

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



**Remi Van Lierde
1915 - 1990**

Jean Buzin

Vertaling: P. & M-Ch. Buyse

Remi “Mony” Van Lierde

(14 Aug 1915 — 08 Jun 1990)

Jean Buzin

Vertaling: Paul & Marie-Christine Buyse

De 1^{ste} Jachtwing mag er prat op gaan tussen zijn eerste Korpsoversten één van de grootste figuren van de Belgische Sectie in de RAF te tellen. Eén van diegenen die in de loop van de Tweede Wereldoorlog ertoe bijgedragen hebben om de eer van onze Vleugels hoog in het vaandel te houden. Zijn plichtsbesef, zijn passie voor het vliegen en zijn spreekwoordelijke bescheidenheid hebben zijn ganse leven getekend.

Piloot bij de Militaire Luchtvaart

Remi Van Lierde werd op 14 augustus 1915 geboren te Overboelare, in de Vlaamse Ardennen. Na zijn studies als radio-elektriker aan de Hogere Nijverheidsschool te Gent, wordt hij op 16 september 1935 onder de wapens geroepen als milicien bij het 1^{ste} Rgt Aé. Er naar strevend een actief leven te leiden, vervoegt hij op 30 november 1935 de Observatie School en behaalt er het brevet van waarnemer. In deze functie wordt hij ingedeeld bij het 3^{de} Smd van het 1^{ste} Rgt Aé in Tienen. Dit smaldeel is uitgerust met Fairey Fox vliegtuigen. Aanvaard als KRO (Kandidaat Reserve Officier) in de loop van de maand september 1936, heeft hij de ambitie zijn vleugels als piloot te behalen. Ingedeeld bij de 75^{ste} Promotie leerling piloten, evenals trouwens Daniel Le Roy du Vivier, vervoegt hij in april 1937 de Vliegschool waar hij in maart 1938 het brevet van piloot behaalt. Daarna wordt hij terug ingedeeld bij het 3^{de} Smaldeel van het 1^{ste} Rgt Aé, doch ditmaal als piloot-waarnemer.



Squadron Leader R. Van Lierde. (via A. Bar)



Piloot-waarnemer op Fairey Fox bij het 3 Smd van 1 Rgt Aé. (via A.Bar)

Remi Van Lierde heeft er duidelijk zijn weg gevonden. Hij maakt veel vliegreizen. Op het moment dat de Nazi-aanval tegen de westerse democratieën op 10 mei 1940 is losgebarsten, totaliseert hij reeds 975 vliegreizen waarvan 155 's nachts.

Remi Van Lierde zal 10 mei 1940 vanaf de eerste rij meemaken. Inderdaad, hij is officier van wacht op het terrein nr 16 van Tienen wanneer hij om 1.52 u het algemeen alarm ontvangt, afgekondigd door de Staf van de Militaire Luchtvaart.

Het 3^{de} Smaldeel met haar 12 Fairey Fox toestellen staat als verkenningseenheid onder het bevel van het 2^{de} Legerkorps. Bij zonsopgang, nog voor de eerste Duitse aanvallen, wordt het smaldeel ontplooid op het oorlogsterrein van Glabbeek, waar het verdere bevelen afwacht...

Tussen 10 en 21 mei, de dag dat het zich naar Frankrijk begeeft, wordt het smaldeel achtereenvolgens verplaatst naar Grimbergen, Maldegem en Aalter en zal 12 zendingen (!) hebben uitgevoerd waarvan Remi Van Lierde er twee op zijn actief schrijft.

Op 14 mei voert hij een eerste verkenningsoopdracht uit, zonder incidenten. Op 16 mei bij het eerste ochtendgloren stijgt Remi Van Lierde op met als waarnemer kapitein Willemaers, zijn smaldeel-

commandant. Opdracht: de aanwezigheid van vijandelijke troepen nagaan in een zone tot 5 km voor de posities van het 2^{de} Legerkorps. De opdracht wordt uitgevoerd in scheervlucht. Ter hoogte van Putte wordt de Fairey Fox vanaf de grond zwaar beschoten waarbij het toestel wordt doorboord en Remi Van Lierde in het aangezicht wordt gekwetst. Niettemin slaagt hij erin een noodlanding binnen de eigen linies te maken. De bemanning wordt opgevangen door de soldaten van het Fort van Walem. Remi Van Lierde heeft het bewustzijn verloren en wordt overgebracht naar de infirmerie van het fort alvorens te worden opgenomen in het veldhospitaal van Aalst, terwijl zijn waarnemer, quasi ongedeerd het smaldeel in Grimbergen vervoegt.



Met de pilotenvleugels van Mil Aé op de linkermouw (via A. Bar)

De Duitse vooruitgang is niet te stuiten. Op 20 mei brengt men de gekwetsten aan boord van een sanitaire trein met bestemming Torhout, een lange omzwerving die op 29 mei 1940 zal eindigen in het hospitaal van Brugge. Ondertussen krijgt hij een ander statuut: dit van krijgsgevangene.



Bij de Militaire Luchtvaart. (AELR via A. Bar)

Doch Remi Van Lierde is niet de man om zo maar de gebeurtenissen gelaten te ondergaan. Op 30 mei is hij voldoende gerecupereerd, hij misleidt zijn bewakers en gaat naar huis in Lessen. Hij verbergt zich en geneest er van zijn verwondingen.

Niet veel later neemt hij een kordate beslissing: Engeland vervoegen. Op 28 september neemt hij afscheid van zijn echtgenote en ouders en vertrekt te voet naar Spanje en Gibraltar om zijn bestemming Albion te bereiken.

Gedurende acht maand zal Remi Van Lierde een echt epos beleven dat op zich niet zou misstaan als hoofdstuk in het boek "Ontsnappingen". Zonder identiteitsdocumenten, misleiden van de Madrileense politie, zich voordoen als een Duits piloot op pelgrimstocht naar de wieg van de campagne van Franco, niet minder dan 25 maal aangehouden, gevangen genomen, ontsnapt, vervolgd door de Spaanse politie, springend van een rijdende expresstrein, zal hij ook het trieste privilege kennen van als eerste Belg te worden opgesloten in het interneringskamp van Miranda. Uiteindelijk uit Spanje weggestuurd, richting Frankrijk, zal hij er in slagen Lissabon te bereiken en in contact te komen met de Britse ambassade. In de nacht van 20 juli 1941 gaat hij aan boord van een in de Taag aangemeerd Brits watervliegtuig dat hem naar Groot-Brittannië brengt.

Piloot bij de RAF

Op 5 september 1941 wordt hij aangeduid voor een "Refresher Flight" van de RAF in Hullavington en vliegt er met Tutor-Master en Hurricane. Na een twintigtal uren familiarisatie wordt hij aangeduid voor de 57 OTU te Hawarden. Daar zal hij de Spitfire leren kennen alsook de gevechtstactieken van de RAF. In de loop van de laatste twee maanden van het jaar 1941 vliegt hij niet minder dan 40 uren.

Op 6 januari 1942 ziet Remi Van Lierde zijn grootste ambitie verwezenlijkt: hij vervoegt het 609 Squadron waar hij een groep Belgische piloten ontmoet die er reeds de reputatie van onze vleugels hoog hielden.

François de Spirlet, Giovanni Dieu, Bob Wilmet, Jean Morai, Christian Ortman, Raymond Lalle- mant, Jean Offenber, Roger Malengrau, Jean de Selys Longchamps, Ivan du Monceau de Bergen- dal zullen zijn eerste wapenbroeders worden.

Het 609 Sqn “*West Riding of Yorkshire*” is een hulpsmaldeel. Sedert 11 februari 1941 bestaat er een mooie samenwerking tussen de Belgische piloten en “609”. Het is een samenhang die zal duren tot het einde van de oorlog. Drie Belgische piloten zullen zelfs de eer hebben van het smaldeel te leiden in operaties (Manu Geerts, Raymond Lalle- mant en Charles Demoulin). Dit is het gevolg van een RAF initiatief, geïnspireerd door Sqn Ldr Michael Robinson om meerdere van onze landgenoten in zijn squadron onder te brengen. Hij had veel waardering voor onze jachtpiloten die tot dan toe ver- spreid waren in verschillende smaldelen van het *Fighter Command*.

Op dat ogenblik rust het “609” uit in Digby, gelegen op de oostkust nabij de monding van de Wash. In de loop van de laatste maanden heeft het personeel veel verplaatsingen gekend en uitgezonderd enkele opdrachten die er in bestonden konvooien te beschermen, zijn het de oefenvluchten die het merendeel van de activiteiten uitmaken. Het is trouwens tijdens één van deze vluchten dat onze Mi- litaire Luchtvaart één van zijn opmerkelijkste figuren heeft verloren: Jean Offenber, op 20 januari 1942 slachtoffer van een botsing in volle vlucht.

Wat de operationele situatie betreft, begin 1942 lijken de As-mogendheden de wind nog in de zeilen te hebben. De Duitsers staan aan de poorten van Moskou, Rommel belegert Tobroek, de slag op de Atlantische oceaan woedt in volle hevigheid en de Duitse onderzeeërs veroorzaken steeds meer ra- vage onder de geallieerde konvooien. Bovendien beleeft de RAF in de loop van de herfst 1941 een onaangename verrassing met het verschijnen van een nieuwe tegenstander: de Focke Wulf Fw190 die zich ontpopt als een jachtvliegtuig dat in alle domeinen superieur is aan de Spitfire Mk.V, het standaard jachtvliegtuig van de smaldelen van het *Fighter Command*.

Maar in werkelijkheid moet de *Luftwaffe* het initiatief uit handen geven in het Westen omdat zij ook moet opereren op het Oostfront en in het Middellands Zeegebied. De middelen hiertoe worden vooral weggehaald uit de eenheden die gestationeerd zijn in het Noorden van Frankrijk. Daar blij- ven slechts twee jachteskaders ontplooid, het JG26 en het JG2, beiden uitgerust met de Fw190A en de Bf109F.

Remi Van Lierde went zich aan zijn nieuwe omgeving en beëindigt zijn opleiding. Op 6 februari 1942 krijgt hij zijn eerste operationele opdracht. Het “609” moet de dekking van een konvooi ver- zekeren. De “*Ops Records*” van het smaldeel leren ons dat sinds een jaar de eenheid geen dergelijk hoog activiteitenpeil heeft gekend. Het konvooi is zeer belangrijk en uiteraard is de *Luftwaffe* hier- over goed ingelicht. Gedurende de ganse dag trachten Dornier’s Do217 van Eindhoven en Gilze Rijen het aan te vallen. In de namiddag gaat de “*Red Section*” bestaande uit Jean Morai en Remi Van Lierde de strijd aan met vijf Do217’s en verplicht deze hun gevecht te staken en hun heil te zoeken in de bescherming van de wolken. Na afloop van deze eerste operationele opdracht krijgt Remi Van Lierde een “één Do 217 beschadigd” op zijn palmares toegewezen.

Met 609 Sqn op Typhoon

De wintermaanden van 1941-1942 verlopen ver- der met enkele offensieve opdrachten in het noorden van Frankrijk om de Duit- se jacht wakker te maken en met de traditionele ta- ken om de konvooien te beschermen. Begin april 1942 wordt het smaldeel



Conversie op Hawker Typhoon in Duxford vanaf april 1942 (via A. Bar)

naar Duxford gestuurd, ten zuiden van Cambridge waar de overschakeling naar de Typhoon Mk.Ib wacht. Het “609” en ook het “56”, dat eveneens gestationeerd is in Duxford, zullen de eerste twee smaldelen van de RAF zijn die met dit nieuwe toestel worden uitgerust. Dit vliegtuig wordt met open armen ontvangen door de strategen van de RAF om het op te nemen tegen de Fw190’s. Aanvankelijk is het een ontgoocheling wanneer blijkt dat de Typhoon niet aan de verwachtingen voldoet. Het vliegtuig was inderdaad het eerste om de magische grens van 400 mpu te doorbreken, maar het werd in het smaldeel afgeleverd met een aantal verontrustende eigenschappen. Problemen met de structuur veroorzaakt door “flutter”, een fenomeen dat toen weinig gekend was, konden leiden tot het uiteenspatten van het toestel in volle vlucht. Daarbij kwam een totaal onvoldoende bedrijfszekerheid van de motor Napier Sabre met een vermogen van 2.400 pk, zonder de koolmonoxyde te vergeten die het klein monster geniepig in de cockpit joeg.

Krachtig doch zwaar, met een hoge vleugelbelasting, bleek de Typhoon al snel de mindere van de Fw190 boven de 15.000 voet. Afgezien van de superioriteit in snelheid op lage hoogte en zijn enorme vuurkracht die bestond uit vier kanonnen van 20 mm, voldeed deze bolide niet aan de verwachtingen. Uiteindelijk was het dank zij het vernuft en de overtuiging van Roland Beamont, C.O. van “609” en oud-testpiloot van de Typhoon, die met het toestel op lage hoogte alles uit de kast had gehaald, dat de autoriteiten van de RAF overtuigd werden van zijn kwaliteiten voor operaties op lage hoogte.

Met dit vooruitzicht is het evident dat de piloten van “609” met een bepaalde terughoudendheid bezit nemen van hun nieuw toestel. Ze zullen dit als eerste moeten ervaren en sommigen betalen de overhaaste ontwikkeling van het vliegtuig zelfs met hun leven.

Maar Remi Van Lierde was niet erg onder de indruk van deze “kolos” van 7 ton. Raymond Lallemand vertelde ons dat Mony – familiale bijnaam van Remi Van Lierde – de enige was die de Typhoon waardeerde vanaf zijn eerste vlucht, doch zonder te weten dat hij weinige tijd nadien zou moeten afrekenen met alle soorten defecten die het vliegtuig in petto had!



609 was gestationeerd op Biggin Hill tussen september en november 1942. Mony Van Lierde is links gehurkt (via A. Bar)

Technische problemen en een ondermaats onderhoud sturen de omschakeling in de war, doch in deze periode van het jaar zijn de dagen langer en elke gelegenheid wordt aangewend om ervaring op te doen. Remi Van Lierde heeft er zin in en in de loop van de twee maanden dat de Typhoon in “609” in dienst was (mei – juni 1943), totaliseert hij niet minder dan 65 vliegreuren op deze machine.

Midden juli treedt “609” terug in de operationele arena. Het programma omvat enkele “Sweeps” boven het vasteland doch bovenal “*Combat Air Patrols*” op lage hoogte boven het Kanaal ter hoogte van Falmouth en Dungeness. Alhoewel Hitler had opgegeven Engeland binnen te vallen, ging de *Luftwaffe* verder met het regelmatig uitvoeren van nachtraids waarbij ze met een bepaalde regelmaat de Engelse steden in Kent bombardeerden. De Fw190’s, als jachtbommenwerpers omgebouwd, voerden overdag in scheervlucht intimidatievluchten uit op de steden en de kustinstallaties. De Typhoons gebruikten hun snelheidssuperioriteit en waren derhalve vlug gespecialiseerd in het onderscheppen van deze indringers.

Het is tijdens de routine-patrouillevluchten boven het Kanaal, vanaf Biggin Hill en vervolgens vanaf Manston, dat het jaar 1942 wordt beëindigd en ook het eerste operationeel jaar van Remi Van Lierde. Hij heeft dan 310 vluchten waarvan 195 uren op Typhoon, inbegrepen 97 operationele uren.

Januari 1943 zal in de annalen van het “609” een memorabele dag kennen waarin onze landgenoten bijzonder in het daglicht zullen komen staan. Het is inderdaad op 20 januari dat Jean de Selys Longchamps zijn stoutmoedige actie zal uitvoeren door met de kanonnen van zijn Typhoon de voorgevel te beschieten van het HK van de Gestapo in Brussel. Maar het is ook de dag die de Luft-Luftwaffe uitkoos om een massale aanval met jachtbommenwerpers



In november 1942 wordt 609 overgeplaatst naar Manston en blijft daar tot juli 1943. Mony Van Lierde zit links bij de romp. (via A. Bar)

Fw190’s, geëscorteerd door Bf109’s, op Londen uit te voeren. Het betreft de grootste raid sinds de Slag om Engeland. Het “609” wordt er bij betrokken: Remi Van Lierde trekt ten strijde en ontvangt zijn orders van de interceptie-controleurs. Hij bevindt zich op hoogte en bemerkt onder zich een formatie van Fw190’s op terugtocht naar Frankrijk, dalend doorheen de verschillende opeenvolgende wolkenlagen. Mony zet de achtervolging in, opent het vuur maar telkens verdwijnen de Duitsers in een wolkenlaag. In zijn achtervolging dicht bij de Franse kust heeft hij bijna een botsing met twee vijandelijke toestellen. Hij raakt een Fw190 die verandert in een vuurbal... zijn eerste bevestigde overwinning. Doch Mony geraakt in moeilijkheden: zijn cockpit vult zich met rook, hij bereidt zich voor om uit te springen, schuift de cockpit open... en de rook verdwijnt! Hij slaagt er toch in Manston te bereiken en zodoende een ijskoud bad in het Kanaal te vermijden.

Tijdens die dag voerde het *Fighter Command* 214 vluchten uit en behaalde 13 overwinningen waarvan er zes op het krediet van het “609” worden genoteerd en waarvan er twee aan onze kleuren worden toegewezen (R. Van Lierde en R. Lallemand).

Door zijn ontplooiing in Manston vanaf november 1942 zal “609” zich vlug onderscheiden in alle soorten offensieve opdrachten, op touw gezet door de 11^e Jachtgroep. Soms indrukwekkende zendingen met formaties van meerdere tientallen jachtvliegtuigen tijdens de “Rodeo” en “Circus” opdrachten, soms kleine formaties op lage hoogte voor gewapende verkenningsvluchten boven de bezette gebieden in het Noorden van Frankrijk en in België, en tenslotte, aanvallen op de snelle vedettes en op de “Flak ships” van de *Kriegsmarine* op het Kanaal.

De “Rhubarbs” waren zonder twijfel opwindende, doch tevens de meest gevaarlijke zendingen. Meestal bij overtrokken weer staken kleine formaties van twee tot vier vliegtuigen net boven de golven het Kanaal over alvorens te klimmen naar 2.000 voet, onder de relatieve bescherming van de



Te RAF Manston in maart 1943, met o.a. Sqn Ldr R. ‘Bee’ Beamont, C.O. 609 Sqn (A), en de Belgische piloten R. ‘Mony’ Van Lierde (B), A. ‘Le Men’ Blanco (C) en R. ‘Cheval’ Lallemand (D). (RAF foto, ingekleurd door M. Crame)

wolken, om de vijandelijke luchtafweer langs de kust te ontwijken. Vervolgens daalden ze tot rakelings boven de grond op zoek naar geschikte doelwitten (munitietreinen, locomotieven, aken, elektrische centrales, transformatoren en vliegtuigen in vlucht of op de grond). Bij heldere nachten werden de stoutmoedige opdrachten solo uitgevoerd onder de naam “Intruder”. Daarbij werd de kust op grote hoogte overvlogen om dan te dalen en het terrein uit te kammen er wel op lettend om de dodelijke lichtbundels van de zoeklichten te vermijden.

Remi Van Lierde zal tijdens deze vluchten nogmaals zijn bekwaamheid en overwinningsdrang aantonen. Het volstaat om de *Ops Records* van “609” in te kijken om ons hiervan te overtuigen.

Op 26 maart 1943 schuimt Mony zijn geboortestreek af in de omtrek van Ronse tijdens een “Rhubarb”. Hij valt achtereenvolgens een tanker-binnenschip aan dat explodeert, een goederentrein in het station van Lessen en de elektrische centrale van Deux-Acren. Daarna valt hij een afgezonderde locomotief aan waarvan de machinist niet schijnt te beseffen welk gevaar hij loopt, terwijl Mony een lange bocht maakt om hem de tijd te geven te ontsnappen alvorens zijn aanval te lanceren. Tijdens het optrekken na de aanval merkt hij een transportvliegtuig op, een Ju52 die klaarblijkelijk was

opgestegen vanaf het nabije Chièvres. Hij heeft nog een twintigtal obussen over, genoeg om zijn tweede bevestigde overwinning te noteren. De Ju52 stort te pletter op de grens van Ath.



Een Hawker Typhoon Mk.Ib van 609 Sqn RAF te Manston. (via A. Bar)

Op 14 mei 1943 schiet Remi Van Lierde twee hoofdvogels af in de geschiedenis van "609". Bij het uitvoeren van een solo "Intruder"-opdracht is zijn vliegtuig geladen met twee bommen van 250 lbs, een primeur. Het personeel van de basis heeft "overwinningstempels" op de bommen aangebracht. Mony bestemt zijn bommen voor de elektrische centrale van Deux-Acres. Hij stijgt op om 23.35 uur doch nevel belet hem de centrale te

lokaliseren. Hij dropt de bommen dan maar op het rangeerstation van Bergen, valt een locomotief aan en volgt de Schelde noordwaarts met de intentie de kust te volgen in de richting van Calais, op zoek naar een eventueel doelwit. Terwijl hij op 300 voet boven de zee Oostende nadert, ziet hij boven zich het silhouet van een tweemotorige He111. Hij blijft er achter, verliest hem even uit het oog, vindt hem terug, vermindert snelheid door met zijn vliegtuig een slip uit te voeren, sluit de radiatorkleppen af, slaagt er in zich te positioneren en opent het vuur van op een afstand van 400 yards. De linker motor wordt geraakt, de He111 begint een "chandelle", verliest snelheid en stort te pletter in zee. Een derde overwinning voor Mony die om 00.45 u landt te Manston.

Op 21 mei 1943 ontvangt hij het DFC met als eervolle vermelding:

"has participated in many operational missions during which he has inflicted considerable damage on the enemy. In addition to destroying three enemy aircraft he has damaged seven locomotives and five enemy ships".

Remi Van Lierde is er de man niet naar om op zijn lauweren te rusten. Deze officiële erkenning zet geenszins een domper op zijn enthousiasme.

Op 30 juli 1943 wordt "609" betrokken in een "Circus" als achterste beschermingselement bij een aanval van Boston bommenwerpers op het vliegveld van Schiphol. De sectie van Remi Van Lierde wordt aangevallen door drie Bf109's. Eén van de aanvallers wordt neergehaald door F/L Hasbjorn, Flight Co van "609", terwijl Mony zodanig manoeuvreert dat zijn achtervolger in tovlucht terecht komt en in zee te pletter stort. Een vierde overwinning wordt op zijn palmares genoteerd.



Enkele piloten van 609 : Legrand, Demoulin, Huls, Van Lierde en Geerts. (via A. Bar)

Op 5 oktober 1943 maakt Mony een gewapende verkenningsvlucht in de omstreken van Reims Châteaudun. Hij zal terugkeren met op zijn actief twee supplementaire overwinningen: een Ju88 die hij op de grond vernietigt op een vliegveld ten zuiden van Parijs en een tweede Ju88 die hij verrast tijdens de landing te Soissons. Op 30 november 1943 leidt Manu Geerts het 609 Sqn in een offensieve opdracht op lage hoogte boven België. Door het slechte weer in de buurt van Sint-Truiden moeten ze terugkeren. De formatie valt uiteen en begint te klimmen wanneer Remi Van Lierde tussen twee wolkenlagen een Me110 ontwaart. Tussen de regenbuien door achtervolgt hij hem en kan in schietpositie komen waarbij hij het toestel neerhaalt. Zijn zesde bevestigde overwinning.

In december 1943 beëindigt Remi Van Lierde zijn eerste operatiebeurt en verlaat hij het 609 Sqn. Op dat ogenblik totaliseert hij 232 opdrachten met een totaal van 293,50 vliegreuren. Hij moet “uitrusten” in de *Central Gunnery School* van Sutton Bridge waar hij tijdens de periode van 23 december 1943 tot 2 februari 1944 de cursus van “*Pilot Gunnery Instructor*” volgt. Hij vindt er de Spitfire terug en vervoegt nadien Manston als “*Group Gunnery Leader*”.

Met 3 Sqn op Tempest



Zijn rustperiode zal van korte duur zijn. Vanaf april 1944 vervoegt Remi Van Lierde als commandant van de “B” Flight het 3 Sqn dat ontplooid is in Newchurch. Deze Wing bestaat uit het 3 en het 486 Sqn en staat onder het bevel van Roland Beaumont, vroeger C.O. van “609”. De 150 Wing die deze beide smaldelen omvat, zal de eerste zijn die met Tempest Mk.V wordt uitgerust, een merkelijke verbetering van de Typhoon. Voorzien van een nieuwe vleugel die de problemen van compressibiliteit vermindert, een betere zichtbaarheid voor de piloot en een nog grotere maximum snelheid kondigt de Tempest Mk.V zich aan als een geducht wapen. Echter, wegens een staking in de werkplaatsen van Hawker, zullen gedurende verschillende maanden slechts het 3 en het 486 Sqn uitgerust worden!

De operationele voorrang gaat voortaan naar de voorbereidingen van de nakende landing. Het Commando wil geleidelijk het slagveld isoleren door het aanvallen van haveninstallaties, kustverdedigingen, vliegvelden, radarstations en verbindingsknooppunten. Het 3 Sqn wordt voornamelijk gebruikt voor de gewapende verkenningsopdrachten (*Rangers*). Het is tijdens deze acties dat Remi Van Lierde verschillende malen zijn formatie naar de omgeving van Waver en La Louvière leidt om er het treinverkeer, één van de voorkeursoelwitten, aan te vallen. Het is tijdens één van deze aanvallen dat de sectie onder bevel van Remi Van Lierde een volledige trein vernietigt, geladen met 80 tanks en verschillende andere voertuigen. Deze opdracht wordt door Mony heel eenvoudig in zijn logboek genoteerd:

“Best prang ever! Found a train at Wavre loaded with tanks and cars, 300 yds long. The whole lot went up in flames. One tank exploded under tail of blue 3. Self-hit in tail. Shared with FSgt Domanski and FO Edwards...”

De Campagne van Normandië gaat van start; op 6 juni 1944 wordt het tweede front geopend. Het 3 Sqn wordt gelast met het beschermen van de landingskonvoeien en patrouilleert tussen Cap Gris Nez en Le Havre. Op 16 juni wordt de opdracht gewijzigd door over te schakelen naar de jacht op de V1 vliegende bommen waarbij het Smaldeel en in het bijzonder Remi Van Lierde zich zullen onderscheiden.

De jacht op V1's

Inderdaad, tijdens de nacht van 12 juni 1944 is de eerste vliegende bom gevallen op Londen. Gedurende twee maanden zullen er dagelijks een honderdtal projectielen worden gelanceerd in de rich-

Het was een moeilijke opdracht want het objectief had slechts een spanwijdte van 16 voet en was tevens gevaarlijk gezien de bom een ton explosieven aan boord had. Verschillende piloten verloren het leven bij het ontploffen van het tuig wanneer het werd geraakt.

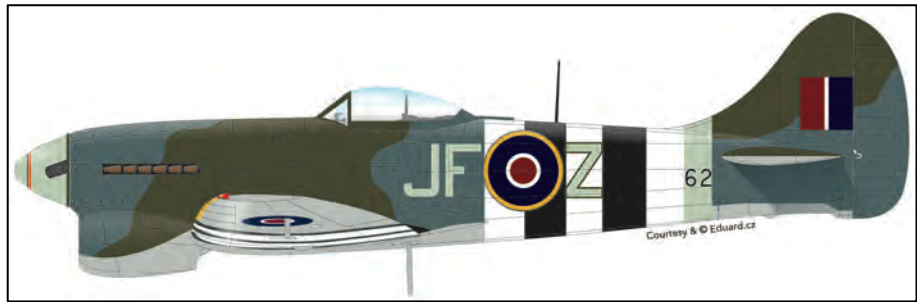


Foto van INBEL, de 'Belgian News Agency' te Eaton Place, Londen (waarschijnlijk midden 1944) met bijschrift :

F/Lt. R. Van Lierde, die het record heeft van neergeschoten vliegende bommen, hij heeft er 27 op zijn naam staan, wordt geïnterviewd door de heer Théo Fleischman, administrateur-directeur van de Belgische Nationale Omroep. Rechts, Sq/L. Maréchal.

augustus wordt hij gemuteerd als *Squadron Leader* naar het 164 Sqn dat gestationeerd is op het vliegveld B7 van Martigny in Picardië. Hij vindt er de Typhoon terug samen met de tactische operaties.

Dit squadron neemt deel aan de nabije luchtsteunopdrachten van het 1^{ste} Canadees Leger en wordt uitgerust met lucht/grond raketten. Met deze bewapening zullen de Typhoons van het 164 Sqn vanaf oktober 1944 de Hollandse Campagne ondersteunen. Ze zijn betrokken bij de bevrijding van de Beneden-Schelde en beschermen de ontscheping op de Zeeuwse Eilanden. Vervolgens ontplooiën ze naar Gilze-Rijen waar het smaldeel slechts één toestel zal verliezen tijdens de massale aanval van de *Luftwaffe* op 1 januari 1945. Deze datum zal nochtans in het zwart worden aangetekend in de annalen van de meeste squadrons van de 2TAF.

De *Luftwaffe* lanceert de operatie "*Bodenplatte*", een wanhopige poging om het luchtoverwicht in het westen te heroveren. Bijna 900 jachtvliegtuigen stijgen op vóór zonsopgang vanaf een dertigtal vliegvelden in het westen van Duitsland. Geleid door Ju88's die de navigatie verzekeren, kunnen elf eskaders in scheervlucht 17 vliegvelden in België, Nederland en het oosten van Frankrijk aanvallen. De verrassing is compleet. Ongeveer 500 vliegtuigen van de geallieerden zullen vernietigd worden. Deze operatie zal nochtans een ramp betekenen voor de *Luftwaffe* die in dit avontuur 232 piloten en ongeveer 300 vliegtuigen zal verliezen. Wat de squadrons van de 2TAF betreft, deze zullen in afwachting van nieuw materieel gedurende een week volledig lamgelegd worden.

Remi Van Lierde zal snel een opzienbarend palmares weten op te stellen: 37 vliegende bommen waarvan vier tijdens éénzelfde vlucht! Hij zal in deze discipline worden aanzien als één van de "azen" van de RAF. Desondanks bleef hij toch dezelfde met zijn spreekwoordelijke bescheidenheid zoals blijkt uit zijn verklaringen aan een reporter van de *Sunday Express*: "*I'm fed up chasing flying bombs. It's much too easy, not exciting...*".

De jacht op de V1's wordt de quasi exclusieve bezigheid van het 3 Sqn en dit tot het einde van de maand augustus, wanneer het tempo van de aanvallen aanzienlijk vermindert dank zij de vooruitgang van de geallieerde legers op het continent.

Intussen werd er op 12 juli een "bar" aan zijn DFC toegevoegd. Op 28 augustus

Tijdens een korte periode in januari 1945 zal het 164 Sqn gestationeerd worden in Chièvres en zonder twijfel zal Remi Van Lierde ietwat ontroerd geweest zijn bij het terugzien van zijn geboortestreek.

Eind januari 1945 verlaat Remi Van Lierde zijn commando voor de Staf van de 123 Wing nadat hij in de schoot van zijn smaldeel 83 operationele opdrachten heeft uitgevoerd. Zijn zin voor bevelvoering en organisatie worden unaniem erkend.

Dit zal beloond worden met een tweede “bar” aan zijn DFC.



164 Sqn RAF in december 1944 met zijn C.O., Sqn Ldr Remi Van Lierde, zittend in het midden. (via A. Bar)

Einde van de vijandelijkheden in Europa

De oorlog loopt ten einde en op 5 mei worden de vijandelijkheden op het westelijk front gestaakt. Het uur voor het opmaken van de eindbalans van Remi Van Lierde is aangebroken. Hij heeft in de schoot van de RAF 518 vluchten geboekt, heeft deelgenomen aan 419 opdrachten in drie operationele beurtten. Hij is de enige Belgische piloot aan wie driemaal het DFC werd toegekend.



C.O. van 350 (Belgian) Sqn RAF te Fassberg (DE) vanaf augustus 1945. (via A. Bar)

Een bladzijde wordt omgedraaid. Remi Van Lierde gaat als verbindingsofficier van de “Belgian Recruiting Mission” naar het HQ van de 2TAF. In augustus 1945 neemt hij in Fassberg het bevel over van “350” waar ook “349”, onder het bevel van zijn wapenvriend van “609” Raymond Lallemand, is ontplooid.

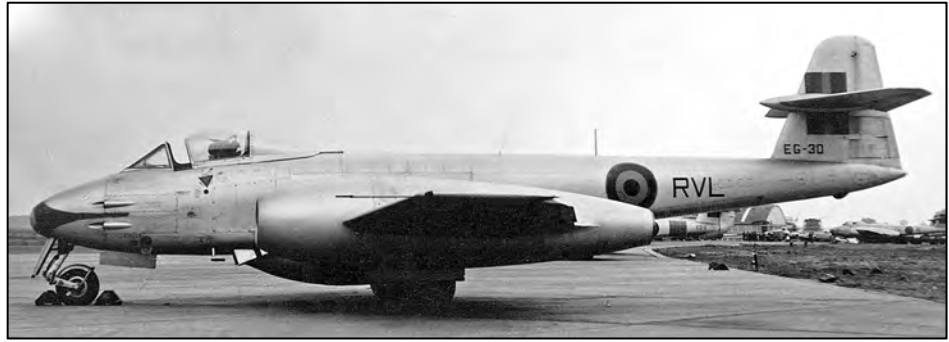
Er kondigt zich een moeilijke periode aan. De euforie van de overwinning vervaagt snel door het onzeker klimaat rond de toekomst van ons Militair Vliegwezen. Alhoewel heel wat hindernissen de samenstelling van de Belgische wing verstoren, krijgt Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier de opdracht deze op te richten.

Voor de zoveelste maal zal Remi Van Lierde tot voorbeeld dienen. Hij motiveert de ouderen en leidt de jongeren door meer dan 180 vluchten te presteren op Spitfire Mk.XIV en op Spitfire Mk.XVI. Op 15 oktober 1946 verlaten onze smaldelen de operationele voogdij van de RAF en zullen voortaan op eigen vleugels vliegen.

Bij de Luchtmacht

Op 24 oktober 1946 landen onze smaldelen op Bevekom waar ze de “A”-Wing uitmaken onder het bevel van Wing Commander Léon Prévot. Zeer snel, vanaf de maand december, wordt Prévot aangeduid om het bevel van de VVS over te nemen en het is aan Remi Van Lierde dat de teugels van de Wing worden toevertrouwd. Zijn prioritaire opdracht bestaat erin deze zo goed mogelijk onder te

Gloster Meteor F.8 EG-30, het persoonlijke vliegtuig van Remi Van Lierde toen hij commandant was van de 7 Jachtwing van Chièvres. Het vliegtuig draagt zijn initialen, zoals toen gebruikelijk was. (via A. Bar)



brengen in een rudimentaire infrastructuur, die hij ten spoedigste zal moeten aanpassen aan de operationele vereisten van een Wing Dagjacht.

Dergelijke taak is vaak ondankbaar in een klimaat van politieke onzekerheid die het ontwikkelen van ons vliegwezen hypothekeert. Remi Van Lierde leidt deze opdracht toch tot een goed einde tot wanneer hij geroepen wordt bij de staf van de Groepering Operaties. In oktober 1947 wordt hij afgelost door majoor Léopold Collignon.

Met het enthousiasme en de passie voor het vliegen die hem altijd hebben beziel, zal Remi Van Lierde zijn loopbaan in de Luchtmacht verderzetten.

Van 1950 tot 1952 als bevelhebber van de 7 Jachtwing van Chièvres op Meteor F.8, zal hij in 1953 het stafbrevet behalen. In september 1954 wordt hij luitenant-kolonel benoemd, in september 1958 volgt zijn promotie tot kolonel en is hij achtereenvolgend Stafchef van de Groepering Operaties en adjunct-kabinetschef bij het Ministerie van Landsverdediging. In 1954 zal hij tijdens een evaluatie van de Hunter F.4 in Engeland, de eerste Belgische piloot zijn die de geluidsmuur doorbreekt.



Doorbreken van de geluidsbarrière in Engeland, tijdens een evaluatievlucht met een Hunter F.4 (via A. Bar)

Boven alles verlangend om in contact te blijven met de operaties, volgt hij in 1958 op eigen verzoek opnieuw een opleiding op Hunter F.4 in de schoot van de 7 Jachtwing.



(via D. Brackx)

Op het ogenblik dat de eerste onlusten uitbreken die zullen leiden tot de onafhankelijkheid van Kongo, wordt Remi Van Lierde benoemd tot bevelhebber van de basis Kamina. Hij blijft een enthousiaste piloot en zijn verantwoordelijkheden temperen nooit zijn passie voor het vliegen. In de Flight Heli van BAKA volgt hij de conversie tot helikopterpiloot en behaalt op 30 juni 1959 zijn brevet op Bristol Sycamore.

Eind 1960 keert hij terug naar België en zal er tot 1963 functies opnemen in het Comité van Stafchefs. Vervolgens wordt hij in 1964 benoemd tot bevelhebber van de basis van Chièvres, in afwachting dat die zal overgedragen worden aan de SHAPE.

Remi Van Lierde zal zijn loopbaan beëindigen als brigade-generaal (1 februari 1967) met commandofuncties in internationale hoofdkwartieren.

Wanneer hij op 1 januari 1968 de ouderdomsgrens bereikt, trekt Remi Van Lierde zich terug in zijn geboortestreek die hem zo nauw aan het hart ligt.

Hij is overleden in Ath op 8 juni 1990.

Eervolle onderscheidingen

Commandeur in de Leopoldsorde

Commandeur in de Kroonorde

Commandeur in de Orde van Leopold II

Officier in de Orde van Leopold II met Palmen

Militair Kruis 1^{ste} Klas

Oorlogskruis 1940 met Palmen en bronzen Leeuw

Kruis met Ster van Politieke Gevangene

Herinneringsmedaille 1940-1945 met twee gekruiste Sabels

Nestel 3^{de} klas in de Leopoldsorde

Distinguished Flying Cross & 2 bars (UK)

1939-1943 Star (UK)

Air Crew Europe Star (UK)

France and Germany Star (UK)

Médaille de la France Libérée (FR)



Distinguished Flying Cross & 2 Bars



Mony Van Lierde geschilderd door Jean Volkaert in Faßberg in 1945. Volkaert was een jonge piloot die schilder was; hij maakte een hele reeks portretten van piloten in Faßberg (DE). (via A. Bar)