

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



Joseph Renier
1910 - 1983

Jean Buzin

Vertaling: Michel Top

Joseph Renier

(19 Jul 1910 — 30 Aug 1983)

Jean Buzin

Vertaling Michel Top

Op 01 januari 1951 neemt Luitenant-kolonel Joseph Renier de taak over van Majoor Albert Van de Velde als Korpschef van de 1 Jachtwing. Een moeilijke opvolging ongetwijfeld, maar hij zal ook een zeer persoonlijke stempel kunnen drukken op zijn periode als commandant. Met zijn ongewone luchtvaartervaring, ernst, bekwaamheid, allergisch voor loze woorden, is hij een van die stille krachten die de Luchtmacht nodig heeft in deze tijden van snelle expansie waarin de machine soms op hol dreigt te slaan.

Joseph Renier werd geboren in Hollogne-sur-Geer op 19 juli 1910. Na zijn studies wetenschappelijke humaniora aan het Koninklijk Atheneum van Luik gaat hij op 19-jarige leeftijd voor een periode van drie jaar in het leger. Na het voltooien van zijn basistraining wordt hij ingedeeld bij het 2 Regiment Artillerie, gestationeerd in Antwerpen. In 1930 slaagt hij voor het examen A, wat de deur opent naar een loopbaan als beroepsofficier via het kader.

Piloot bij de Militaire Luchtvaart

Op 1 juli 1931 wordt hij als sergeant leerling piloot opgenomen in het Militair Vliegwezen. Hij wordt ingedeeld bij de 66 promotie, vervoegt de Vliegschool in Wevelgem en behaalt zijn militair vliegbrevet op 1 augustus 1932. Hij wordt als sergeantpiloot gedetacheerd bij het 1 Smaldeel van het 2 Luchtvaart Regiment, destijds gestationeerd op het vliegveld Awans-Bierset. Het smaldeel is uitgerust met Breguet XIX en maakt deel uit van de III Bombardementsgroep.

Na verscheidende doortochten in de luchtvaartschool teneinde zijn officiersopleiding te verwerven en te vervolmaken, vervoegt Joseph Renier het vliegveld van Nijvel, het nieuwe ontplooiingsvliegveld van het 2 Luchtvaartregiment dat in het kader van een grote reorganisatie van ons 5^{de} Wapen, in 1935 een volwaardig jachtregiment werd.

Joseph Renier wordt eerst ingedeeld bij 3 Smaldeel, daarna bij het 1 Smaldeel van de III Groep. Hij vliegt achtereenvolgens op Fairey Firefly en Fairey Fox.

Benoemd tot onderluitenant vlieger op 26 juni 1935, luitenant vlieger op 26 juni 1938, gaat hij op 30 september van datzelfde jaar, met de kwalificatie van jachtpelotonscommandant, over naar de Luchtschiet school in Oostende (Steene) in de functie van commandant van het Schietsmaldeel. Hij staat onder het bevel van majoor Désiré Guillaume, die enkele jaren later de eerste Belgische C.O. van het "350 Sqn" wordt. Voor Joseph Renier is dit een interessante overplaatsing omdat hij de kans krijgt om te vliegen op alle types gevechtsvliegtuigen van ons Militaire Luchtvaart: Fairey Fox, Gloster Gladiator, Fiat CR.42 en Hurricane waarop hij 40 uren zal vliegen.

Terloops, hij zal de gelegenheid krijgen om te vliegen met het prototype van het jachtvliegtuig Renard 36, een vliegtuig van de Hurricane-klasse, ontworpen door de Belgische ingenieur Alfred Renard, maar dat toenmalige politieke autoriteiten nooit in serieproductie laten gaan. Aan de vooravond van de vijandelikheden totaliseert Joseph Renier 1.400 vlieguren, waarvan 150 u als waarnemer.



Joseph Renier bezoekt Léon's, het beroemde Belgische restaurant in Londen dat veel bezocht werd door de Belgen van de RAF. (AELR)



Het prototype van de Renard R.36 te Haren. © FNAR

Mei 1940 – december 1941

Op 10 mei 1940 wordt de neutraliteit van België geschonden en zijn de dagen van onze Militaire Luchtvaart geteld. Na 9 sleepvliegtuigen te hebben geëvacueerd naar het vliegveld van het Zoute, waarvan hun lot snel door de Luftwaffe zal worden beslecht, ontvangt de Schietschool op 13 mei het bevel zich terug te trekken naar Frankrijk. Het zal eerst richting Cazaux gaan, dan richting Montauban waar elementen van het 2 Luchtvaartregiment zijn gestationeerd.

Joseph Renier zal deze onrustige periode meemaken waarin de onbekwaamheid van de politieke en militaire autoriteiten het moreel van de in Frankrijk teruggetrokken Belgische eenheden zal ondermijnen. Op 19 augustus 1940 krijgt hij het bevel om samen met de Staf van de Militaire Luchtvaart naar België terug te keren. Hij voert het bevel uit. Teruggekeerd in Brussel op 23 augustus, ontsnapt hij aan het lot voorbehouden aan de meeste actieve officieren: internering en gevangenschap.

Omdat hij allergisch is voor de ideeën van de Nieuwe Orde en zijn toekomst niet graag toevertrouwt aan BWGL (Bureau voor de Werken van het Gedemobiliseerde Leger), dat met name tot taak heeft gedemobiliseerde militairen werk te verschaffen in staatsinstellingen, beslist Joseph Renier naar Engeland te vluchten. Hij verlaat België op 29 januari 1941. Het zal hem een maand kosten om Marseille te bereiken, en nog eens een maand om de voet van de Pyreneeën te bereiken, die hij op 23 april clandestien weet over te steken. Op 24 april 1941 wordt hij in Barcelona gearresteerd, waar hij tot eind juli gevangen blijft voordat hij, net zoals vele anderen, naar Miranda de Ebro werd overgebracht.

Miranda de Ebro is een van de vele kampen die door de Franquisten aan het eind van de Spaanse oorlog zijn ingericht om Republikeinse soldaten, die moesten worden geïsoleerd van de bevolking, op te sluiten. Maar voortaan zijn het vooral de ongelukkige ontsnapt uit de bezette gebieden, die via Portugal of Gibraltar Afrika of Engeland trachten te bereiken, die er opgevangen worden. De geïnterneerden leven daar in erbarmelijke omstandigheden, onderworpen aan de willekeur van de Spaanse autoriteiten, aan de opzettelijke bedoeling van de cipiers om hen te vernederen, vrezend om in Spanje te blijven hangen en niet tijdig weg te geraken om nog aan de strijd deel te nemen.

Niettemin, dank zij voortdurende diplomatieke druk, met geheime onderhandelingen over leveringen van diverse aard aan het Spanje van Franco, worden de deuren van het kamp van tijd tot tijd geopend om de vrijheid te geven aan groepen geïnterneerden die tot het laatste moment in het ongewisse worden gelaten over hun lot.

Joseph Renier wordt aldus "bevrijd" op 13 december 1941 en onder huisarrest geplaatst tot de Belgische consulaire autoriteiten hem de nodige documenten bezorgen om hem toe te laten de Portugese grens over te steken. Via Lissabon, bereikt hij Gibraltar. Op 25 december 1941 gaat hij aan boord van een schip dat op 4 januari 1942 in Glasgow (Greenock) aanmeert.

Bij de RAF

Na de verplichte passage in de *Patriotic School* en zijn ondervragingen te hebben doorstaan, wordt Joseph Renier op 20 januari 1942 opgenomen in de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië. Op 10 maart 1942 komt hij in dienst bij het RAF Depot in Uxbridge als lid van de *RAF Volunteer Reserve* met de rang van *Pilot Officer on probation*. Na een kort verblijf aan de *Service Flying Training School No 9*, die verantwoordelijk is voor de rehabilitatie van buitenlandse piloten die zich bij de RAF aansluiten, wordt hij overgeplaatst naar OTU No 58 in Grangemouth. Hij zal er het potentieel van de Spitfire ontdekken, samen met de tactieken en procedures van toepassing in *Fighter Command*. Hij sluit zijn herscholing af met de vermelding "*a good average pilot*" en op 19 augustus 1942 wordt hij toegewezen aan het 609 Squadron waarvan het insigne getooid is met de witte roos van York.

Hij ontmoet er heel wat bekenden. De Belgische piloten hebben een speciale band met dit smaldeel: tijdens de hele oorlog vochten niet minder dan 55 van onze piloten onder haar embleem, drie van hen zullen er zelfs bevelhebber worden. Voorlopig vindt Joseph Renier er: A. Blanco, J. de Selys, R. Dopere, V. Ortman, R. Lallemand, R. Roelandt, R. Van Lierde, J. Creteur en R. Wilmet. Sommigen van hen stonden onder zijn bevel in Nijvel of in de Schietschool, maar vandaag neemt hij zijn plaats in als een eenvoudige wingman tussen zijn strijdmakkers.

In augustus 1942 wordt het smaldeel gestationeerd in Duxford ten zuiden van Cambridge. Het deelt met het 56 Sqn, het relatieve voordeel om het eerste RAF-smaldeel te zijn dat werd uitgerust met het nieuwe Typhoon gevechtsvliegtuig, het langverwachte toestel om de uitdaging met de Fw 190 aan te gaan.

Maar aanvankelijk voldeed de Typhoon niet aan de verwachtingen. Technische problemen, zowel in de structuur als in de motor, verstoringen de conversieperiode van het smaldeel. De piloten van "609" zullen de spits afbijten en de volle overtuigingskracht van hun C.O., Sqn Ldr R. Beamont, en zijn vertrouwen in de intrinsieke kwaliteiten van het toestel, zullen doorslaggevend zijn voor de autoriteiten om het toestel te aanvaarden. De Typhoon zal snel een formidabel wapensysteem worden, vooral op lage hoogte.

Ondanks deze moeilijkheden was het smaldeel medio juli 1942 weer operationeel, maar er werden in die maand slechts drie *Sweeps* boven het continent uitgevoerd. Hoewel de inzetbaarheid van vliegtuigen geleidelijk verbeterde, was het nog steeds onvoldoende om deel te nemen aan Operatie Jubilee, de aanval op Dieppe op de dag dat Joseph Renier arriveerde.



Crest of 609 Sqn RAF.



Hawker Typhoon Mk.IB van 609 Sqn RAF. Profieltekening van Bob Block (©) ter illustratie van het vliegtuig van Raymond Lallemand in december 1942.

In de laatste maanden van het jaar zou het grootste deel van de taken van het squadron bestaan uit patrouilles op lage hoogte boven het Kanaal bij Falmouth en Dungeness. Ze werden uitgevoerd vanaf Biggin Hill, vervolgens Manston, met als doel het onderscheppen van vijandelijke jachtbommenwerpers, voornamelijk Fw 190's, die intimidatie-operaties uitvoeren op steden en kustinstallaties.



Familiefoto op Biggin Hill eind 1942. Joseph Renier zit links van het embleem van het squadron met de witte roos "609 squadron West Riding of Yorkshire, under the white rose". (609 Sqn)

Joseph Renier doet zijn conversie op Typhoon zonder enig probleem. Eind september, is hij klaar om in het grote circus opgenomen te worden. Hij voert zijn eerste operationele missie uit op 26 september 1942 in gezelschap van Jean de Selys Longchamps. We wedden dat hij er een blijvende herinnering aan overgehouden heeft als we het Ops verslag van het smaldeel raadplegen. Die ochtend is de "B" flight, waarvan zij deel uitmaken, sinds 05:30 u. in alarm. Om 11.12 u.

stijgen ze op om, wat volgens de radarleiding waarschijnlijk een Ju 88 is, te onderscheppen:

« Bandit is reported, alternatively at Dungeness and Hastings, till it becomes obvious that they are chasing their own plots perhaps not using IFF. They then proceed to five miles off French coast flying up between Calais and Gravelines at 4.000 ft, bandit now being reported 10 miles north of latter going North again. A final vector of 280 takes them straight into the Canterbury balloons which are in clouds and they break away left and right, landing somewhat shaken at Redhill.»

Op 30 september heeft Joseph Renier de kans om al zijn kunde te tonen. Na terugkeer van een nachtelijke trainingsmissie kreeg zijn Typhoon (PR-R) een hydraulische storing. Het landingsgestel weigert hardnekkig uit te klappen. Joseph Renier zal erin slagen zijn toestel in het donker op zijn buik te landen met vrijwel geen schade, wat hem de felicitaties van de *Station Commander* zal opleveren. In november 1942, wordt Joseph Renier benoemd tot *Flight Lieutenant*.

Met het toegenomen vertrouwen van *Fighter Command* in de betrouwbaarheid van de Typhoon, zal het hele scala van offensieve missies dat door de 11 Gp is bedacht, spoedig de missieorders van het smaldeel vullen: *Rodeo, Circus, Rhubarb, Roadsted, Night Intruder* volgen elkaar op.



Belgen van 609 Sqn RAF in 1943; van links naar rechts: M. Van Neste, Charles Demoulin, Joseph Renier en Manu Geerts. (609 Sqn)

Gedurende de 16 maanden van zijn aanwezigheid in het "609", zal Joseph Renier 215 uren in gevechtsmissies vliegen. Hoewel zijn staat van dienst geen luchtoverwinningen bevat, zal hij zijn deel van de successen kennen in grondaanvallen op de meest uiteenlopende gelegenheidsdoelen: locomotieven, treinen, aken, vrachtwagens, elektriciteitscentrales die het gebruikelijke menu van zendingen op lage hoogte vormen.

Zijn laatste missie in het "609" voert Joseph Renier uit op 30 november 1943. Het is een "primeur" voor het smaldeel. Vanaf nu zal het aan zijn programma *Sweeps* op lage hoogte en lange afstand toevoegen om vijandelijke gevechtsvliegtuigen die terugkeren van onderscheppingsmissies op geallieerde bommenwerpers, bij hun landing aan te vallen. Onder commando van zijn C.O., Sqn Ldr Thorton-Brown, is het smaldeel opgestegen om het gebied St Truiden - Venlo "schoon te vegen", een missie waarbij Remy Van Lierde, leider van de *Blue Section* waarvan Joseph Renier deel uitmaakt, een overwinning zal behalen op een Me 110.

Joseph Renier sluit zijn eerste operatieronde af met een lovende beoordeling van zijn C.O. waarvan het grootste deel in enkele regels kan worden samengevat:

« Joseph Renier has carried out some excellent operational work (...) has proved himself a very reliable operation pilot (...) I consider he should receive some form of recognition for his service. »



Raymond "Cheval" Lallemand heeft zojuist het DFC (Distinguished Flying Cross) ontvangen op 21 juli 1943. Zijn vrienden, waaronder Joseph Renier (eerste van rechts), haasten zich om hem te feliciteren. Van links naar rechts: Demoulin, Geerts, Van Lierde, Lallemand en Renier. (Inbel)

In de Napier fabrieken

Joseph Renier zal deze vorm van erkenning die zijn C.O. voor hem wenst, bij zijn volgende affectatie ervaren. Zijn rustperiode zal hij namelijk niet in een of andere obscure administratieve functie doorbrengen, maar als testpiloot in de Napier-fabrieken in Luton. Op 12 december 1943 vervangt hij Raymond Lallemand, een eminent figuur van het "609", die na zijn eerste operationele ronde, ook in dezelfde functie was opgeroepen. Er was geen tekort aan werk. Zowel de Typhoon als de

Tempest, die toen in ontwikkeling was, worden uitgerust met de 2.400 pk Napier Sabre motor. De RAF autoriteiten hadden aangedrongen om deze motor meer betrouwbaar te maken. Nieuwe afstellingen worden bestudeerd, onderdelen gewijzigd, stappen die uitgebreide tests vereisen alvorens in de productielijnen te worden geïntegreerd.

Joseph Renier zal toegewezen blijven aan de Napier fabrieken tot 12 februari 1944, waar hij gedurende deze twee wintermaanden niet minder dan 56 testvluchten uitvoert. Terwijl hij in het technisch domein blijft, wordt hij op 13 februari overgeplaatst naar de 13 Maintenance Unit te Henlow als testpiloot voor de Typhoon en de Mosquito die uit onderhoud komen. Binnen deze context voert hij een snelle conversie uit op het werkpaard van de De Havilland maatschappij: de Mosquito, in de volksmond "*the Wooden Wonder*" genoemd in verwijzing naar zijn houten structuur, maar dat een van de meest veelzijdige vliegtuigen van de oorlog zou blijken te zijn.

Joseph Renier blijft tot 4 juli 1944 aan deze eenheid verbonden en volbrengt er 110 vliegreizen tot grote tevredenheid van de commandant van de eenheid: « ... *A sound and capable officer who has carried out his duties of test pilot of Mosquito and Typhoon aircraft in a very satisfactory manner.*»

Tweede Operatie beurt

Hij verlaat de 13 MU om aan zijn tweede operationele tour te beginnen. De operationele omgeving is drastisch veranderd gedurende de zes maanden dat Joseph Renier weg is van de gevechten. Op 6 juni markeert de landing in Normandië de opening van het tweede front. Hoewel de Geallieerden er nog niet in geslaagd zijn de Duitse weerstand in de Cotentin-regio volledig te neutraliseren, was de formidabele Anglo-Amerikaanse oorlogsmachine in opmars. In de Middellandse Zee zijn Sicilië, Sardinië en Corsica in handen van de Geallieerden. De verovering van het Italiaanse schiereiland gaat door, Rome is gevallen op 4 juni, de landing aan de Franse Rivièra wordt voorbereid. In het Oosten zijn de Russen in het offensief van de Oostzee tot de Zwarte Zee. De strop sluit zich om de As-strijdkrachten. Tijdens zijn tweede operationele tour zal Joseph Renier vliegen als fotografische verkenningspiloot. Als nauwkeurig en nauwgezet man, voor wie details belangrijk zijn, is deze nieuwe opdracht, evenals de vorige, bijzonder geschikt voor zijn temperament en bekwaamheden. Het is ook een teken van vertrouwen en waardering van de kant van de RAF-autoriteiten, omdat maar weinig buitenlandse piloten in dit soort eenheden mogen dienen.

Op 4 juli voegt Joseph Renier zich bij de 8 PRU/OTU in Dyce. Hij vliegt 53 uur op Mosquito, wat hem in staat stelt de bijzonderheden van zijn nieuwe missie te ontdekken.

Op 12 september komt hij aan bij de 34 PR Wing van de 2TAF en wordt ingedeeld bij het 140 Sqn uitgerust met Mosquito PR.XVI. Een smaldeel PR.XI Spitfires en een smaldeel Wellington vervolledigen de sterkte van de eenheid. De Wing, waarvan de opdracht gericht is op verkenning op grote hoogte overdag en 's nachts, is een van de essentiële instrumenten voor de operationele planning en rapporteert als zodanig rechtstreeks aan het hoofdkwartier van de TAF.

Op 9 september wordt het 140 Sqn naar Frankrijk ontplooid en het is in Amiens dat Joseph Renier zich bij zijn nieuw smaldeel voegt. Eind september zijn alle smaldelen van de Wing herenigd in Melsbroek, dat zes maanden lang hun belangrijkste uitvalsbasis zal zijn. Hoewel deze stationering te Melsbroek de terugkeer naar huis inleidt, zijn de operaties nog lang niet ten einde.

Laten we snel de nieuwe omgeving ontdekken waarin Joseph Renier zich bevindt. Uitgerust met een batterij verticale (4) en schuine (1) camera's, wordt de Mosquito PR.XVI, met zijn nachtblauwe schildering, sinds juli 1944 door het 140 Sqn gebruikt. De fotografische verkenningsversie is de laatste in de rij. De tandem piloot en navigator die de bemanning vormen, maakt een optimale taakverdeling mogelijk. Uniek in een vliegtuig met houten structuur is de cabinedruk. Ontdaan van enige bewapening, zijn het zijn prestaties die in de eerste plaats zijn bescherming moeten zijn. Een operationeel plafond van 40.000 ft, een snelheid van 365 Kts op 28.000 ft zou het in principe buiten het bereik van vijandelijke jagers van het type Fw 190 en Me 109 moeten houden, zolang deze geen hoogtevoordeel hebben bij een eventuele interceptie. De PR-missie was echter met veel valkuilen

bezaaid. Om alleen op grote hoogte diep vijandelijk gebied in te dringen bracht zonder twijfel gevaren met zich mee. Ook al was op de hoogten waarop de PR Mosquito's opereerden het risico van "Flak" verminderd, dan nog was het vliegen buiten de *contrail* zones absoluut noodzakelijk om aan visuele detectie te ontsnappen. Anderzijds bleef een voortdurende waakzaamheid, soms moeilijk te verenigen met de noodzaak van nauwkeurige navigatie, de beste garantie om te overleven.

Het weer was een bepalende factor voor het succes van de missie. Alleen bij heldere hemel kon worden gefotografeerd, maar gunstige weersomstandigheden hadden tot gevolg dat meer luchtverdedigingsjagers in de lucht werden gestuurd. Op de terugreis kwam het gevaar voor de bemanningen soms van de snelle geallieerde jagers, die zich niet stoorden aan identificatieprocedures, maar de Mosquito had een silhouet dat dicht bij dat van de Me 410 lag.

Als direct gevolg van de weersbeperkingen vlogen PR-squadrons minder vluchten dan andere TAF-eenheden, maar het uitzonderlijke uithoudingsvermogen van de Mosquito maakte het mogelijk elke missie grondig uit te voeren.

Wanneer Joseph Renier zich bij zijn smaldeel in Amiens voegt is een groot deel van België bevrijd, maar de veldtocht in Nederland is tot stilstand gekomen. De Engelsen zullen in Arnhem een drama beleven dat sommigen zullen toeschrijven aan een gebrek van exploitatie van de PR-missie, aangezien een onderschatting van de loutere verdubbeling van de aanwezige Duitse strijdkrachten een van de oorzaken van de mislukking zal zijn. Bovendien zal de buitensporig lange lengte van de communicatielijnen het tempo van de operaties weldra vertragen. Hoewel de haven van Antwerpen ongeschonden in geallieerde handen was gevallen, bleef het gebruik ervan onmogelijk omdat de Beneden-Schelde en de Zeeuwse eilanden nog steeds onder Duitse controle stonden. Bovendien zullen de Duitsers, vanaf vaste of mobiele lanceerplaatsen in de omgeving van Rotterdam, Den Haag, Tilburg, Breda, de metropool als doelwit nemen voor hun V1 en V2 aanvallen. De moeilijke lokalisering van deze plaatsen zal een prioritaire opdracht zijn voor de PR-eenheden, naast de meer traditionele taken van het zoeken naar troepenconcentraties en -bewegingen, het lokaliseren van verdedigingslijnes en het vaststellen van de bezettingsgraad van de vliegvelden.

Joseph Renier voert zijn eerste missie uit op 6 oktober 1944 met een fotografische verkenning van de sector Rotterdam - Den Haag op 28.000 ft. - 2u30 vliegen zonder enig probleem. De operationele missies volgen elkaar op, de meeste aan boord van de Mosquito MM395 met zijn trouwe navigator Flight Sergeant Guilliams. Alle missies op grote hoogte, zeer dikwijls in de sector die zich uitstrekt van het noorden van Amsterdam tot de Friese eilanden, zijn noodzakelijk om een systematisch onderzoek en de betrouwbaarheid van de inlichtingen te garanderen. Tijdens deze missies zullen zij de gelegenheid hebben de rookpluimen te observeren die de ballistische baan van de V2-raketten in de stratosfeer aangeven en getuige te zijn van onderscheppingen van geallieerde bommenwerperformaties door Me 262 en Me 163, nieuwe bedreigingen die ook de PR-jagers bedreigen.

Het slechte weer heeft de uitvoering van de missies in de maand december aanzienlijk verstoord. De Duitsers zullen hiervan gebruik maken om hun offensief in de Ardennen te beginnen. Op 1 januari 1945 bij dageraad wordt het vliegveld Melsbroek zwaar getroffen door de verrassingsaanval van de Luftwaffe. De operatie "Bodenplatte" kost de 34 Wing het verlies van zes Mosquitos PR XVI, zes Spitfires PR XI en veertien Wellingtons. De opdrachten zullen echter dezelfde dag worden hervat en het zal minder dan een week duren om de troepen weer op hun normale niveau te brengen.

Eind februari worden de smaldelen van de Wing gereorganiseerd. Er gebeuren personeelsverplaatsingen, Joseph Renier verlaat het 140 Sqn waarin hij 19 operationele missies heeft uitgevoerd, hij wordt overgeplaatst naar het 16 Sqn uitgerust met PR XI Spitfires.

Zoals de Mosquito PR XVI is de Spitfire PR XI een ongewapend toestel, maar bij gebrek aan een drukcabine is het weinig comfortabel. Zijn prestaties zijn bijna gelijkwaardig aan die van de Mosquito, maar het risico verbonden aan de PR-missie met een éénzitter is aanzienlijk toegenomen.

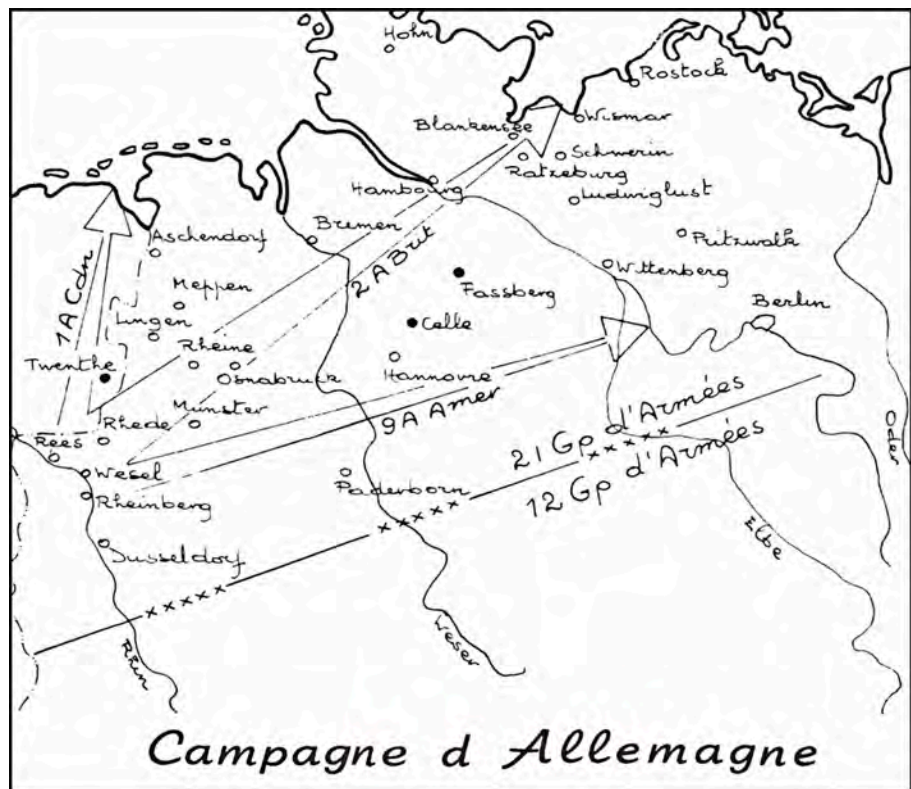


Spitfire PR.XI. (Wikimedia Commons)

Met de oversteek van de Rijn bij Wesel op 25 maart 1945 begint de veldtocht in Duitsland, de laatste fase van de oorlog in het Westen. De 21 Legergroep, verbonden met de 2TAF, rukt op naar de Baltische kust. Tussen 23 maart en 26 april 1945 zal Joseph

Renier 13 missies uitvoeren aan boord van zijn Spit, meestal in het gebied van Bremen - Hamburg - Kiel. Volgens zijn missieverslagen hebben sommige van deze missies een blijvende indruk op hem achtergelaten:

*« 24 March 1945 - Melsbroeck » - Short Report
Climbed to the Rhine at 27.000ft. Changed course because I got mixed with American bombers. Made a run from Dortmund to Munster and started second run from Munster to Osnabruck. Got mixed again with bombers flying the same altitude. Was chased by four unidentified twin engine fighters (P38?) and a few seconds later by four more. After that I was intercepted by two single engine friendly fighters and got completely lost! I pinpointed my position back over the Rhine, saw a friendly bomber on fire over Hamm, and continued my mission... »*



Maar het is zonder twijfel de missie van 18 april 1945 die in zijn herinnering zal blijven. Uitgevoerd vanaf Eindhoven waar het smaldeel sinds begin april ontplooid is, zal hij grotendeels de toekenning van het DFC aan deze zending te danken hebben:

*« 18 April 1945 - Eindhoven - Short Report
Mission: Mosaïc Kiel - Neumunster - Rupin.
Set course and climbed to 28.000ft. 10/10 clouds but the target area was clear. Was chased by a Me 109 which tried to come in my tail. I turned on him. He made a half roll and pulled away in a very fast and steep dive. I made five runs over target. On my second run I saw two unidentified single seat fighters. To avoid being seen I flew four minutes full out north of Kiel. During the encounter with the Me 109 as a result of avoiding action I broke the oxygen tube. I flew the remainder of the mission - 1hr30 min - with the free end of the oxygen tube in my mouth as a cigar after removing the mask... »*

Op 26 april voert Joseph Renier zijn laatste oorlogszending uit: een fotodekking van het maritiem verkeer aan de monding van de Elbe rond Cuxhafen-Borkum op 27.000 ft, vluchtduur 2.05 u.

Op 16 juni 1945 verlaat Joseph Renier de 34 Wing voor het Hoofdkwartier van Group Captain Leboutte in Brussel. Hij is lid van de "Belgische Rekruteringsmissie" met de rang van Squadron Leader. Hij zal daar werken aan de opbouw van ons Militair Vliegwezen, waarvan onze nationale smaldelen - 349 en 350 - die in Fassberg zijn gestationeerd, de hoeksteen moeten vormen, maar die momenteel nog onder toezicht van de RAF staan.

Op 4 december 1945 wordt hij onderscheiden met het Distinguished Flying Cross.

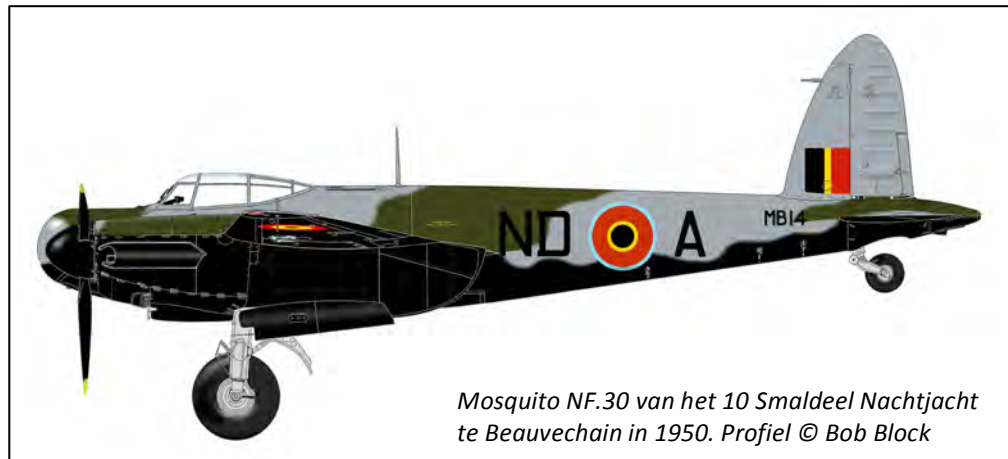
Op eigen vleugels

Op 15 oktober 1946 verlaat het Militair Vliegwezen de RAF om op eigen vleugels te vliegen. Op 24 oktober landen onze Spitfires in Beauvechain en luiden een nieuw tijdperk in. Joseph Renier wordt op 1 december tot kapitein benoemd en op 26 december 1946 tot majoor.

Maar het stafwerk is niet het einde van zijn roeping als vliegenier en zo spoedig mogelijk grijpt hij de gelegenheid aan om weer in contact te komen met het operationele leven. Onze Luchtmacht is van plan om een "Nachtjacht" component op te richten. Daartoe was in januari 1947 een order geplaatst voor 22 Mosquito NF.30's. Ook al zouden zij druppelsgewijs worden afgeleverd, dan nog moesten zij voorzien worden van bemanningen. Er waren er echter niet veel die tijdens de oorlog ervaring hadden opgedaan met de Mosquito, en nog minder die als piloot of navigator betrokken waren geweest bij de nachtjacht.

Op 13 oktober 1947 vervoegt Joseph Renier de AFTS (Advanced Flying Training School) om een korte reconversie op de Mosquito te volgen. Op 28 oktober keert hij terug naar Engeland om bij het 29 Sqn deel te nemen aan de "Night Fighter Leader" cursus in Leeming. Op 8 maart 1948, vervoegt hij de 1 Jachtwing.

Een eerste nachtjacht-flight wordt op 01 juni 1948 in Beauvechain opgericht. Joseph Renier zal een van de vier piloten zijn die de kern zullen vormen voor het nachtjacht-smaldeel dat op 1 juli 1949 zal worden opgericht.



Mosquito NF.30 van het 10 Smaldeel Nachtjacht te Beauvechain in 1950. Profiel © Bob Block

De 1 Wing breidt zich uit. Eind 1949 beschikt het over vijf smaldelen (349, 350, 4, 10 & Aux). Een ervaren officier moet de verschillende luchtactiviteiten van de eenheid coördineren. Deze verantwoordelijkheid zal Joseph Renier tijdelijk op zich nemen wanneer Majoor Colignon in oktober 1949 naar Kamina vertrekt en dit tot de aankomst van Sqn Ldr Winskill in maart 1950. Deze rol van O.S.N. (Officier Supérieur Navigant), zal hij van 30 september tot 30 december 1950 ook vervullen bij de 2 Jachtwing in Florennes. Dit gebeurde op aandringen van Lt Col R. Lallemand, korpschef van deze eenheid, waarmee hij sinds het glorieuze tijdperk van de "609" sterke vriendschapsbanden had.

Op 26 december 1950 wordt hij benoemd tot Luitenant-kolonel. Op 1 januari 1951 wordt Joseph Renier benoemd tot korpsoverste van de 1 Wing, als opvolger van majoor A. Van de Velde. Het is de periode van uitbreiding van de Luchtmacht, tijdens dewelke België toetreedt tot de NAVO, dat de Koreaanse oorlog uitbreekt. Er worden dus nieuwe wings gecreëerd. Jonge piloten versterken de

smaldelen, maar de problemen met omkadering zijn talrijk. Strengheid is nodig, het goede voorbeeld geven, kwaliteiten waarvan Joseph Renier getuigt. Hij vliegt zonder onderscheid op Spit, Meteor en Mosquito. Op het einde van de tweede semester 1951 maakt de commandant van de Groepering Operaties zijn evaluatie op:



Nachtjagerbemanningen op Beauvechain rond 1950. Joseph Renier zit rechts op de tweede rij.

« ... Uitstekende Wing commandant, volwaardig piloot, dagen nachtjacht. Onder zijn leiding volbracht zijn Wing 8060 vliegingen in 1951, met een minimum aan ongelukken. Moet gefeliciteerd worden voor het operationeel niveau waarop hij zijn smaldelen bracht. »

Maar op 8 juli 1952 komt er, hij hoopt, een tijdelijk einde aan zijn operationeel leven. Hij wordt aangewezen om de "Air Command and Staff School" in Maxwell

(USA) te volgen met een landgenoot... R. Lallemand. Joseph Renier, die zeker geen extrovert is, zal indruk maken op de Amerikaanse autoriteiten door zijn intrinsieke kwaliteiten:

« ... At first impression this officer seems somewhat reserved. Cooperative, openminded, intelligent, logical. Friendly, takes active interest in his work and in his associates. Not the talkative type, but speaks well. Outstanding abilities as a writer. »

Hoewel hij zich meer op zijn gemak voelt in een operationele basis dan in het stafwerk, staat hij nu voor een loopbaan in deze sferen. Het zal hem naar verschillende verantwoordelijke posten leiden bij de Groepering Operaties (Evere), bij AIRCENT (Fontainebleau) waar hij op 26 december 1954 tot kolonel zal worden bevorderd, bij de Luchtmachtstaf, bij het hoofdkwartier van de 83 Groep (Wahn) en opnieuw bij de Luchtmachtstaf.

Op 1 oktober 1958, 48 jaar oud, verlaat hij de actieve dienst en treedt hij toe tot het reservekader. Hij zal een burgerloopbaan verderzetten als luchtvaart technisch inspecteur bij de Fabrique Nationale (FN).

Joseph Renier overlijdt te Bourron Marlotte (Frankrijk) op 30 augustus 1983.

Eervolle onderscheidingen

Commandeur in de Leopoldsorde
Commandeur in de Kroonorde
Commandeur in de Orde van Leopold II
Oorlogskruis 1940 met palmen en bronzen leeuw
Militair Kruis 2^{de} Klasse
Kruis van de Ontsnaptten
Herdenkingsmedaille 1940-1945 met twee gekruiste zwaarden
Kruis voor politieke gevangenen met twee sterren
Distinguished Flying Cross
Frankrijk en Duitsland Ster
1939-1945 Star
Ereteken van Defensie

BRONNEN

Operational Record F540 - F541 — 609 Sqn - 140 Sqn - 16 Sqn

Persoonlijk Dossier KLM

CDH Documentatie

Informatie van Kol VI R. Lallemand DFC

BIBLIOGRAPHY

Above All Unseen, E. Leaf
Ed. PSL Ltd 1997

Photo Reconnaissance, A.J. Brookes
Ed. Ian Allan Ltd 1975

Battle of the Airfields, N. Franks
Ed. Grub Street London 1994