervoegt de Staf van het Militair Vliegwezen als directeur van de vliegopleiding. Op 1 april 1947 treedt hij in dienst van de Inspectie.

Op 5 juli 1948 wordt Albert Van de Velde benoemd tot commandant van 1 Jachtwing. Hij volgt Majoor L. Collignon op in deze functie. Terwijl zijn voorgangers, door de snelle ontwikkeling van ons militair vliegwezen, zeer korte commandoperiodes kenden, had Albert Van de Velde het voordeel van stabiliteit. Hij zal inderdaad 30 maanden in zijn functie blijven en zijn erkende kwaliteiten van energie, volharding, nauwgezetheid en ernst zullen de tijd krijgen om zich ten volle te ontplooiën. Veel diensten moeten nog worden georganiseerd, de basis is een permanente bouwplaats. Een moderne infrastructuur wordt geleidelijk tot stand gebracht, talrijke werken moeten worden opgestart, gevolgd en gecontroleerd. Het is ook onder zijn bevel dat de Nachtjacht van start zal gaan met de oprichting van het 10 Smaldeel, dat het Hulpsmaldeel zal worden opgericht, dat het 4 Smaldeel het potentieel van de Dagjacht zal vervolledigen en dat de Wing het tijdperk van de "jet"



*Aankomst van de Belgische squadrons vanuit Fassberg (Duitsland) naar Beauvechain via Evere op 24 oktober 1946; het is Albert Van de Velde die de formatie aanvoert aan boord van zijn Spitfire Mk.XVI met de rang van squadron leader net onder de cockpit aangebracht. (Archief JP. Decock)*

zal binnentreden. Het is de korpschef zelf die het bevel zal voeren over het detachement Meteor IV dat eind september 1949 vanaf Thorney Island zal deelnemen aan de oefening "Bulldog".

Het hoogtepunt van zijn commandoperiode was ongetwijfeld het bezoek van de toenmalige Kroonprins Boudewijn aan de 1 Wing op 24 augustus 1950.

Wanneer Albert Van de Velde op 8 januari 1951 zijn commando overdraagt aan luitenant-kolonel Renier (DFC), had hij ten volle zijn stempel gedrukt op de operationele ontwikkeling van de Wing.

Albert Van de Velde zal nog enige tijd zijn loopbaan voortzetten in staffuncties: in de Groep Operaties als stafchef, een functie die hem de gelegenheid zal geven een studiemissie in Japan en Korea uit te voeren op het hoogtepunt van de Koreaanse oorlog. Vervolgens gaat hij over naar *Allied Forces Command Europe* in Fontainebleau in de sectie "Plans & Policy". Hij wordt op 26 juni 1953 benoemd tot luitenant-kolonel.

In augustus 1954 keerde hij terug naar een operationele eenheid, ditmaal in de 2 Wing jagerbommenwerpers Florennes. De Wing is uitgerust met F-84G Thunderjet en zal kort daarna worden uitgerust met F-84F Thunderstreak.

Zoals gebruikelijk oefent hij zijn commando streng, rigoureuus en stevig uit gedurende zeven maanden en wordt op 26 maart 1956 tot kolonel benoemd.

Op 15 januari 1957 neemt hij het commando over van de VKBO (Vervolmakingscursus voor Be-roepsofficieren) voordat hij zich bij de Jachtgroep voegt als hoofd van het bureau Ops & Training.

Op 25 januari 1958 wordt hij benoemd tot commandant a.i. van de Jachtgroep.

In de loop der jaren heeft Albert Van de Velde niets van zijn enthousiasme verloren en blijft hij zijn vliegprestaties uitvoeren op gevechtsvliegtuigen, in dit geval op F-84F. Als bezoekend piloot vliegt hij 76 zendingen in 1959, wat zijn laatste "grote emotie" zou worden. Op 24 augustus 1959 dwong een technisch probleem hem ertoe zijn schietstoel te gebruiken in de buurt van Givet. Hij ontsnapt met lichte verwondingen.

Albert Van de Velde gaf het beste van zichzelf aan onze Militaire Vleugels, hij beleefde een parcours van ongewone intensiteit en rijkdom, zijn stempel drukkend op alle opdrachten die hem werden toevertrouwd. Op 1 juli 1960 verliet hij de actieve dienst om carrière te maken bij Sabena en vervolgens in de Verenigde Naties.

Albert Van de Velde overleed op 14 juni 2001.

## **Eervolle onderscheidingen**

- 1 Commandeur in de Leopoldsorde
- 2 Commandeur in de Kroonorde
- 3 Commandeur in de Orde van Leopold II
- 4 Oorlogskruis 1940 met palmen en bronzen leeuw
- 5 Ontsnappingskruis
- 6 Herdenkingsmedaille 40/45 met bronzen krans
- 7 Kruis van een politieke gevangene met twee sterren
- 8 Distinguished Flying Cross
- 9 1939 - 1945 Star
- 10 Air Crew Europe Star with one rosette
- 11 France and Germany Star
- 12 Atlantic Star
- 13 Defence Medal
- 14 Ridder in de Orde van de Eikenkroon en Oorlogskruis 1940  
van het Groothertogdom
- 15 Medaille van bevrijd Frankrijk
- 16 Koreaanse Oorlogsmedaille