

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



**Albert Van de Velde
1915 - 2001**

Jean Buzin

Albert Van de Velde (12 Mar 1915 — 14 Jun 2001)

Jean Buzin

Le 5 Juillet 1948, le commandement du 1 Wing de Chasse est confié au major aviateur Albert Van de Velde (DFC). Exemple de détermination, de persévérance, de courage, faisant preuve d'une autorité naturelle, c'est à nouveau une personnalité d'envergure qui prend en charge la direction du Wing.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Albert Van de Velde est né à Audenaerde le 21 mars 1915. Après des humanités gréco-latines au Collège de Kain (Tournai) et une année de "scientifique spéciale" à l'Institut St Michel à Bruxelles, il s'oriente vers la carrière des armes. Il s'engage dans l'Aéronautique Militaire et est admis comme élève-pilote le 2 mars 1936. Il fait partie de la 73^e promotion et rejoint l'École de Pilotage de Wevelgem. Il y obtient son brevet de pilote militaire le 15 avril 1937.

Quelques jours avant l'obtention de ses "ailes", il avait connu, déjà, la première des nombreuses émotions fortes qui émailleront sa carrière : une panne de moteur au décollage lors de son épreuve finale de navigation, premier essai qui se termine dans un champ en bordure de l'aérodrome.

Sergent aviateur, il rejoint le 2^e Régiment d'Aéronautique à Schaffen et vole sur Fairey Firefly.

Albert Van de Velde ne tarde pas à s'y faire remarquer ; en effet, le 12 mars 1938, il est cité à l'Ordre du Jour du Régiment. Lors d'un exercice de tir à partir de l'aérodrome de Stene (Ostende), une balle sectionne le câble de remorquage, la manche (panneau-cible) s'accroche dans l'aile gauche de son avion limitant le débattement des ailerons. Gardant son calme, Albert Van de Velde parvient à faire un atterrissage de fortune sur la plage, sans dommage. Quelques mois plus tard, c'est une panne de moteur en pleine séance de voltige qui le contraint à se poser dans la nature mais cette fois, il écoperà de quatre jours d'arrêts de quartier "pour avoir effectué son exercice à une altitude trop basse ne permettant pas la remise en marche du moteur..."

Dans l'intervalle, il suit les cours de l'École d'Aéronautique. Début 1939, il réussit l'Examen A et devient candidat sous-lieutenant d'active. Il est muté pendant quelques mois au 1 Rgt Aé et y obtient son brevet d'observateur. Il est nommé sous-lieutenant le 6 décembre 1939 avant de rejoindre le 2 Rgt Aé à Nivelles comme pilote à la 6 Escadrille dont l'insigne s'orne de "l'Aigle au cercle rouge".

La Deuxième Guerre mondiale

10 mai 1940. La 6 Escadrille est depuis quelques jours déployée sur l'aérodrome du Zoute pour sa campagne de tir annuelle avec 9 Fairey Fox et 4 Fairey Firefly. Aux premières lueurs de l'aube, le terrain est bombardé par la Luftwaffe : 2 Fairey Fox et 4 Fairey Firefly sont détruits. Les avions demeurés intacts décollent pour le terrain de campagne de Vissenaken où l'escadrille rejoint sa consœur, la 5 Escadrille avec laquelle elle forme le III Groupe du 2 Rgt. Les pages du journal de campagne du Groupe resteront peu fournies, on peut y lire :

10 mai 08h35 : trois pelotons de trois avions de la 5 Escadrille décollent sans mission bien précise sinon celle d'interdire l'espace aérien à l'envahisseur... Les Fairey Fox sont accrochés par une nuée



Albert Van de Velde chez Gaston, le célèbre restaurant belge de Londres très prisé des pilotes belges. (AELR)

de Me 109 dans les environs de Tirlemont. Après l'atterrissage, le bilan s'avère catastrophique : 3 pilotes sont manquants et si 6 avions ont pu regagner le terrain, 4 sont gravement endommagés, irréparables en campagne.

10 mai 11h17 : un peloton de trois avions de la 6 Escadrille effectue une mission de protection au profit du 3 Corps d'Armée, sans aléas. Ce sera la seule et unique mission de guerre de l'escadrille.

Le 11 mai, le potentiel du Groupe se trouve déjà réduit à une douzaine de Fairey Fox. Ordre est donné de rejoindre le terrain de Moerbeke. Celui-ci ne sera pas exécuté avant que Vissenaken ne subisse l'attaque de 12 Stuka : résultat 5 Fairey Fox détruits au sol. Les sept avions rescapés rejoignent finalement Moerbeke avant d'être mis avec leurs pilotes à la disposition du 3 Rgt Aé déployé à Aalter et au bénéfice duquel un peloton de la 5 Escadrille effectuera encore une mission d'observation.

Le 12 mai, l'ordre de repli sur la France arrive. Le charroi, le matériel, le personnel au sol doivent rejoindre par la route Norrent Fontes (St Omer). Puis ce sera le transfert vers Chartres, Dreux et finalement Montpellier où le Groupe arrive entre les 22 et 24 mai 1940. C'est le moment d'un premier bilan. Un sentiment de frustration prédomine. La 6 Escadrille a été quasi absente des combats. Albert Van de Velde a dû ronger son frein en effectuant quelques vols de convoyage.

À l'exception de trois escadrilles du 1 Rgt Aé restées en Belgique avec l'Armée des Flandres, c'est l'ensemble des unités opérationnelles de l'Aéronautique Militaire qui se retrouvent bientôt dans le sud de la France mais pratiquement sans avions à l'exception d'une dizaine de vieux Firefly et d'une poignée de Fiat CR.42.

Le 28 mai 1940, l'Armée des Flandres capitule. Le roi Léopold III, resté avec elle, est désormais prisonnier. Le gouvernement qui s'est replié en France décide de poursuivre la lutte aux côtés des Alliés. On espère que ceux-ci rééquiperont nos escadrilles mais les Français sont bien incapables de nous fournir des avions ; quant aux Anglais, ils sont prêts à nous fournir des chasseurs et des bombardiers sous réserve que le personnel soit conduit en Angleterre et combatte sous leurs cocardes. Le gouvernement hésite, tergiverse puis refuse. Le 22 juin, la cause est entendue, l'armistice franco-allemand met fin aux derniers espoirs. Le gouvernement belge déclare lier son sort à celui de la France.

Dès lors, la désespérance va insidieusement contaminer les unités belges repliées en France. Le gouvernement est à la dérive. Ordres et contre-ordres se succèdent. Le moral de la troupe est mauvais, les hommes sont impatients de rentrer chez eux, de nombreuses correspondances venant de Belgique laissant supposer que la vie y était normale et l'on s'y étonnait de ne pas voir rentrer l'Armée. Finalement, le commandement de l'Aéronautique Militaire prend la décision de rapatrier les unités à partir du 14 août 1940.

Le sous-lieutenant Albert Van de Velde obéit aux ordres et entend rester avec les hommes de troupe qui lui sont confiés. Le long voyage de retour débute. Il est prévu que tous soient libérés dès leur arrivée à Bruxelles. En fait, seul l'effectif du contingent sera renvoyé dans ses foyers ; quant au personnel d'active, il sera dirigé vers le camp de Beverlo, camp de transit avant l'envoi en Allemagne. Albert Van de Velde est désormais prisonnier de guerre...

Prisonnier de guerre, Albert Van de Velde ne le restera pas longtemps.

Le 21 octobre 1940, au crépuscule, il échappe à la vigilance de la garde et s'évade en compagnie de G. Beckers et C. Goffin, anciens comme lui de l'Aé Mil et que l'on retrouvera plus tard au sein des escadrilles de la RAF ou de la USAAF.

Albert Van de Velde se cache un temps chez ses parents, mais sa décision est prise, il tentera de rejoindre l'Angleterre. Le 8 janvier 1941, il quitte la Belgique et commence pour lui une année d'épreuves. Voyageant à pied, en train, en voiture, il tente sa chance en passant par le sud de la France. Le 15 février 1941, il est arrêté et interné au fort de Toulon. Remis en liberté le 2 mars, il

passé en Espagne mais est arrêté aussitôt et se retrouve dans le pénible camp d'internement de Miranda de Ebro.

Pilote à la RAF

Le 31 décembre 1941, il est libéré et rejoint Gibraltar via Lisbonne. La route vers l'Angleterre est ouverte ; il y débarque le 12 mars 1942.

Puis ce sera le parcours obligé avant l'incorporation dans les Forces Belges et la RAF *Volunteer Reserve*, notamment le passage par la *Patriotic School* et ses interrogatoires, condition nécessaire pour l'obtention du "visa" d'entrée définitif au Royaume-Uni.

Le 10 juin 1942, Albert Van de Velde, Pilot Officer "on probation" rejoint le RAF Dépôt n° 1 de Uxbridge ; ensuite le 7 août, il débute son réentraînement en vol à la Service Flying Training School de Tern Hill. Il y accumulera 85 Hrs de vol sur Master et Hurricane avant de rejoindre le 20 octobre l'OTU n° 58 de Grangemouth où il découvre le Spitfire. Le 5 janvier 1943, il y termine son réentraînement avec la mention "*above average*" et est affecté au 91 Sqn qu'il rejoint le 12 janvier 1943.

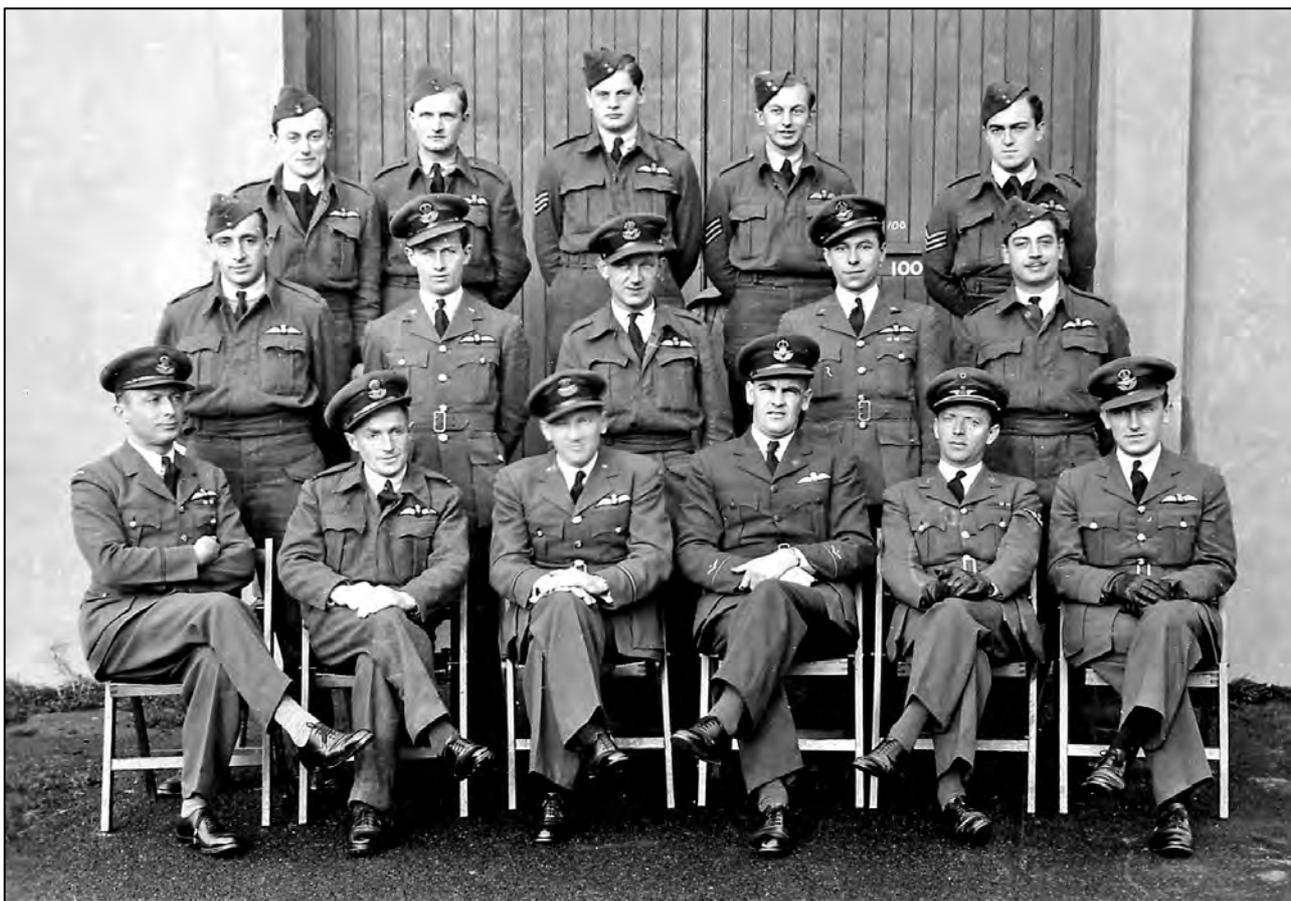


Photo des participants au 28 Course, 58 Operational Training Unit à Grangemouth (Écosse), commencé le 20 Oct 1942.
1^{er} rang assis : Dechamps (belge), Stenton, Porochin, McNally, de Callatay (belge, portant l'uniforme de l'Aé Mil) & Lelarge (belge).

2^e rang : Seydel (belge), Siroux (belge), Van De Velde (belge), Leblanc (belge) & Mullenders (belge).

3^e rang : Fromont (belge), Croquet (belge), Verpoorten (belge), Casburn & Bailly (belge). (AELR)

Le 91 Sqn, connu sous l'appellation de "*Nigeria Squadron*", est déployé à Hawkinge, sur la côte du Kent et est doté de Spitfire Vb. L'escadrille est engagée dans les opérations devenues habituelles au *Fighter Command*, escortes de bombardiers, reconnaissances armées, patrouilles le long de la côte, *fighter sweeps*, mais elle est aussi régulièrement chargée de tâches à caractère maritime : protection de missions "*air-sea rescue*", recherche et identification des mouvements ennemis en Mer du Nord, et plus particulièrement de reconnaissances photographiques des ports de la Manche, de Dieppe à

Vlissingen. Effectuées en solo, ces missions s'avéraient particulièrement périlleuses car il s'agissait d'autant d'objectifs puissamment défendus par l'artillerie antiaérienne.

Albert Van de Velde s'intègre rapidement, se fait apprécier ; le commandant d'escadrille, le Squadron Leader Harries en fait son ailier attitré.



Albert Van de Velde (à droite) et Gabriel Seydel en 1942. (AELR)

En avril 1943, l'escadrille quitte momentanément les côtes de la Manche et rejoint Honiley dans les Midlands pour y être équipée de Spitfire XII. Première version du Spitfire à être dotée du moteur Griffon, elle est particulièrement adaptée aux missions à basse altitude.

Dès le mois de mai, l'escadrille retrouve le *Channel* et ses missions opérationnelles. Mais les jours d'Albert Van de Velde au sein de l'escadrille sont comptés. En effet, la "349" est en cours de reformation à Wittering après sa courte aventure africaine. Elle a un impérieux besoin de pilotes expérimentés pour étoffer ses rangs et la réputation d'Albert Van de Velde a franchi les

limites de son escadrille... Le Squadron Leader Harries tentera bien de s'opposer à son départ tant il appréciait la présence de son ailier : en vain. Il notera dans son log-book "*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 !*" Albert Van de Velde aura effectué 118 missions opérationnelles dont 22 missions de reconnaissance photographique au cours de son passage au 91 Sqn.

Au 349 (Belgian) Squadron RAF

Le 8 juin 1943, Albert Van de Velde rejoint la "349" à King's Cliffe en compagnie de A. Lemaire lui aussi issu du 91 Sqn. L'escadrille est sous les ordres du Squadron Leader Ivan Du Monceau de Bergendal. Il a fait ses preuves : sept victoires confirmées sanctionnées par une DFC. Meneur d'hommes, il n'accepte pas les "non-valeurs" et il n'aura de cesse que son escadrille soit d'attaque le jour du débarquement dont on parle de plus en plus. En effet, le vent tourne pour les forces de l'Axe.

En mai 1943, l'Afrika Korps a déposé les armes à Tunis. Les Allemands n'ont pu résister à la lutte sur deux fronts que leur imposaient les Anglo-Américains qui se préparent à débarquer en Sicile. À l'est, après le désastre de Stalingrad, Hitler a lancé une dernière offensive, l'Opération "Citadelle" qui culminera en juillet avec la célèbre bataille de Kursk. Les réserves allemandes sont devenues insuffisantes pour forcer une décision et l'initiative passe définitivement dans le camp de l'Armée rouge. Quant à la bataille de l'Atlantique, elle prend elle aussi progressivement un cours favorable aux Alliés.

Mais pour l'heure, la tâche n'est pas aisée pour la "349". En ce début juin 1943, elle ne dispose encore ni d'avions, ni de personnel au sol. Les premiers mécanos feront leur apparition à partir du 15 juin puis ce seront les premiers Spitfire et bientôt l'entraînement pourra débuter.

Albert Van de Velde joue un rôle clé dans la mise en condition opérationnelle de l'escadrille. En effet, méthodique, expérimenté, il jouit de toute la confiance de son CO et il est désigné comme "A Flight Commander" avec le grade de Flight Lieutenant.

La mise en régime de l'unité sera pénalisée par de nombreux changements de base : King's Cliffe, Wellingore, Digby, Acklington, par de nombreux problèmes techniques, des accidents aussi. Néanmoins, les exercices de tir, les séances de vol de nuit, les vols de formations tactiques, la participation à des manœuvres intégrées forgent progressivement l'outil et le 13 août, l'escadrille est déclarée opérationnelle. Ce ne sera cependant pas avant d'avoir touché de nouveaux Spitfire Vb (Long range) et de s'être redéployée près des côtes de la Manche, à Friston, en octobre 1943 que la "349" entrera dans la danse.

Le 24 octobre, l'escadrille participe à sa première mission opérationnelle sous la conduite de son CO et de ses deux Flight CO ; elle aligne 12 avions pour participer à l'escorte rapprochée d'une formation de Marauder chargés d'attaquer l'aérodrome de Beauvais Tille.



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

Le rythme des missions s'intensifie au cours du mois de novembre avec au programme principalement des missions d'escorte. Mais l'hiver s'installe qui réduit quelque peu le tempo des opérations. Fin décembre, Albert Van de Velde aura accumulé 115 Hrs de vol et 26 missions opérationnelles au sein de la "349".

Janvier 1944 verra les premières missions d'escorte de bombardiers attaquant les sites de V1 (missions Noball) mais les Spitfire V de l'escadrille montrent des signes de fatigue et la servicibilité est loin d'être optimale. C'est la raison pour laquelle, l'aube à peine levée en cette journée du 12 février, Albert Van de Velde entreprend d'effectuer l'air-test d'un avion sorti de réparation.

"... entre chien et loup, des lambeaux de brume flottent encore sur certaines zones de l'aérodrome. La buée se colle sur les vitres du canopy, Albert Van de Velde entame son décollage, l'avion accélère et percute de plein fouet un Spitfire en stationnement en bordure de sa ligne de décollage. Par miracle, il n'y a pas d'embrasement mais des débris, on sort notre pilote, la colonne vertébrale brisée."

La guerre semble être finie pour lui. C'est mal le connaître.

Le 3 mai 1944, Albert Van de Velde réapparaît à Friston engoncé jusqu'au cou dans un corset de plâtre. La "350" s'y trouve redéployée. Il s'installe aux commandes d'un Spit et décolle pour un vol de reprise en main qui se clôture par une séance d'acrobatie. Quelques heures plus tard, il recommence le même programme. Satisfait et rassuré quant à son état physique, dès le lendemain malgré l'inconfort de son corset, il participe avec la "350" à une mission de protection de convoi. Le 9 mai, il est libéré de son entrave et est prêt à rejoindre la "349". Dans l'intervalle, l'escadrille a été redéployée à Selsey à quelques miles de Portsmouth et a connu des changements. Rééquipée de Spitfire IX, elle est passée sous le commandement de la 2TAF, elle fait désormais partie du 84 Groupe et est rattachée au 135 Wing.

Sur le modèle de la 1TAF qui s'était illustrée en Afrique du Nord, la 2TAF s'était constituée progressivement en Grande-Bretagne depuis juin 1943 en vue du prochain débarquement à l'ouest. Une fois le débarquement réalisé, essentiellement mobiles, les escadrilles tactiques de la TAF étaient appelées à fournir l'appui aérien aux forces terrestres dans leur progression sur le continent. Dans cette perspective, l'escadrille s'était déjà entraînée pendant une dizaine de jours au "dive bombing" en Écosse mais pour l'heure rien de fondamental n'avait encore changé dans les missions qui lui

étaient confiées. Quant à la vie pratique pour les pilotes et les mécaniciens, le passage à la 2TAF signifiait que désormais ils logeaient sous la tente...



Albert Van de Velde (à droite) avec Paul Siroux alors qu'ils appartenaient au 349 (Belgian) Squadron, probablement lors d'un exercice en préambule au débarquement en Normandie. (AELR)

Juin 1944 - Albert Van de Velde a retrouvé sa place au sein de la "349" et aussi tout son mordant. Le 3 juin, au cours d'une reconnaissance armée dans la région de Lisieux, il détruit trois camions et en endommage trois autres. Le 5 juin, il participe à une patrouille de protection de convoi, dernier échauffement avant le "Grand Jour".

6 juin 1944 - "D-day". L'opération Overlord est déclenchée. Une formidable armada cingle du sud de l'île de Wight vers la Baie de la Seine. Au cours de la nuit, trois divisions aéroportées ont été larguées sur les flancs de la zone de débarquement et à partir de 06 Hrs 30, la force d'invasion composée de la 1 Armée US et de la 2 Armée britannique prend pied sur les plages dont le nom va entrer dans l'histoire : Gold, Utah, Omaha, Juno et Sword.

L'escadrille décolle dès la pointe de l'aube, elle est chargée d'une mission de couverture au large du Havre. Quatre sorties d'escadrille se succéderont au fil de cette journée au cours de laquelle elle totalisera 94 Hrs de vol. Albert Van de Velde sera de trois d'entre elles effectuant 5 Hrs 30 de vol. Plus important, lors de la troisième sortie, sa formation est tombée sur des Ju 88 qui tentaient de forcer le dispositif de protection et d'attaquer les troupes au sol. La chasse est engagée. Deux Ju 88 sont abattus, trois sont endommagés dont l'un par Albert Van de Velde qui partage ce succès avec son ailier H. Bailly.

Il faudra plus d'une semaine aux forces expéditionnaires pour réunir les diverses têtes de pont établies lors du débarquement. Les patrouilles au-dessus de celles-ci constitueront l'essentiel des missions de l'escadrille, ponctuées de quelques missions d'escorte de bombardiers notamment un raid sur Boulogne qui réunissait pas moins de 246 Lancaster et 224 Halifax !

Moment d'émotion : le 10 juin, l'escadrille se pose sur le continent, à Ste Croix sur Mer, puis participe à un "sweep" dans la région de Chartres au cours duquel, comme à l'accoutumée, la Luftwaffe brillera par son absence. Albert Van de Velde termine ce mois "historique" avec à son actif 51 Hrs 15 de vol.

Juillet 1944 - La nature des missions exécutées par l'escadrille ne change guère. "Fighter sweeps", escortes de bombardiers pilonnant les nœuds de communication afin d'entraver l'arrivée des renforts allemands ou encore attaquant les sites de V1 dont les lancements sur Londres ont débuté dès le 12 juin 1944. Au sol, les Allemands s'accrochent. Après plus d'un mois d'opérations, la zone reconquise reste limitée à une ligne Lessay - St Lo - sud de Caen.

Mais l'événement majeur pour Albert Van de Velde au cours de ce mois est sa désignation comme C.O. de la "349" et sa nomination au grade de Squadron Leader. Le 22 juillet, Ivan Du Monceau de Bergendal, l'âme et l'artisan de la remise sur pied de l'escadrille en Angleterre, termine son deuxième tour d'opérations et se verra bientôt décerné une "bar" à sa DFC. Il laisse l'escadrille en

bonnes mains. Notons au passage qu'à l'occasion de la fête nationale et pour marquer son départ, le projet d'attaquer la *Kommandantur* de Bruxelles avait été échafaudé mais avait finalement été abandonné compte tenu notamment des risques qu'aurait encourus la population.

Août 1944 sera le mois du dénouement en Normandie. Le 19 août, la poche de Falaise/Argentan cède sous la pression des unités US mettant fin à la résistance allemande. Les débris des unités ennemies qui ont pu échapper à l'encerclement entament leur repli vers l'est. La situation sera mise à profit car aux traditionnelles missions d'escorte vont désormais s'ajouter les missions de harcèlement et d'attaque des colonnes aux armes de bord, canons et mitrailleuses.

Le 31 août, la "349" quitte Tangmere d'où elle opérait depuis le 19 août pour Carpiquet (Caen), son nouvel aérodrome de déploiement. Quarante heures de vol se sont ajoutées au log book du CO au cours de ce mois.

La Campagne de libération de la France et de la Belgique s'est engagée sans coup férir. La Seine franchie, c'est à une moyenne de 70 km par jour que le 21 Groupe d'Armées, réunissant la 2 Armée britannique et la 1 Armée canadienne appuyées par les escadrilles de la 2TAF, progresse jusqu'à nos frontières. Albert Van de Velde conduit son escadrille dans les déploiements successifs, souvent pleins d'aléas, qui suivent au plus près l'avance des troupes au sol : Eu, Le Tréport,



Coll. A. Bar

Merville offriront à nos pilotes et mécaniciens des conditions de vie souvent précaires mais le moment du retour sur le territoire national se précise et transcende les difficultés. Dès le 9 septembre, Albert Van de Velde en donne un avant-goût à sa section en posant pour quelques heures à Evere.

Tout au long de la progression, les missions de harcèlement, d'escorte, de "sweep" se sont poursuivies mais les missions d'appui direct au contact des troupes au sol sont également entrées dans le répertoire de l'escadrille. Guidés par des fumigènes identifiant les objectifs, les pilotes sont dirigés sur ceux-ci par radio, directement, ou à partir d'une zone d'attente. Les bombardements en piqué ou en vol rasant avec largage de bombes de 250, 500 et même 1.000 livres sont devenus monnaie courante.

En dehors de quelques attaques sur le bastion de Dunkerque qui ne cédera qu'en avril 1945, c'est dans le cadre de la Campagne de Hollande que, pour un temps, les missions de l'escadrille vont s'inscrire : la conquête des lignes d'eau (Rhin - Waal - Meuse) au cours de laquelle les Britanniques vivront le drame d'Arnhem, la libération du bas-Escaut avec la conquête des îles zélandaises qui doit garantir le libre accès à Anvers.

Au contact direct des combats, les missions d'appui au sol se révèlent toujours périlleuses. Le 19 octobre lors d'une attaque dans les environs de Breskens, Albert Van de Velde est touché par la Flak. Lorsqu'il a été atteint, il volait au ras du sol ; de l'aile, il heurte une digue, le Spitfire désarmé s'écrase et termine sa course à 250 m du front tenu par les Nova Scotia Highlanders canadiens. Albert Van de Velde est "choqué" mais indemne. Dès le surlendemain, il conduira une nouvelle mission sur Essen.

Début novembre, à la satisfaction générale, l'escadrille quitte Merville pour Maldegem et des conditions de vie moins spartiates. Souvent perturbées par la météo, les missions d'appui se poursuivent en avant des lignes d'eau sur lesquelles les Alliés sont parvenus à établir une tête de pont qui servira de base pour les opérations finales sur l'Allemagne.

Mi-décembre, la tension monte d'un cran. Les Allemands ont lancé leur offensive dans les Ardennes et temporairement, le centre de gravité des activités de l'escadrille se fixe sur ce nouvel abcès. Dès le 18 décembre, Albert Van de Velde conduit son escadrille dans des missions d'escorte de bombardiers qui pilonnent les nœuds de communication entre Euskirchen et Trèves et au cours de "fighter sweeps" qui donnent aux pilotes l'occasion d'apercevoir leurs premiers Me 262 qui resteront hors d'atteinte.



Fin 1944, Albert Van de Velde totalise 288 missions opérationnelles.

CO (Commanding Officer) du 349 (Belgian) Squadron en 1945, comme en atteste la marque de son grade apposée à l'avant du cockpit. (AELR)

Le 1 janvier 1945, l'aérodrome de Maldegem sera lui aussi un des objectifs de l'opération "Bodenplatte" lancée par la Luftwaffe sur les aérodromes alliés de la Belgique, de la Hollande, de l'est de la France et qui détruira près de 500 avions. Il subira l'attaque d'une douzaine de Me 109. Albert Van de Velde avait pris la précaution de faire disperser les avions et pas un seul appareil de la "349" ne sera atteint. Par contre, ceux de la "485" polonaise qui partage l'aérodrome flambent comme des torches. Ils étaient alignés aile dans aile offrant une cible idéale sur laquelle les assaillants s'étaient acharnés.

Le 13 janvier, la "349" quitte Maldegem pour Gilze-Rijen. Elle reprend ses missions sur la Hollande et entame des reconnaissances armées à l'est du Rhin en préparation à l'offensive finale. C'est dans le cadre de l'une de ces missions dans les environs de Goch, région truffée d'armes antiaériennes, qu'Albert Van de Velde va à nouveau se faire une grosse frayeur. Le 8 février, il conduit la "Red section". Au moment où la section prend de l'altitude pour entamer une attaque aux canons, elle est prise à partie par la Flak. Albert Van de Velde donne l'ordre de se "coller au deck" ; l'ordre est exécuté, certainement par "Red 2" qui rentrera de mission les pales d'hélice rabotées, mais le C.O. est touché. Un obus a transpercé l'aile gauche et perforé le réservoir principal. L'essence s'écoule dans le cockpit. Albert Van de Velde met le cap à l'ouest vers la Meuse et les avant-postes alliés. Sept minutes de vol qui paraissent une éternité. La Meuse est en vue, le moteur coupe brutalement. Ce sera le crash landing à quelques centaines de yards dans les lignes amies. Il est indemne. La baraka ne l'a pas abandonné.

Mais une rumeur se précise de plus en plus. La "349" va rentrer en Angleterre pour se voir dotée de Tempest V. Pas avant d'avoir assuré une dernière série de missions. Le 14 février, Albert Van de Velde en est, comme à l'accoutumée. Des Me 262 sont dans le secteur mais encore une fois hors de portée quand soudain l'un d'entre eux se présente à 300 yards. Albert Van de Velde est en position de tir, il appuie sur la détente... il n'a plus de munitions !

C'était sa dernière mission de guerre.

Le 22 février, après un long voyage en camions, bateau et train, la "349" se retrouve à Predannack (Cornouailles). Les pilotes prennent contact avec le Typhoon d'abord puis découvrent le Tempest et s'enthousiasment pour les performances de la machine. L'enthousiasme sera de courte durée. Le 2 mars, grosse déception : les Tempest vont être transférés d'urgence sur le continent. Déçus, les pilotes en seront réduits à retrouver des Spitfire IX avec lesquels ils prendront part à la Campagne d'Allemagne.

Quant à Albert Van de Velde, il termine à Predannack son tour d'opérations. Il totalise 296 sorties de combat au sein des 91 et 349 Squadron. Il cède le commandement de l'escadrille au Squadron Leader R. Lallemand (DFC & bar), ancien CO de la "609" qu'il commandait jusqu'au moment où de graves brûlures encourues lors d'une mission sur Arnhem l'avaient éloigné pour quelques mois des combats.

Une page est tournée

C'est d'un poste au sein du "Belgian Inspectorate" qu'Albert Van de Velde va vivre, de loin, les dernières semaines d'opérations de son ancienne escadrille.

Le 14 avril 1945, il se voit attribuer la DFC avec la citation suivante :

"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".

Le 7 mai 1945, à Reims, l'acte de reddition de toutes les forces du Reich est signé par le Maréchal Jodl. Une page est tournée. Il va falloir à présent penser à reconstruire une aviation militaire nationale, ce qui ne se fera pas sans difficulté.

Albert Van de Velde est avant tout un homme de terrain. Les circonstances vont bientôt lui permettre de quitter la vie d'officier d'État-major pour retrouver la vie opérationnelle. Après un passage de quelques mois au RAF Staff College, il va retrouver la "349" fin décembre 1945 pour un deuxième tour de commandement. En effet, le Squadron Leader R. Lallemand s'est laissé convaincre de rentrer en Angleterre pour se faire soigner à l'hôpital de chirurgie plastique de East Greenstead des séquelles de ses terribles brûlures.

Les "349" et "350" sont réunies à Fassberg depuis le mois de novembre. Elles font partie des forces d'occupation, toujours dans le giron de la RAF. Il est évident qu'elles doivent constituer le noyau de notre future Aviation Militaire mais bien des obstacles restent à franchir. Pour qu'elles gardent leur cohérence, nos escadrilles doivent être conduites par des hommes de caractère. Remi Van Lierde à la "350", Albert Van De Velde à la "349" sont de cette trempe. Il faut payer d'exemple, faire preuve de fermeté au sol et en vol, motiver les anciens, entraîner les plus jeunes.

Retour en Belgique

Quand le 24 octobre 1946, le "A" Wing se pose à Beauvechain, le contrat est rempli, une nouvelle étape est franchie. Albert Van de Velde a sans conteste contribué de façon déterminante à ce succès.

Le 11 novembre 1946, il cède son commandement au Squadron Leader Manu Geerts (DFC) et rejoint l'État-major de l'Aviation Militaire pour y occuper les fonctions de directeur de l'entraînement du personnel navigant. Le 1 avril 1947, il passe à l'Inspectorat.

Le 5 juillet 1948, Albert Van de Velde est désigné comme commandant du I Wing de Chasse. Il succède dans cette fonction au major L. Collignon. Alors que ses prédécesseurs ont connu des périodes de commandement très courtes, conséquence du développement rapide de notre Aviation Militaire, Albert Van de Velde aura pour lui l'avantage de la stabilité. En effet, il restera dans sa fonction pendant 30 mois et ses qualités reconnues d'énergie, de persévérance, de méticulosité, de sérieux auront tout le loisir de s'extérioriser. Bien des services restent à organiser, la base est devenue un chantier permanent, une infrastructure moderne se met progressivement en place, autant de

travaux à initier, à contrôler, à superviser. C'est sous son commandement aussi que la Chasse de Nuit prendra son essor avec la création de la 10 Escadrille, que l'Escadrille auxiliaire verra le jour, que la 4 Escadrille viendra compléter le dispositif de Chasse de Jour, que le Wing entrera dans l'ère du "jet". C'est d'ailleurs le Chef de Corps lui-même qui prendra le commandement du détachement de Meteor IV qui, fin septembre 1949, participera à l'exercice "Bulldog" à partir de Thorney Island.



Arrivée des squadron belges en provenance de Fassberg (Allemagne) à destination de Beauvechain via Evère le 24 octobre 1946 ; c'est Albert Van de Velde qui était leader de la formation à bord de son Spitfire Mk.XVI portant le grade de squadron leader appliqué juste en dessous du cockpit. (Archives JP. Decock)

Le point d'orgue de sa période de commandement sera sans conteste la visite au I Wing du Prince Baudouin, à l'époque Prince Royal, le 24 août 1950.

Quand le 8 janvier 1951, Albert Van de Velde remet son commandement au lieutenant-colonel Renier (DFC), il aura imposé sa marque au I Wing devenu pleinement opérationnel.

La carrière d'Albert Van de Velde va se poursuivre pour un temps dans des fonctions d'État-major : au Groupement des Opérations comme Chef d'État-major, fonction qui lui donnera l'occasion d'effectuer une mission d'étude au Japon et en Corée au plus fort du conflit, puis au Commandement des Forces Alliées en Europe à Fontainebleau au sein de la section "Plans & Policy". Il y sera nommé au grade de lieutenant-colonel le 26 juin 1953.

En août 1954, retour en unité opérationnelle, au 2 Wing de chasseurs-bombardiers de Florennes cette fois. Le wing est équipé de F-84G Thunderjet et sera bientôt doté de F-84F Thunderstreak. Strict, rigoureux, il exercera son commandement de façon ferme, comme à l'accoutumée, pendant 27 mois et est nommé au grade de colonel le 26 mars 1956.

Le 15 janvier 1957, il prend le commandement de l'EPOA (Ecole de Perfectionnement pour Officiers d'active) avant de rejoindre le Groupement de Chasse comme chef du bureau Ops & Training.

Le 25 janvier 1958, il est désigné comme commandant a.i. du Groupement de Chasse.

Au fil des années, Albert Van de Velde n'a rien perdu de son enthousiasme et continue à effectuer ses prestations aéronautiques sur avion de combat, en l'occurrence sur F-84F. Notons qu'il effectuera, comme pilote-visiteur, 76 missions au cours de l'année 1959 qui lui réservera par ailleurs une dernière "grosse émotion". Le 24 août 1959, un problème technique l'obligera à s'éjecter dans les environs de Givet. Il s'en sortira avec des blessures légères.

Albert Van de Velde a donné à nos Ailes militaires le meilleur de lui-même, il a vécu un parcours d'une intensité et d'une richesse peu communes, imposant sa marque dans tous les commandements qui lui ont été confiés. Il quittera le service actif le 1 juillet 1960 pour poursuivre une carrière à la SABENA, ensuite au service de l'Organisation des Nations unies.

Albert Van de Velde est décédé le 14 juin 2001.

Distinctions Honorifiques

- 1 Commandeur de l'Ordre de Léopold
- 2 Commandeur de l'Ordre de la Couronne
- 3 Commandeur de l'Ordre de Léopold II
- 4 Croix de guerre 1940 avec palmes et lion de bronze
- 5 Croix des évadés
- 6 Médaille commémorative 40/45 avec couronne en bronze
- 7 Croix de prisonnier politique avec deux étoiles
- 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 Chevalier de l'Ordre de la Couronne de chêne et
Croix de guerre 1940 Grand Ducale
- 15 Médaille de la France libérée
- 16 Korean War Service medal