

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



Joseph Renier
1910 - 1983

Jean Buzin

Joseph Renier (19 Jul 1910 — 30 Aug 1983)

Jean Buzin

Le 01 janvier 1951, le Lieutenant-colonel Joseph Renier prend la succession du Major Albert Van de Velde comme Chef de Corps du 1 Wing de Chasse. Succession difficile sans doute, mais il saura lui aussi marquer sa période de commandement d'une empreinte toute personnelle. Riche d'une expérience aéronautique peu commune, sérieux, compétent, allergique aux vaines paroles, il est l'une de ces forces tranquilles dont la Force Aérienne a besoin en ces temps d'expansion rapide où la machine risque parfois de s'emballer.

Joseph Renier est né à Hollogne-sur-Geer le 19 juillet 1910. Après des humanités scientifiques à l'Athénée Royal de Liège, il s'engage à l'Armée à l'âge de 19 ans et ce, pour une période de trois ans. Sa formation de base terminée, il est affecté au 2 Régiment d'Artillerie stationné à Anvers. En 1930, il présente et réussit l'Examen A, ce qui lui ouvre les portes d'une carrière d'officier d'active par la voie du cadre.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Le 1 juillet 1931, il passe à l'Aéronautique Militaire en qualité de sergent élève-pilote. Rattaché à la 66 Promotion, il rejoint l'École de Pilotage de Wevelghem et obtient son brevet de pilote militaire le 1 août 1932. Il est affecté comme sergent-aviateur à la 1 Escadrille du 2 Régiment d'Aéronautique alors stationné sur l'aérodrome de Awans- Bierset. L'escadrille est équipée de Breguet XIX, elle fait partie du III Groupe de Bombardement.

Après des passages successifs par l'École d'Aéronautique pour y acquérir et parfaire sa formation d'officier, Joseph Renier rejoint l'aérodrome de Nivelles, nouveau terrain de déploiement du 2 Régiment d'Aéronautique qui, dans le cadre d'une réorganisation importante de notre 5^e Arme, est devenu en 1935 régiment de chasse à part entière.

Joseph Renier est affecté tout d'abord à la 3 Escadrille, ensuite à la 1 Escadrille du III Groupe. Il vole successivement sur Fairey Firefly et Fairey Fox.

Nommé Sous-lieutenant aviateur le 26 juin 1935, Lieutenant aviateur le 26 juin 1938, le 30 septembre de la même année, alors qu'il est chef de peloton de chasse, il passe à l'École de Tir aérien d'Ostende (Steene) comme commandant de l'Escadrille de Tir. Il y est sous les ordres du Major Désiré Guillaume qui, quelques années plus tard, sera le premier C.O. belge de la « 350 ».

Pour Joseph Renier, il s'agit d'une mutation intéressante puisqu'elle lui donne l'occasion de voler sur tous les types d'avions de chasse de notre Aéronautique Militaire : Fairey Fox, Gloster Gladiator, Fiat CR.42 et Hurricane sur lequel il effectuera 40 heures de vol.

Notons au passage qu'il aura l'occasion de piloter le chasseur prototype Renard 36, appareil de la classe du Hurricane, conçu par l'ingénieur belge Alfred Renard, mais que l'incurie des autorités politiques de l'époque ne permit jamais d'amener au stade de la production de série.



Joseph Renier en visite chez Léon, le fameux restaurant belge de Londres fréquenté avec assiduité par les Belges de la RAF. (AELR)



À la veille des hostilités, Joseph Renier totalise 1.400 hrs de vol, dont 150 hrs comme observateur.

Le prototype du Renard R.36 à Haren. © FNAR

Mai 1940 – décembre 1941

Le 10 mai 1940, la neutralité de la Belgique est bafouée, les jours de notre Aéronautique Militaire sont comptés. Après avoir évacué vers l'aérodrome du Zoute 9 avions remorqueurs dont la Luftwaffe réglera rapidement le sort, le 13 mai l'École de Tir reçoit l'ordre de se replier sur la France. Ce sera tout d'abord vers Cazaux, ensuite vers Montauban où sont stationnés des éléments du 2 Régiment d'Aéronautique.

Joseph Renier va connaître cette période trouble où l'impéritie des autorités politiques et militaires sapera à coup sûr le moral des unités belges repliées en France. Le 19 août 1940, il reçoit l'ordre de rentrer au pays avec l'État-major de l'Aéronautique Militaire. Il s'exécute. Rendu à Bruxelles le 23 août, il échappe au sort réservé à la plupart des officiers d'active : l'internement et la captivité.

Allergique aux idées de l'Ordre Nouveau et peu enclin à confier son avenir à l'OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée), chargé notamment de fournir un emploi dans les organismes de l'État aux militaires d'active démobilisés, Joseph Renier décide de rejoindre l'Angleterre. Il quitte la Belgique le 29 janvier 1941. Il lui faudra un mois pour atteindre Marseille, un mois encore pour se retrouver au pied des Pyrénées qu'il parvient à franchir clandestinement le 23 avril. Le 24 avril 1941, il est arrêté à Barcelone, y reste emprisonné jusque fin juillet avant d'être transféré comme tant d'autres à Miranda de Ebro.

Miranda de Ebro, un des nombreux camps créés par les franquistes à la fin de la guerre d'Espagne pour interner les soldats républicains qu'il fallait isoler de la population. Mais désormais ce sont les évadés malchanceux des zones occupées par les armées du Reich, qui tentent via le Portugal ou Gibraltar de rejoindre l'Afrique ou l'Angleterre, qui en sont principalement les pensionnaires. Les internés y vivaient dans des conditions déplorables, soumis à l'arbitraire des autorités espagnoles, à la volonté délibérée des geôliers de les humilier, vivant dans la hantise de moisir en Espagne et d'en sortir trop tard pour encore participer à la lutte.

Néanmoins, résultat d'une activité diplomatique continue, au prix de tractations se monnayant en termes de fournitures diverses à l'Espagne franquiste, les portes du camp s'ouvraient de temps à autre pour rendre à la liberté des groupes d'internés laissés dans l'ignorance de leur sort jusqu'à la dernière minute.

Joseph Renier est ainsi « libéré » le 13 décembre 1941 et placé en résidence surveillée jusqu'au moment où les autorités consulaires belges lui délivrent les documents permettant de franchir la frontière portugaise. Via Lisbonne, il rejoint Gibraltar. Le 25 décembre 1941, il embarque à bord d'un navire qui accoste à Glasgow (Greenock) le 04 janvier 1942.

À la RAF

Après le passage obligé par la « Patriotic School » et ses interrogatoires, Joseph Renier est intégré aux Forces belges en Grande-Bretagne le 20 janvier 1942. Le 10 mars, il rejoint le RAF Depot d'Uxbridge comme membre de la *RAF Volunteer Reserve* avec le grade de *Pilot Officer on probation*. Après un court passage par la *Service Flying Training School Nr 9*, assurant notamment la remise en condition des pilotes étrangers ayant rejoint la RAF, c'est l'OTU Nr 58 de Grangemouth qui l'accueille. Il y découvrira le potentiel du Spitfire, les tactiques et les procédures en usage au sein du Fighter Command. Il termine son réentraînement avec la mention « *A good average pilot* » et le 19 août 1942, il est affecté au 609 Squadron dont le badge s'orne de la rose blanche d'York.

Il s'y retrouve en pays de connaissance. En effet, les pilotes belges auront tout au long de la guerre une relation privilégiée avec cette escadrille : pas moins de 55 des nôtres combattront sous ses couleurs, trois d'entre eux en assureront même le commandement. Pour l'heure, Joseph Renier y retrouve A. Blanco, J. de Selys, R. Dopere, V. Ortmans, R. Lallemand, R. Roelandt, R. Van Lierde, J. Creteur et R. Wilmet. Certains se sont trouvés sous son commandement à Nivelles ou à l'École de Tir mais aujourd'hui, c'est comme simple ailier qu'il prend place parmi ses compagnons d'arme.

En août 1942, l'escadrille est stationnée à Duxford au sud de Cambridge. Rappelons qu'elle a partagé avec le 56 Sqn l'avantage tout relatif d'être la première escadrille de la RAF à être équipée du nouveau chasseur Typhoon, l'appareil tant attendu pour relever le défi du Fw 190.

Mais, initialement tout au moins, le Typhoon ne s'est pas révélé être à la hauteur des espérances. Des problèmes techniques, tant au niveau de la cellule que de la motorisation, perturberont la période de conversion de l'escadrille. Les pilotes de la « 609 » essuieront les plâtres et il faudra toute la conviction de leur CO, le Sqn Ldr R. Beamont et sa confiance dans les qualités intrinsèques de l'avion, pour que le Typhoon soit adopté par les autorités. Il s'imposera vite comme un système d'arme redoutable, particulièrement à basse altitude.

Malgré ces difficultés, l'escadrille avait retrouvé son statut opérationnel dès la mi-juillet 1942, mais seuls trois « Sweeps » au-dessus du continent avaient été effectués au cours du mois. Nonobstant une servicibilité des avions qui s'améliorait progressivement, celle-ci était encore insuffisante pour que l'escadrille soit engagée dans l'opération *Jubilee*, le raid sur Dieppe, le jour même de l'arrivée de Joseph Renier.



Hawker Typhoon Mk.IB du 609 Sqn RAF. Profil de Bob Block (©) illustrant l'avion de Raymond Lallemand en décembre 1942.

Les derniers mois de l'année, l'essentiel des missions confiées à l'escadrille consistera en patrouilles à basse altitude au-dessus du Channel au large de Falmouth et Dungeness. Elles sont effectuées à



Crest of 609 Sqn RAF.

partir de Biggin Hill puis de Manston et ont pour but d'intercepter les chasseurs bombardiers ennemis, principalement des Fw 190 qui mènent des opérations de harcèlement sur les villes et les installations côtières.



Photo de famille à Biggin Hill fin 1942. Joseph Renier est assis à gauche de l'emblème du squadron marqué à la rose blanche « 609 squadron West Riding of Yorkshire, under the white rose ». (609 Sqn)

Joseph Renier effectue sa conversion sur Typhoon sans problème. Fin septembre, il est prêt à entrer dans le grand cirque. Il effectue sa première mission opérationnelle le 26 septembre 1942 en compagnie de Jean de Selys Longchamps. Gageons qu'elle lui aura laissé un souvenir durable si l'on s'en réfère à l'*Ops Record* de l'escadrille. Ce matin-là, le « B » Flight dont ils font partie est en alerte depuis 05hrs30. À 11hrs12, ils décollent pour intercepter ce que

le contrôle radar leur annonce comme étant probablement un Ju 88 :

« 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 take them straight into the Canterbury balloons which are in clouds and they break away left and right, landing somewhat shaken at Red Hill. »

Le 30 septembre, Joseph Renier a l'occasion de faire étalage de toute sa maîtrise. Au retour d'une mission d'entraînement de nuit, son Typhoon (PR-R) connaît une panne hydraulique. Le train d'atterrissage refuse obstinément de descendre. Joseph Renier réussira dans l'obscurité à poser son appareil sur le ventre pratiquement sans dommage, ce qui lui vaudra les félicitations du *Station Commander*. En novembre 1942, Joseph Renier est nommé *Flight Lieutenant*.

Avec une confiance accrue du *Fighter Command* dans la fiabilité du Typhoon, c'est toute la panoplie des missions offensives concoctées par le 11 Gp qui remplira bientôt les ordres de mission de l'escadrille : *Rodeo*, *Circus*, *Rhubarb*, *Roadsted*, *Night Intruder* se succèdent.



Des Belges du 609 Sqn RAF en 1943; de gauche à droite : M. Van Neste, Charles Demoulin, Joseph Renier et Manu Geerts. (609 Sqn)

Au cours des 16 mois de sa présence à la « 609 », Joseph Renier effectuera 215 heures de vol en missions de combat. Si son palmarès ne compte pas de victoires aériennes, il connaîtra sa part de succès dans les attaques au sol contre les objectifs d'opportunité les plus divers : locomotives, trains, chalands, camions, centrales électriques qui constituaient le menu habituel des sorties à basse altitude.

Sa dernière mission à la « 609 », Joseph Renier l'effectue le 30 novembre 1943. Il s'agit pour l'escadrille d'une « première ». Désormais, elle ajoutera à son programme des *Sweeps* à basse altitude et à longue distance dans le but d'engager lors de leur atterrissage, les chasseurs ennemis rentrant de mission d'interception des bombardiers alliés. Sous le commandement de son CO, le Sqn Ldr Thorton-Brown, l'escadrille décolle pour ratisser la région de St Truiden - Venlo, mission qui verra Remy Van Lierde, leader de la *Blue Section* dont Joseph Renier fait partie, se payer une victoire sur un Me 110.

Joseph Renier termine son premier tour d'opérations avec une appréciation élogieuse de son CO dont l'essentiel tient en quelques lignes :

« 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 vient de recevoir la DFC (Distinguished Flying Cross) le 21 juillet 1943 et ses amis, dont Joseph Renier (premier en partant de droite), s'empressent de le féliciter. De gauche à droite : Demoulin, Geerts, Van Lierde, Lallemand et Renier. (Inbel)

Aux usines Napier

Cette forme de reconnaissance que souhaite pour lui son CO, Joseph Renier la connaîtra dans son affectation suivante. En effet, sa période de repos il la vivra non pas dans quelque obscure fonction administrative, mais comme pilote d'essai aux usines Napier de Luton. Le 12 décembre 1943, il y remplace Raymond Lallemand, figure éminente de la « 609 », qui lui aussi, à l'issue de son premier

tour d'opérations, avait été appelé à la même fonction. Le travail ne manquait pas. Le Typhoon ainsi que le Tempest alors en développement, étaient équipés du moteur Napier Sabre de 2.400 hp, dont les autorités de la RAF s'attachaient à augmenter la fiabilité. Des nouveaux réglages étaient étudiés, des composants étaient modifiés, démarches qui exigeaient des essais approfondis avant d'être intégrés dans les chaînes de production.

Joseph Renier restera affecté aux Usines Napier jusqu'au 12 février 1944, effectuant pas moins de 56 hrs de vols d'essai en ces deux mois d'hiver. Restant dans le domaine technique, le 13 février, il est muté à la 13 Maintenance Unit de Henlow comme pilote d'essai des Typhoon et Mosquito sortant de réparation. Dans ce contexte, il effectue une conversion rapide sur le cheval de bataille de la firme De Havilland, le Mosquito, familièrement appelé « The Wooden Wonder », en référence à sa structure de bois, mais qui se révélera comme l'un des avions les plus polyvalents de la guerre.

Joseph Renier restera attaché à cette unité jusqu'au 4 juillet 1944, y effectuant 110 hrs de vol à la plus grande satisfaction du commandant de l'unité : « ... *A sound and capable officer who has carried out his duties of test pilot of Mosquito and Typhoon aircraft in a very satisfactory manner.* »

Deuxième tour d'opérations

Il quitte la 13 MU pour entamer son deuxième tour d'opérations. Le contexte opérationnel s'est radicalement modifié au cours des six mois où Joseph Renier s'est trouvé éloigné des combats. Le 6 juin, le débarquement en Normandie a marqué l'ouverture du deuxième front. Même si les Alliés ne sont pas encore parvenus à réduire totalement la résistance allemande dans le Cotentin, la formidable machine de guerre anglo-américaine est en marche. En Méditerranée, la Sicile, la Sardaigne, la Corse sont aux mains des Alliés. La conquête de la péninsule italienne se poursuit, Rome est tombée le 4 juin, le débarquement sur la Côte d'Azur se prépare. A l'Est, les Russes sont à l'offensive depuis la Baltique jusqu'à la Mer Noire. L'étau se referme sur les forces de l'Axe.

Son deuxième tour d'opérations, Joseph Renier l'effectuera comme pilote de reconnaissance photographique. Homme précis, consciencieux pour qui le détail a de l'importance, cette affectation nouvelle, comme la précédente d'ailleurs, répond particulièrement bien à son tempérament et à ses capacités. C'est aussi de la part des autorités de la RAF une marque de confiance et d'appréciation car peu de pilotes étrangers sont admis à servir dans ce type d'unité.

Le 4 juillet, Joseph Renier rejoint à Dyce le 8 PRU/OTU. Il y effectue 53 hrs de vol sur Mosquito qui lui permettent de découvrir les spécificités inhérentes à sa nouvelle mission.

Le 12 septembre, il débarque au 34 PR Wing de la 2TAF et est affecté au 140 Sqn équipé de Mosquito PR.XVI. Une escadrille de Spitfire PR.XI et une escadrille de Wellington complètent l'effectif de l'unité. Le Wing, dont la mission est axée sur la reconnaissance à haute altitude, de jour comme de nuit, est un des outils essentiels de la planification des opérations et, à ce titre, dépend directement de l'État-major de la TAF.

Dès le 9 septembre, le 140 Sqn a été redéployé en France et c'est à Amiens que Joseph Renier rejoint sa nouvelle escadrille. Fin septembre, toutes les escadrilles du Wing se trouvent réunies à Melsbroek qui sera leur base d'opérations principale pendant six mois. Si ce stationnement à Melsbroek marque le retour au pays, les opérations sont cependant loin d'être terminées.

Découvrons rapidement le nouvel environnement dans lequel se retrouve Joseph Renier. Doté d'une batterie de caméras verticales (4) et oblique (1), le Mosquito PR.XVI, à la robe bleu nuit, équipe le 140 Sqn depuis juillet 1944. La version de reconnaissance photographique est la dernière-née de la lignée. Le tandem pilote et navigateur qui en constitue l'équipage permet une répartition optimale des tâches. Caractéristique unique dans un avion à la structure de bois, la cabine de pilotage est pressurisée. Démuni de tout armement, ce sont ses performances qui doivent principalement garantir sa sauvegarde. Un plafond opérationnel de 40.000 ft, une vitesse de 365 Kts à 28.000 ft

doivent le mettre en principe hors d'atteinte des chasseurs ennemis du type Fw 190 et Me 09, pour autant que ceux-ci ne disposent pas d'un avantage en altitude lors d'une interception éventuelle. La mission PR était cependant semée de nombreuses embûches. S'enfoncer en solitaire à haute altitude dans la profondeur du territoire ennemi présentait des aléas certains. Même si aux altitudes auxquelles les Mosquito PR évoluaient les risques de la « Flak » étaient réduits, voler en-dehors des zones de « contrails » était impératif pour échapper à la détection visuelle. D'autre part, le maintien d'un « look-out » de tous les instants, parfois difficilement conciliable avec l'exigence d'une navigation précise, restait la meilleure garantie de survie.

Le facteur météo était déterminant pour le succès de la mission. Seul, un ciel dégagé autorisait les prises de vues, mais des conditions météorologiques favorables avaient comme corollaire de mettre en l'air un nombre accru de chasseurs de défense aérienne. Au retour, le danger pour les équipages venait parfois des rapides chasseurs alliés qui ne s'encombraient guère de procédures d'identification, or le Mosquito avait une silhouette proche de celle du Me 410.

Au total, conséquence directe des limitations météo, les escadrilles PR effectuaient moins de sorties que les autres unités de la TAF, mais en contrepartie, l'exceptionnelle endurance du Mosquito permettait que chaque mission soit exécutée de façon approfondie.

Au moment où Joseph Renier rejoint son escadrille à Amiens, une partie importante de la Belgique est libérée, mais la Campagne de Hollande piétine. Les Anglais vont connaître un drame à Arnhem que d'aucuns imputeront à une carence dans l'exploitation des missions PR puisqu'une sous-estimation du simple au double des forces allemandes déployées sera une des causes de l'échec. Par ailleurs, la longueur excessive des lignes de communication va bientôt ralentir le rythme des opérations. Si le port d'Anvers est tombé intact aux mains des Alliés, son utilisation reste impossible dès lors que le bas-Escaut et les îles zélandaises sont toujours sous le contrôle des Allemands. De plus, ceux-ci vont prendre la métropole comme cible de leurs attaques de V1 et V2, à partir de sites de lancement fixes ou mobiles situés dans les environs de Rotterdam, Den Haag, Tilburg, Breda. Le difficile repérage de ces sites sera pour les unités PR une mission prioritaire qui s'ajoutera à celles plus traditionnelles de recherche des concentrations et mouvements de troupes, de localisation des lignes de défense, d'établissement du niveau d'occupation des aérodromes.

Joseph Renier effectue sa première mission le 6 octobre 1944 en assurant une couverture photographique du secteur Rotterdam - Den Haag à 28.000 ft., 2hrs30 de vol sans problème. Les missions opérationnelles se succèdent, la plupart d'entre elles à bord du Mosquito MM395 avec son fidèle navigateur le Flight Sergeant Guilliams. Toutes des missions à haute altitude qui les mèneront très souvent dans le secteur s'étendant du nord d'Amsterdam vers les îles de la Frise, répétition rendue essentielle pour garantir une investigation systématique et la fiabilité du renseignement. Au cours de ces missions, ils auront l'occasion d'observer les panaches de fumée signant la trajectoire balistique des fusées V2 dans la stratosphère et d'être les témoins d'interceptions menées contre les formations de bombardiers alliés par des Me 262 et Me 163, nouvelles menaces qui guettent aussi les chasseurs PR.

Le mauvais temps perturbe considérablement l'exécution des missions dans le cours du mois de décembre. Les Allemands en profiteront pour lancer leur offensive dans les Ardennes.

Le 1 janvier 1945 à l'aube, l'aérodrome de Melsbroek subit de plein fouet la fameuse attaque surprise de la Luftwaffe. L'opération « Bodenplatte » coûtera au 34 Wing la perte de six Mosquito PR XVI, six Spitfire PR XI et quatorze Wellington. Les missions reprendront cependant le jour même et il faudra moins d'une semaine pour rétablir les effectifs à leur niveau normal.

Fin février, les escadrilles du wing sont réorganisées. Des transferts de personnel s'opèrent, Joseph Renier quitte le 140 Sqn au sein duquel il aura effectué 19 missions opérationnelles, il est versé au 16 Sqn équipé de Spitfire PR XI.

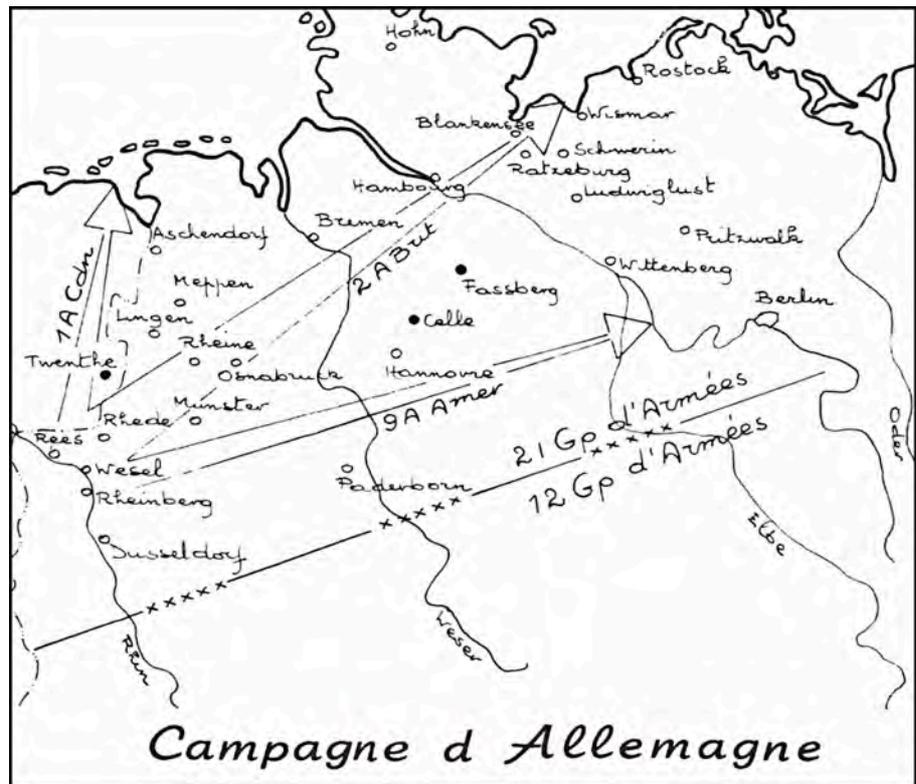


Spitfire PR.XI. (Wikimedia Commons)

À l'instar du Mosquito PR XVI, le Spitfire PR XI est un avion non armé, mais en l'absence d'un poste de pilotage pressurisé, l'inconfort est cette fois au rendez-vous. Ses performances sont quasi équivalentes à celles du Mosquito, par contre le risque attaché à la mission PR

effectuée par un avion monoplace se trouvait considérablement accru.

Avec le franchissement du Rhin à Wesel le 25 mars 1945, débute la Campagne d'Allemagne, dernière phase de la guerre à l'Ouest. Le 21 Groupe d'Armées, associé à la 2TAF, progresse vers la côte balte. Entre le 23 mars et le 26 avril 1945, Joseph Renier effectuera 13 missions à bord de son Spit, volées pour la plupart en couverture de la région de Brême – Hambourg – Kiel. Si l'on s'en réfère à ses compte-rendus de missions, certaines d'entre-elles lui ont laissé un souvenir marquant :



« 24 March 1945 - Melsbroeck - Short Report
Climbed to the Rhine at 27.000 ft. 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 (P-38?) 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... »

Mais c'est sans conteste sa mission du 18 avril 1945 qui fera date. Effectuée à partir de Eindhoven où l'escadrille s'est redéployée début avril, elle lui vaudra par ailleurs en grande partie l'octroi de la DFC.

« 18 April 1945 - Eindhoven - Short Report
Mission: Mosaïc Kiel - Neumunster - Rupin.

Set course and climbed to 28.000 ft. 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... »

Le 26 avril, Joseph Renier effectue sa dernière mission de guerre : une couverture photo du trafic maritime à l'embouchure de l'Elbe vers Cuxhafen - Borkum à 27.000 ft - 2hrs05min de vol.

Le 16 juin 1945, Joseph Renier quitte le 34 Wing pour l'État-major du Group Captain Leboutte installé à Bruxelles. Il est membre de la « Belgian Recruiting Mission » avec le grade de Squadron Leader. Il y œuvrera à la mise sur pied de notre Aviation Militaire dont nos escadrilles nationales - 349 et 350 - déployées à Fassberg doivent constituer la pierre angulaire mais qui pour l'heure sont toujours sous la tutelle de la RAF.

Le 4 décembre 1945, la Distinguished Flying Cross lui est décernée.

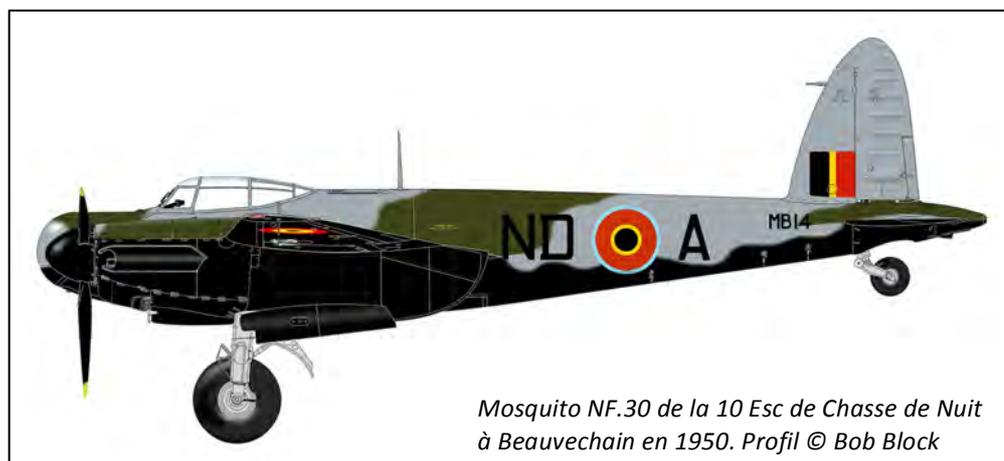
Sous nos propres ailes

Le 15 octobre 1946, l'Aviation Militaire quitte le giron de la RAF pour voler de ses propres ailes. Le 24 octobre, nos Spitfire se posent à Beauvechain, ouvrant une ère nouvelle. Le retour au pays va de pair avec un retour aux normes nationales : Joseph Renier est nommé capitaine le 1 décembre et major le 26 décembre 1946.

Mais le travail d'État-Major n'est pas la finalité de sa vocation d'aviateur et dès que possible, il saisira l'occasion de reprendre contact avec la vie active. Notre Force Aérienne comptait aligner une composante « Chasse de Nuit ». À cet effet, une commande de 22 Mosquito NF.30 avait été placée en janvier 1947. Si c'est au compte-gouttes qu'ils seront livrés, encore fallait-il pouvoir les doter d'équipages. Or, il n'étaient pas nombreux ceux qui au cours de la guerre avaient eu l'expérience du Mosquito et moins nombreux encore ceux issus de la chasse de nuit comme pilote ou navigateur.

Le 13 octobre 1947, Joseph Renier rejoint l'EPA (Ecole de Pilotage Avancé) pour y effectuer un court réentraînement sur Mosquito. Le 28 octobre, il retrouve l'Angleterre pour suivre à Leeming le cours de « Night Fighter Leader » au sein du 29 Sqn. Le 8 mars 1948, il rejoint le 1 Wing de Chasse.

Un premier flight de chasse de nuit est créé à Beauvechain le 1 juin 1948. Joseph Renier sera l'un des quatre pilotes qui en constitueront l'effectif initial, noyau de l'Escadrille de Chasse de Nuit qui verra le jour le 1 juillet 49.



Mosquito NF.30 de la 10 Esc de Chasse de Nuit à Beauvechain en 1950. Profil © Bob Block

Le 1 Wing prend de l'extension. Fin 1949, il compte cinq escadrilles (349, 350, 4, 10 & Aux). Un officier d'expérience doit coordonner les diverses activités aériennes de l'unité. Cette responsabilité, Joseph Renier l'assumera temporairement lors du départ du major Colignon pour Kamina en octobre 1949 et ce jusqu'à l'arrivée du Sqn Ldr Windskill en mars 1950. Ce rôle d'O.S.N. (Officier Supérieur Navigant), il le remplira également au 2 Wing de Chasse de Florennes du 30 septembre au 30 décembre 1950 à la demande insistante du Lt Col R. Lallemand, Chef de Corps de cette unité auquel des liens d'amitié le liaient depuis la glorieuse époque de la « 609 ».

Le 26 décembre 1950, il est nommé Lieutenant-colonel. Le 1 janvier 1951, Joseph Renier est désigné comme Chef de Corps du 1 Wing, succédant au Major A. Van de Velde. C'est la période d'expansion de la Force Aérienne, celle d'une activité intense qui voit la Belgique adhérer à



Équipages de Chasse de Nuit à Beauvechain vers 1950. Joseph Renier est à droite au 2^e rang.

l'OTAN, la guerre de Corée se déclencher, de nouveaux wings se créer. Des jeunes pilotes renforcent les escadrilles mais les problèmes d'encadrement sont nombreux. Il faut de la rigueur, payer d'exemple, qualités dont témoigne Joseph Renier. Il vole indifféremment sur Spit, Meteor et Mosquito. À la fin du deuxième semestre 1951, le commandant du Groupement des Opérations établit ses notes.

« ... Excellent commandant de wing, pilote complet, chasseur de jour et de nuit, sous son leadership, son wing a effectué 8.060 hrs de vol en 1951 avec un minimum d'accidents. Doit être félicité pour le standard opérationnel auquel il a amené ses escadrilles. »

Mais le 8 juillet 1952, sa vie opérationnelle s'arrête, pour un temps espère-t-il. Il est désigné pour suivre les cours de l'Air Command and Staff School à Maxwell (USA) en compagnie d'ailleurs d'un compatriote... R. Lallemand. Joseph Renier qui n'est certes pas du genre extraverti impressionnera les autorités américaines par ses qualités intrinsèques :

« ... 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. »

Bien qu'il se sente plus à l'aise dans une base opérationnelle que dans les travaux d'État-major, c'est cependant un parcours dans ces sphères qui désormais l'attend. Il le conduira à divers postes de responsabilité au Groupement des Opérations (Evere), à AIRCENT (Fontainebleau) où il obtiendra sa promotion de Colonel le 26 décembre 1954, à l'État-major de la Force Aérienne, au Quartier Général du 83 Groupe (Wahn) puis à nouveau à l'État-major de la Force Aérienne.

Le 1 octobre 1958, à l'âge de 48 ans, il quitte le service actif et passe dans le cadre de réserve. Il poursuivra une carrière civile en qualité d'Inspecteur Technique Aviation à la Fabrique Nationale.

Joseph Renier est décédé à Bourron Marlotte (France) le 30 août 1983.

Distinctions honorifiques

Commandeur de l'Ordre de Léopold
Commandeur de l'Ordre de la Couronne
Commandeur de l'Ordre de Léopold II
Croix de Guerre 1940 avec palmes et lion de bronze
Croix Militaire 2^e classe
Croix des Evadés
Médaille Commémorative 1940-1945 avec deux sabres croisés
Croix de Prisonnier Politique avec deux étoiles
Distinguished Flying Cross
France and Germany Star
1939-1945 Star
Defence Medal

SOURCES

Operational Record F540 - F541 — 609 Sqn - 140 Sqn - 16 Sqn
Dossier Personnel MRA
Documentation CDH
Informations Col Avi R. Lallemand DFC

BIBLIOGRAPHIE

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